

Indemnización a víctimas por accidentes de tránsito y el seguro de responsabilidad civil en el transporte terrestre en Lima Metropolitana, 2026

Compensation for victims of traffic accidents and civil liability insurance in land transport in Metropolitan Lima, 2026

<https://doi.org/10.47606/ACVEN/PH0545>

Denisse Alicia Balarezo-Mares^{1*}

<https://orcid.org/0000-0002-1205-0094>

denisse.balarezo@upsjb.edu.pe

Daysi Rosa Rodríguez-Valencia²

<https://orcid.org/0009-0003-4380-1553>

2019123949@alu.uap.edu.pe

Jorge Raul Santisteban-Francisco³

<https://orcid.org/0009-0002-9521-6279>

josatistebanfr@ucvvirtual.edu.pe

Anamaria Yolanda Solis-Inga³

<https://orcid.org/0009-0005-8598-1171>

asolisin6@ucvvirtual.edu.pe

Lilly Rocío Moreno-Chinchay⁴

<https://orcid.org/0000-0002-5478-2736>

lmoreno@unfv.edu.pe

Recibido: 05/04/2026

Aceptado: 02/08/2026

RESUMEN

La investigación tuvo como objetivo comprender las percepciones de los especialistas sobre la indemnización a las víctimas y la contratación del seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026. El marco teórico se sustentó en enfoques relacionados con la responsabilidad civil, la reparación integral, la seguridad vial y la protección de los derechos de las víctimas, considerando aportes doctrinarios, normativos y jurisprudenciales. Metodológicamente, se adoptó un enfoque cualitativo, de tipo básico y diseño de teoría fundamentada. Se aplicó una guía de entrevista semiestructurada a diez especialistas y la información obtenida fue analizada mediante codificación abierta, axial y selectiva. Los hallazgos mostraron que los especialistas consideran relevante la indemnización para la protección económica de las víctimas. En la discusión se resaltó la importancia de fortalecer los mecanismos de fiscalización, la protección jurídica de las víctimas y la coordinación entre las entidades competentes y las compañías aseguradoras. En conclusión, los especialistas consideraron que la protección efectiva de las víctimas requiere la contratación formal del seguro y una adecuada fiscalización.

Palabras Clave: responsabilidad civil, seguridad vial, protección de las víctimas, indemnización, seguro de responsabilidad civil.

¹Universidad Privada San Juan Bautista. Perú

²Universidad Alas Peruanas. Perú

³Universidad César Vallejo. Perú

⁴Universidad Nacional Federico Villarreal. Perú

*Autor de correspondencia denisse.balarezo@upsjb.edu.pe

ABSTRACT

The objective of this study was to understand specialists' perceptions regarding compensation for victims and the purchase of civil liability insurance by land transportation companies in Metropolitan Lima in 2026. The theoretical framework was based on approaches related to civil liability, comprehensive reparations, road safety, and the protection of victims' rights, taking into account doctrinal, regulatory, and jurisprudential contributions. Methodologically, a qualitative approach was adopted, specifically a basic grounded theory design. A semi-structured interview guide was administered to ten experts, and the information obtained was analyzed using open, axial, and selective coding. The findings showed that experts consider compensation to be important for the financial protection of victims. The discussion highlighted the importance of strengthening oversight mechanisms, legal protection for victims, and coordination between the relevant authorities and insurance companies. In conclusion, the experts considered that effective protection of victims requires formal insurance contracts and adequate oversight.

Keywords: Civil liability, road safety, victim protection, compensation, civil liability insurance.

INTRODUCCIÓN

A nivel global, la protección de las víctimas de accidentes de tránsito constituye una prioridad de las políticas de seguridad vial y responsabilidad civil. En Europa, los seguros obligatorios han demostrado su importancia para reducir las pérdidas económicas y proteger a las personas afectadas por los siniestros viales (Stankevich et al., 2021; Romero, 2021).

En América Latina, los accidentes de tránsito representan un problema de salud pública y seguridad ciudadana, debido a sus efectos económicos y sociales sobre las víctimas, sus familias, los sistemas de salud y las aseguradoras (Rivera et al., 2022). En Colombia existen limitaciones para otorgar indemnizaciones oportunas, lo que ha impulsado la evaluación de fondos de compensación (Urresta, 2023), mientras que en Ecuador la ausencia de criterios uniformes para valorar el daño dificulta la reparación integral (Bowen, 2024).

En el Perú, durante 2023 se registraron más de 87 000 accidentes de tránsito, con 3 316 personas fallecidas y aproximadamente 58 000 lesionadas, situación que evidencia la magnitud del problema de seguridad vial (Ministerio de Transportes y Comunicaciones [MTC], 2024). Asimismo, las coberturas indemnizatorias resultan insuficientes, especialmente ante lesiones graves o fallecimientos (Ramos, 2022).

