



## I CURSO DE CAPACITACIÓN A ESPECIALISTAS EN TEMAS DE SEGURIDAD VIAL



*“Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú”  
“Año de la Promoción de la Industria Responsable y del Compromiso Climático”*

***TEMA: NORMAS LEGALES COMPLEMENTARIAS PARA  
DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL  
CALLAO.***

***ALUMNOS INTEGRANTES:***

- *Contreras Querevalu, Elvia.*
- *Giraldo Zuñiga, Jacqueline Cristel.*
- *Gomez Sanchez, Laura.*
- *Gonzales Mechán, Alexander*

***AGOSTO - 2014***



## **NORMAS LEGALES COMPLEMENTARIAS PARA DISMINUIR LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL CALLAO.**

En marzo del 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de que los Estados miembros establezcan metas destinadas a reducir las cifras de víctimas mortales de accidentes de tránsito, a partir de la implementación de acciones en materia de seguridad vial, seguridad de los vehículos, comportamiento de los usuarios en las vías de tránsito y atención después de los accidentes.

Como país, apuntar a ese objetivo constituye una obligación impostergable ante una evidente vulneración del derecho a la vida, a la salud y a la integridad personal en las vías de transporte terrestre. Solo en el año 2011, en nuestra patria ocurrieron 84 871 accidentes, que dejaron un total de 53 110 personas afectadas, de las cuales 49 620 resultaron heridas y 3490 fallecieron.

Esto equivale a decir que, en el Perú, aproximadamente 8 personas fallecen a diario como consecuencia del riesgo en las vías de transporte terrestre.

Estos datos demuestran que nuestro sistema de transporte terrestre y de control de seguridad en las vías está en crisis, por lo que se requiere una política pública efectiva que encare este problema y permita una reducción considerable en las cifras de accidentes y de víctimas, que nos colocan como uno de los países de la región con mayor tasa