En Lima Metropolitana, la coexistencia del transporte formal e informal, las demoras en los procedimientos, las coberturas insuficientes y la limitada supervisión dificultan el acceso oportuno de las víctimas a una indemnización. Ante esta situación, resulta necesario comprender las percepciones de los especialistas sobre la indemnización y la contratación del seguro de responsabilidad civil por las empresas de transporte terrestre.

La investigación se vincula con los ODS 3, 11 y 16, porque aborda la reducción de las consecuencias de los accidentes, la seguridad vial, la protección jurídica, el acceso a la justicia y la reparación integral de las víctimas.

Finalmente, el estudio aporta evidencia cualitativa para comprender la indemnización y la contratación del seguro de responsabilidad civil, así como para fortalecer

el análisis jurídico de la reparación integral, la supervisión del riesgo y las políticas de protección frente a los accidentes de tránsito.

En ese sentido, el objetivo general del estudio fue comprender las percepciones de los especialistas sobre la indemnización a las víctimas y la contratación del Seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026. Asimismo, los objetivos específicos fueron interpretar las percepciones de los especialistas sobre la seguridad vial y la función social del seguro de responsabilidad civil; comprender sus percepciones sobre la protección de los derechos de las víctimas y la protección económica proporcionada por el aseguramiento; y analizar sus percepciones sobre la socialización del riesgo y la supervisión del seguro de responsabilidad civil.

MARCO TEÓRICO

A nivel nacional, diversos estudios han analizado la problemática de la responsabilidad civil y la protección de las víctimas de accidentes de tránsito. En ese sentido, Aguilar (2022) determinó que la responsabilidad civil extracontractual derivada de los accidentes de tránsito presenta dificultades para garantizar una reparación integral cuando intervienen vehículos sujetos a contratos de leasing, identificando vacíos en la determinación de las obligaciones indemnizatorias. Por su parte, Ramos (2022) evidenció que la cuantificación de la reparación civil en los delitos culposos derivados de accidentes de tránsito presenta limitaciones que afectan la compensación adecuada de las víctimas, concluyendo que los montos indemnizatorios no siempre responden a la magnitud del daño ocasionado. Asimismo, Portuguese y Sandiga (2024) identificaron dificultades administrativas y limitaciones en la ejecución de las coberturas del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito. Por otro lado, García y Gamarra (2022) señalaron que el arbitraje constituye un mecanismo alternativo para resolver controversias entre las aseguradoras y los usuarios del SOAT, aunque advirtieron dificultades en su aplicación. Por su parte, Aguilar (2023) encontró una vinculación relevante entre la seguridad vial y la reducción de los accidentes de tránsito, destacando la importancia de las políticas preventivas y de la fiscalización del transporte.

A nivel internacional, diversos estudios han examinado la protección de las víctimas y la responsabilidad civil derivada de los accidentes de tránsito. En Colombia, Urresta (2023) demostró que el sistema resarcitorio tiene limitaciones para garantizar una indemnización eficaz a las víctimas y sugiere la posibilidad de implementar fondos de compensación para fortalecer la reparación integral. También, Ariza (2023) estudió las reformas normativas del SOAT colombiano y concluyó que los cambios normativos buscan mejorar la cobertura y fortalecer la sostenibilidad del sistema asegurador. Por su parte, Bowen (2024) concluyó que la falta de criterios de valoración del daño genera dificultades para alcanzar una reparación integral de las víctimas de accidentes de tránsito. Romero (2021) también demostró que el régimen de responsabilidad en el transporte de viajeros por carretera requiere de la implementación de mecanismos eficaces de aseguramiento para garantizar la protección de pasajeros. Stankevich et al. (2021) también demostraron que los sistemas de seguros basados en el comportamiento del conductor logran reducir la frecuencia e intensidad de los accidentes; asimismo, Kim et al. (2024) concluyeron que los modelos de tráfico y las pérdidas aseguradas están estrechamente vinculados a los niveles de riesgo en el tránsito.

Respecto a la categoría indemnización a víctimas de accidentes de tránsito, Arbieta (2021) la define como un medio jurídico destinado a reparar los daños patrimoniales y extrapatrimoniales. Flores y Morales (2023) sostienen que la reparación integral requiere

mecanismos indemnizatorios eficaces, especialmente ante lesiones permanentes; mientras que Ramos (2022) destaca la importancia de valorar adecuadamente el daño para proteger a las víctimas.

En cuanto a la función social del seguro, Romero (2021) señala que los accidentes afectan las condiciones familiares y económicas de las personas. Rivera et al. (2022) agregan que sus costos recaen sobre las familias, los sistemas de salud y las aseguradoras. Asimismo, Flores y Morales (2023) destacan la supervisión estatal para garantizar las obligaciones indemnizatorias, y Ortiz (2019) reconoce la función social del aseguramiento para proporcionar una compensación justa y oportuna.

Respecto a la categoría seguro de responsabilidad civil, Torres (2021) lo define como un instrumento jurídico destinado a reparar los daños ocasionados a terceros y proteger el patrimonio del responsable. Urresta (2023) lo considera un mecanismo de protección social y económica frente a los accidentes, mientras que Aguilar (2022) destaca su importancia para garantizar la reparación de las víctimas.

En materia de seguridad vial, Sabando (2024) señala que las estadísticas permiten formular políticas preventivas, y Aguilar (2023) destaca su importancia para disminuir los accidentes y proteger a conductores y peatones. La protección de las víctimas también exige mecanismos eficaces de reparación, acceso a la justicia y cobertura aseguradora (Flores y Morales, 2023). Asimismo, Djalante (2020), Kubánová et al. (2022) y Navarro (2020) resaltan la gestión del riesgo, las medidas preventivas y la adaptación de los mecanismos de aseguramiento para fortalecer la sostenibilidad del transporte y la protección de sus usuarios.

En el plano teórico, Beck (1998) sostiene que los riesgos modernos, incluidos los accidentes de tránsito, deben afrontarse mediante mecanismos colectivos de protección y distribución. De manera complementaria, Zusman (1980) plantea que quien genera un riesgo debe asumir las consecuencias de los daños ocasionados.

En el ordenamiento peruano, el SOAT y el seguro de responsabilidad civil vehicular difieren en su finalidad, cobertura y obligatoriedad. El SOAT, regulado por la Ley N.º 27181 y el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, es obligatorio para todos los vehículos automotores y cubre inmediatamente los daños personales del conductor, los pasajeros y terceros no ocupantes, independientemente de la determinación de responsabilidad, dentro de los límites legalmente establecidos; sin embargo, no cubre daños materiales. En cambio, el seguro de responsabilidad civil protege al asegurado frente a la obligación de indemnizar los daños personales, materiales y perjuicios ocasionados a terceros cuando resulte civilmente responsable. Sus coberturas, exclusiones y sumas aseguradas dependen de la póliza y, aunque generalmente es voluntario, puede ser obligatorio en determinadas modalidades de transporte reguladas por el Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC. Ambos seguros son complementarios, pues la cobertura del SOAT no extingue la responsabilidad civil ni impide reclamar los daños que la excedan.

En síntesis, la seguridad vial comprende medidas destinadas a prevenir accidentes y proteger a los usuarios (Sabando, 2024); la reparación integral procura restablecer los derechos afectados (Bowen, 2024); la cobertura indemnizatoria compensa económicamente a las víctimas (Urresta, 2023); y la responsabilidad objetiva exige asumir las consecuencias del riesgo generado (Zusman, 1980). Estos conceptos sustentan la función protectora del seguro de responsabilidad civil.

METODOLOGÍA

El estudio fue cualitativo, de tipo básico y con diseño de teoría fundamentada, orientado a comprender las percepciones de los especialistas sobre la indemnización a las víctimas y la contratación del seguro de responsabilidad civil. El escenario fue Lima Metropolitana, donde se identificaron dificultades de acceso a las indemnizaciones, coberturas insuficientes y limitaciones en la supervisión del sistema asegurador.

Participaron diez especialistas seleccionados mediante muestreo no probabilístico intencional. Se consideraron profesionales con título, experiencia mínima de cinco años y conocimientos en derecho civil, responsabilidad civil, seguros o transporte terrestre, con actividad profesional en Lima Metropolitana y participación voluntaria. Sus perfiles laborales y académicos fueron revisados para verificar el cumplimiento de estos criterios.

Tabla 1

Aspectos metodológicos de los diez especialistas participantes

Componente metodológico	Descripción y criterios aplicados en el estudio
Criterios de inclusión	Título profesional; especialización o experiencia en derecho, seguros, responsabilidad civil o transporte terrestre; ejercicio profesional en Lima Metropolitana; conocimiento de la normativa resarcitoria y participación voluntaria.
Años de experiencia	Mínimo cinco años de ejercicio profesional o académico en el ámbito jurídico, asegurador o del transporte terrestre.
Procedimiento de selección	Muestreo no probabilístico intencional. Los perfiles profesionales y académicos fueron revisados antes del contacto individual.
Duración de las entrevistas	Entrevistas semiestructuradas individuales, aplicadas mediante una guía validada por juicio de expertos, con una duración de 30 a 45 minutos.
Proceso de transcripción	Grabación autorizada, transcripción literal, comprobación con los audios y anonimización mediante los códigos E1 a E10.

Nota. Los participantes fueron seleccionados conforme con los criterios de inclusión establecidos.

La guía de entrevista fue validada mediante juicio de tres expertos con grado de maestría y experiencia en derecho civil, responsabilidad civil, seguros, transporte terrestre o metodología de la investigación. Los expertos evaluaron la claridad, pertinencia, coherencia y suficiencia de las preguntas mediante fichas de validación. Como resultado, los tres calificaron el instrumento como aplicable y no formularon observaciones sustanciales.

Para comprobar la saturación teórica, se compararon progresivamente los códigos, propiedades y relaciones entre categorías identificados en cada entrevista mediante una matriz de codificación. Hasta la entrevista E8 se consolidaron los hallazgos relacionados con la indemnización, la protección económica, la función social del seguro, la socialización del riesgo y la supervisión estatal. En las entrevistas E9 y E10 no se identificaron nuevos códigos, propiedades ni relaciones entre categorías, sino reiteraciones y confirmaciones de los hallazgos anteriores; por ello, se consideró alcanzada la saturación teórica. Esta valoración fue revisada por el equipo investigador mediante la comparación de las transcripciones y la matriz de codificación, hasta alcanzar consenso sobre la estabilidad de los hallazgos. Asimismo, el rigor científico se fortaleció mediante la triangulación de fuentes empíricas, normativas y doctrinarias y la transcripción literal de las entrevistas.

Tabla 2

Matriz metodológica del procedimiento de análisis y rigor científico

Eje	Fase	Aplicación en el estudio
Codificación	Abierta	Identificación de unidades de significado y códigos iniciales en las transcripciones.
	Axial	Agrupación y articulación de códigos, condiciones y consecuencias.
	Selectiva	Integración de las categorías alrededor del núcleo explicativo: la indemnización como fundamento del seguro y la necesidad de supervisión estatal.
Solidez	Saturación teórica	Las entrevistas E9 y E10 confirmaron la reiteración y estabilidad de los hallazgos.
Estructuración teórica	Organización de categorías	Articulación entre indemnización, seguro de responsabilidad civil, protección económica, función social, cobertura indemnizatoria y fiscalización estatal.
Triangulación	Fuentes empíricas	Contraste de las percepciones de los especialistas E1 a E10.
	Fuentes normativas y jurisprudenciales	Contraste con la normativa y jurisprudencia peruana sobre responsabilidad civil y transporte terrestre.
	Fuentes doctrinarias	Interpretación conforme con la sociedad del riesgo de Beck (1998), la teoría del riesgo de Zusman (1980) y los estudios sobre reparación integral.

Nota. La Tabla 2 presenta las etapas de codificación, los criterios de saturación teórica y los procedimientos empleados para garantizar el rigor científico de la investigación.

Antes de las entrevistas se obtuvo el consentimiento informado y se comunicó a los participantes el objetivo académico, la voluntariedad, el derecho a no responder y la posibilidad de retirarse. También se solicitó autorización para grabar las sesiones. La confidencialidad se garantizó mediante la eliminación de datos identificatorios, el uso de los códigos E1 a E10 y el almacenamiento restringido de audios y transcripciones. Se respetaron los principios de autonomía, beneficencia, no maleficencia, justicia, integridad científica y los lineamientos éticos institucionales.

RESULTADOS

Sobre el objetivo general: comprender las percepciones de los especialistas sobre la indemnización a las víctimas y la contratación del seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 3

Resultados de entrevistas por categorías y preguntas del objetivo general

Pregunta	Categoría	Síntesis de respuestas	Entrevistados
¿Cómo interpretan los especialistas la indemnización a las víctimas y la contratación del seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre?	Indemnización a víctimas / Seguro de responsabilidad civil (Torres, 2021).	Los especialistas consideran que la indemnización constituye un aspecto relevante en la contratación del seguro, pues se orienta a reparar los daños y proteger económicamente a las víctimas.	E1-E10

¿Cómo comprenden los especialistas la función de la cobertura indemnizatoria en la protección de las víctimas de accidentes de tránsito?	Protección de las víctimas / Protección económica de las víctimas (Arbieto, 2021).	Los especialistas consideran que la cobertura favorece la atención de los gastos médicos, las indemnizaciones y otros daños. Asimismo, perciben que su alcance se vincula con la suficiencia de la cobertura y la oportunidad de la atención.	E1-E10
¿Cómo perciben los especialistas la supervisión del seguro frente al cumplimiento de las obligaciones de las empresas de transporte?	Socialización del riesgo / Supervisión del seguro (Flores y Morales, 2023).	Los especialistas consideran que la supervisión estatal favorece la verificación del cumplimiento de las obligaciones aseguradoras y la adecuada gestión del riesgo.	E1-E10

Los especialistas consideran que la indemnización se vincula con la reparación de los daños y la protección económica de las víctimas. No obstante, perciben limitaciones relacionadas con la suficiencia de las coberturas, la oportunidad de los procedimientos y la supervisión estatal. Por ello, reconocen la necesidad de fortalecer la fiscalización y la coordinación institucional.

Sobre el objetivo específico 1: interpretar las percepciones de los especialistas sobre la seguridad vial y la función social del seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 4

Resultados de entrevistas por categorías y preguntas del objetivo específico 1

Pregunta	Categoría	Síntesis de respuestas	Entrevistados
¿Cómo interpretan los especialistas la seguridad vial y la función social del seguro de responsabilidad civil?	Seguridad vial / Función social del seguro (Romero, 2021).	Los especialistas perciben que la seguridad vial se vincula con la función social del seguro, la prevención de accidentes y la protección de los usuarios; sin embargo, deben reforzarse la educación vial y las medidas de control.	E1-E10
¿Las medidas de prevención y control resultan adecuadas para disminuir los riesgos de accidentes de tránsito?	La función social (Rivera et al., 2022).	Los especialistas perciben una vinculación entre las medidas preventivas y la reducción de los riesgos; sin embargo, consideran necesaria la fiscalización y el cumplimiento de las normas	E1-E10
¿La seguridad vial ha mejorado la protección social de las víctimas de accidentes de tránsito?	Seguridad vial / Función social (Flores y Morales, 2023).	Los especialistas perciben avances en seguridad vial mediante la educación, la prevención y los mecanismos de protección, aunque reconocen limitaciones en su aplicación.	E1-E10

Los especialistas perciben una vinculación entre la seguridad vial y la función social del seguro de responsabilidad civil. Consideran que las acciones preventivas, la educación vial y la fiscalización favorecen la reducción de los riesgos; sin embargo, identifican

limitaciones en el cumplimiento de las normas y en la participación de los conductores y las empresas de transporte.

Sobre el objetivo específico 2: comprender las percepciones de los especialistas sobre la protección de los derechos de las víctimas y la protección económica proporcionada por el aseguramiento en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 5

Resultados de entrevistas por categorías y preguntas del objetivo específico 2

Pregunta	Categoría	Síntesis de respuestas	Entrevistados
¿Cómo comprenden los especialistas la protección de los derechos de las víctimas y la protección económica proporcionada por el aseguramiento?	Protección de los derechos de las víctimas / Protección económica de las víctimas (Navarro, 2020).	Los especialistas consideran que la protección jurídica favorece el acceso a las indemnizaciones, la atención de las consecuencias económicas y la responsabilidad de las aseguradoras.	E1–E10
¿Las víctimas cuentan con mecanismos suficientes para acceder a las indemnizaciones?	Protección de las víctimas / Protección económica de las víctimas (Urresta, 2023).	Aunque existe un marco normativo y mecanismos de atención, persisten limitaciones administrativas y económicas que dificultan el acceso oportuno a las indemnizaciones.	E1–E10
¿Cómo es percibida la cobertura del seguro frente a las consecuencias económicas derivadas de los accidentes de tránsito?	Protección económica de las víctimas / Protección de las víctimas (Ramos, 2022).	La cobertura permite afrontar gastos médicos, indemnizaciones y otras pérdidas económicas; sin embargo, su suficiencia resulta fundamental para reparar los daños.	E1–E10

Las respuestas de la Tabla 5 muestran que los especialistas vinculan la protección de los derechos de las víctimas con el acceso a las indemnizaciones y la atención de las consecuencias económicas de los accidentes. Sin embargo, identifican procedimientos complejos, demoras administrativas y coberturas insuficientes.

Sobre el objetivo específico 3: analizar las percepciones de los especialistas sobre la socialización del riesgo y la supervisión del seguro de responsabilidad civil en las empresas de transporte terrestre de Lima Metropolitana, 2026.

Tabla 6

Resultados de entrevistas por categorías y preguntas del objetivo específico 3

Pregunta	Categoría	Síntesis de respuestas	Entrevistados
¿Cómo interpretan los especialistas la articulación entre la socialización del riesgo y la supervisión del seguro de responsabilidad civil?	Socialización del riesgo / Supervisión del seguro (Ariza, 2023).	Los especialistas perciben que la distribución del riesgo se vincula con el reparto de las consecuencias económicas entre los participantes del sistema asegurador y con la protección económica de las víctimas. Al respecto, E2 señaló que “los gastos no deben ser asumidos únicamente por el conductor ni por la víctima”.	E1–E10

¿Cómo perciben los especialistas la suficiencia de la supervisión estatal para garantizar el cumplimiento de las obligaciones aseguradoras?	Supervisión del seguro (Kim et al., 2024).	Los participantes identificaron limitaciones en la fiscalización, la coordinación institucional y el control de las entidades obligadas. Por ello, consideran necesario fortalecer la actuación de las autoridades supervisoras y verificar el cumplimiento oportuno de las coberturas. E9 manifestó que “la supervisión y el control del organismo estatal son vitales para el cumplimiento de los objetivos”.	E1–E10
¿Cómo interpretan los especialistas la distribución del riesgo y la protección de las víctimas?	Socialización del riesgo / Protección de las víctimas (Djalante, 2020).	Los especialistas perciben una vinculación entre la distribución colectiva del riesgo, la estabilidad financiera del sistema asegurador y su capacidad de respuesta frente a los accidentes. Asimismo, señalaron que la solvencia, las reservas financieras y la simplificación de los procedimientos resultan necesarias para garantizar una protección económica oportuna.	E1–E10

Los hallazgos de la Tabla 6 muestran que los especialistas perciben una articulación entre la socialización del riesgo y la supervisión del seguro de responsabilidad civil. La distribución colectiva de las consecuencias económicas favorece la sostenibilidad del sistema asegurador y la protección de las víctimas. Sin embargo, se identificaron limitaciones en la fiscalización, la coordinación institucional y el cumplimiento oportuno de las obligaciones indemnizatorias. En consecuencia, los testimonios permiten interpretar que la protección económica de las víctimas requiere una adecuada articulación entre la gestión del riesgo y la supervisión estatal.

DISCUSIÓN

Con respecto al objetivo general, los especialistas percibieron que la indemnización constituye un aspecto relevante en la contratación del seguro de responsabilidad civil y la vincularon con la reparación de los daños y la protección económica de las víctimas. No obstante, identificaron coberturas insuficientes y demoras administrativas que dificultan el acceso oportuno a las compensaciones. Estos resultados coinciden con Torres (2021), quien concibe la responsabilidad civil como un mecanismo resarcitorio; Urresta (2023) y Flores y Morales (2023), quienes resaltan la necesidad de una reparación efectiva; y Ramos (2022) y Bowen (2024), quienes advierten limitaciones en la valoración del daño y la determinación de indemnizaciones justas.

Respecto al objetivo específico 1, los especialistas percibieron una vinculación entre la seguridad vial y la función social del seguro mediante acciones preventivas y mecanismos de protección (E1–E7). Sin embargo, señalaron que la educación vial y la fiscalización resultan insuficientes (E8–E10). Estos hallazgos coinciden con Sabando (2024) y Aguilar (2023), quienes destacan la importancia de las políticas preventivas; Rivera y Vargas (2021), quienes identifican factores sociales vinculados con los siniestros; y Alvia y Linares (2024), quienes consideran los accidentes de tránsito un problema de salud pública que requiere mecanismos de protección social.

En cuanto al objetivo específico 2, los participantes comprendieron que la protección de los derechos de las víctimas favorece el acceso a indemnizaciones y la reparación

integral, aunque persisten procedimientos administrativos complejos, demoras y coberturas insuficientes. Estos resultados se sustentan en la responsabilidad civil como mecanismo resarcitorio (Torres, 2021) y en la reparación integral como restablecimiento de los derechos afectados (Bowen, 2024). Asimismo, coinciden con Urresta (2023) y Flores y Morales (2023), quienes destacan la necesidad de garantizar reparaciones efectivas, y con Rivera et al. (2022), quienes evidencian los costos económicos de los accidentes para las víctimas, sus familias y los sistemas de salud.

Respecto al objetivo específico 3, los especialistas interpretaron que la socialización del riesgo permite distribuir las consecuencias económicas de los accidentes y favorecer la sostenibilidad del sistema asegurador. No obstante, identificaron deficiencias en la fiscalización y el cumplimiento de las obligaciones indemnizatorias. Esta interpretación se sustenta en Beck (1998), quien propone mecanismos colectivos de protección, y Zusman (1980), quien atribuye las consecuencias del daño a quien genera el riesgo. También coincide con Stankevich et al. (2021) y Kim et al. (2024), quienes destacan la gestión del riesgo asegurado, así como con Urresta (2023), quien plantea fortalecer los mecanismos de protección y distribución del riesgo.

En conjunto, los hallazgos evidencian una brecha entre los fundamentos doctrinarios y su aplicación en Lima Metropolitana, expresada en retrasos indemnizatorios, coberturas insuficientes y deficiencias de fiscalización. Por ello, la responsabilidad objetiva y la socialización del riesgo requieren mecanismos efectivos de supervisión, reducción de trabas administrativas y priorización de la protección de las víctimas (Beck, 1998; Zusman, 1980).

Desde el ámbito normativo, los hallazgos muestran una brecha entre la protección formal y su aplicación práctica. Aunque el Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC establece la cobertura obligatoria e inmediata del SOAT, los especialistas identificaron demoras y dificultades en el acceso a las indemnizaciones. Asimismo, las exigencias de aseguramiento y fiscalización previstas para el transporte terrestre en el Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC contrastan con las deficiencias de supervisión percibidas. En consecuencia, el problema no se limita a la existencia de normas, sino que comprende su aplicación, la suficiencia de las coberturas y el cumplimiento oportuno de las obligaciones aseguradoras.

El contraste entre los testimonios, los antecedentes y la normativa permite advertir que la existencia formal del aseguramiento no supone necesariamente una reparación integral y oportuna. El SOAT proporciona cobertura inmediata frente a daños personales dentro de límites legalmente establecidos, mientras que el seguro de responsabilidad civil responde frente a daños atribuibles al asegurado conforme con las condiciones de la póliza. Por ello, las demoras y coberturas insuficientes señaladas por los especialistas no deben atribuirse indistintamente a ambos instrumentos. Desde la teoría del riesgo de Beck (1998), el aseguramiento representa un mecanismo de distribución colectiva de las consecuencias económicas; sin embargo, los testimonios muestran que esta función protectora puede verse limitada por una fiscalización insuficiente, procedimientos complejos y una débil coordinación institucional. En consecuencia, se advierte una distancia entre la protección prevista normativamente y la protección económica percibida por los especialistas.

Finalmente, las principales limitaciones fueron el número de especialistas, la escasa información estadística y el acceso restringido a expedientes administrativos y aseguradores. Debido a la naturaleza cualitativa del estudio, sus hallazgos se circunscriben al transporte terrestre de Lima Metropolitana y no pretenden generalizarse a otros contextos.

CONCLUSIONES

La indemnización a las víctimas de accidentes de tránsito se reconoce, desde la percepción de los especialistas, como un aspecto relevante en la contratación del seguro de responsabilidad civil, evidenciándose la necesidad de fortalecer los mecanismos de reparación y protección de las personas afectadas, así como mejorar la supervisión del sistema asegurador y garantizar una adecuada cobertura de los daños derivados de los siniestros viales.

Asimismo, la seguridad vial constituye un elemento importante para la función social del seguro de responsabilidad civil; sin embargo, presenta limitaciones relacionadas con la fiscalización, el cumplimiento de las normas de tránsito y la prevención de accidentes, por lo que resulta necesario fortalecer las medidas de control, educación vial y supervisión dentro del sistema de transporte terrestre.

Así también, los especialistas perciben que la protección de los derechos de las víctimas favorece la atención de las consecuencias económicas y el acceso a las indemnizaciones; no obstante, persisten dificultades relacionadas con los procedimientos administrativos, la oportunidad de las compensaciones y la suficiencia de las coberturas, lo que hace necesario fortalecer la protección jurídica de las víctimas y la eficiencia del sistema asegurador.

Finalmente, los especialistas perciben una vinculación entre la socialización del riesgo y la supervisión del seguro de responsabilidad civil, puesto que esta última permite verificar la distribución de las consecuencias económicas de los accidentes entre los distintos actores del sistema asegurador. Sin embargo, persisten limitaciones relacionadas con la fiscalización y el control estatal, por lo que resulta necesario fortalecer los mecanismos de supervisión y gestión del riesgo.

Se recomienda al Poder Legislativo, al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y a la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP evaluar el fortalecimiento del marco normativo y de los mecanismos de supervisión del seguro de responsabilidad civil aplicable al transporte terrestre, con la finalidad de promover coberturas suficientes, procedimientos indemnizatorios oportunos y una mayor protección de las víctimas.

Asimismo, se sugiere fortalecer la coordinación interinstitucional entre las autoridades de transporte, las entidades supervisoras y las compañías aseguradoras, a fin de garantizar una adecuada fiscalización del cumplimiento de las obligaciones aseguradoras y mejorar la seguridad vial.

Así también, se recomienda implementar programas permanentes de educación vial y difusión de los derechos de las víctimas, promoviendo la cultura del aseguramiento y la prevención de accidentes, tomando como referencia experiencias comparadas que fortalezcan la protección de los usuarios del transporte terrestre.

Finalmente, se recomienda a la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP fortalecer los mecanismos de supervisión y control de las entidades aseguradoras, garantizando la adecuada cobertura de los riesgos y la protección de las víctimas de accidentes de tránsito.

REFERENCIAS

Aguilar, S. (2022). *La responsabilidad civil extracontractual en los accidentes de tránsito causados por vehículos cedidos en virtud de un contrato de leasing* [Tesis de pregrado, Universidad Antonio Ruiz de Montoya]. Repositorio Institucional de la Universidad Antonio Ruiz de Montoya.

- <https://repositorio.uarm.edu.pe/server/api/core/bitstreams/38b222f2-aa1d-4c49-9f5f-4f9e86babc6c/content>
- 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 de maestría, Universidad San Ignacio de Loyola]. Repositorio Institucional USIL. <https://repositorio.usil.edu.pe/server/api/core/bitstreams/b5a83695-5c17-4e21-905c-b8c2fc364bfa/content>
- Alvia, A. E., & Linares, S. (2024). Accidentes de tránsito, un problema de salud pública: Revisión sistemática. *Revista Científica Arbitrada Multidisciplinaria Pentaciencias*, 6(3), 313–332.
- Arbieto, P. G. A. (2021). *Criterios jurídicos en las indemnizaciones a víctimas de accidentes de tránsito con relación a la discapacidad severa* [Tesis de pregrado, Universidad César Vallejo]. Repositorio Institucional UCV. https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/63660/Arbieto_PGA-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ariza, R. (2023). Impacto de los Decretos 2497 y 2644 de 2022 en la dinámica del SOAT en Colombia. *Revista E-Mercatoria*, 22(1), 151–166. <https://doi.org/10.18601/16923960.v22n1.06>
- Beck, U. (1998). *La sociedad del riesgo: Hacia una nueva modernidad*. Paidós.
- Bowen, I. (2024). Reparación integral y su implicación en el daño causado a las víctimas en los juicios de accidentes de tránsito en los periodos 2018–2020. *Revista Científica Sinapsis*, 24(1). <https://doi.org/10.37117/s.v24i1.871>
- Congreso de la República del Perú. (1999). *Ley N.º 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*.
- Djalante, S. (2020). Traffic accident characteristic assessment to enhance sustainability in road and transportation infrastructures in Indonesia. *Open Access Library Journal*, 7, 1–12. <https://doi.org/10.4236/oalib.1106796>
- Flores, B., & Morales, R. (2023). Mecanismos de reparación integral a víctimas de accidentes de tránsito con lesiones de hasta tres días. *593 digital Publisher CEIT*, 8(3), 268–282. <https://doi.org/10.33386/593dp.2023.3.1677>
- García, F., & Gamarra, A. (2022). Arbitraje en el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT). *Ius et Praxis*, 54, 219–230. <https://doi.org/10.26439/iusetpraxis2022.n054.5456>
<https://editorialalema.org/index.php/pentaciencias/article/view/1101/1513>
- Kim, S., Kleiber, M., & Weber, S. (2024). Microscopic traffic models, accidents, and insurance losses. *ASTIN Bulletin*, 54(1), 1–24. <https://doi.org/10.1017/asb.2023.36>
- Kubánová, J., Kubasáková, I., & Poliak, M. (2022). The 13th International Conference on Automotive Safety (Automotive Safety 2022). *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 1247(1), 012002. <https://doi.org/10.1088/1757-899X/1247/1/012002>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2002). *Decreto Supremo N.º 024-2002-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito*. <https://www.gob.pe/institucion/mtc/normas-legales/10002-024-2002-mtc>
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2009). *Decreto Supremo N.º 017-2009-MTC, Reglamento Nacional de Administración de Transporte*.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2024, 23 de noviembre). *MTC refuerza medidas para reducir muertes y lesiones por accidentes de tránsito*.

- <https://www.gob.pe/institucion/mtc/noticias/1063333-mtc-refuerza-medidas-para-reducir-muertes-y-lesiones-por-accidentes-de-transito>
- Navarro, M. (2020). La aplicación de la normativa sobre accidentes de tráfico a los causados por vehículos automatizados y autónomos. *Cuadernos de Derecho Transnacional*, 12(1), 941–961. <https://doi.org/10.20318/cdt.2020.5231>
- Ortiz, D. (2019). Realidad sociojurídica del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en Neiva (Colombia). *Revista Jurídica Piélagus*, 8(1), 97–109. <https://doi.org/10.25054/16576799.603>
- Portuguez, A., & Sandiga, J. (2024). *La ejecución del seguro obligatorio de accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Villa El Salvador, 2022* [Tesis de pregrado, Universidad Continental]. Repositorio Institucional de la Universidad Continental. <https://repositorio.continental.edu.pe/bitstream/20.500.12394/14384/2>
- Ramos, H. (2022). *Delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil en el 2.º Juzgado Penal Unipersonal de Satipo - 2020* [Tesis de maestría, Universidad Continental]. Repositorio Institucional de la Universidad Continental. <https://repositorio.continental.edu.pe/backend/api/core/bitstreams/0c3f4e92-c7b7>
- Rivera, Á., & Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*, 8(29), 94–101. <https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2189>
- Rivera, R., Páez, A., Torres, C., Esquiaqui, R., González, N., & Mejía, C. (2022). Factores relacionados con costos por atención médica de siniestros de tránsito en Bucaramanga, Colombia. *Revista de Saúde Pública*, 56, 47. <https://doi.org/10.11606/s1518-8787.2022056003299>
- Romero, B. (2021). Régimen de responsabilidad en el contrato de transporte de viajeros por carretera. *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, 4, 129–178. <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2021.i.4.06>
- Sabando, O. (2024). La influencia de las estadísticas del control de tránsito en las estrategias de seguridad vial. *Journal Scientific Investigar*, 8(3), 4927–4947. <https://doi.org/10.56048/MQR20225.8.3.2024.4927-4947>
- Stankevich, I., Korishchenko, K., Pilnik, N., & Petrova, D. (2021). Usage-based vehicle insurance: Driving style factors of accident probability and severity. *Journal of Transportation Safety & Security*, 14(10), 1633–1654. <https://doi.org/10.1080/19439962.2021.1941459>
- Torres, R. (2021). La responsabilidad civil en el contrato de seguro. *LEX*, 19(27), 79–96. <https://doi.org/10.21503/lex.v19i27.2251>
- Urresta, M. (2023). Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito: Un análisis del sistema resarcitorio a las víctimas de accidentes de tránsito en Colombia y la posible implementación de los fondos de compensación. *Con-texto*, 58, 147–177. <https://doi.org/10.18601/01236458.n58.08>
- Zusman, S. (1980). La teoría del riesgo. *Derecho PUCP*, 34, 77–114. <https://doi.org/10.18800/derechopucp.198001.004>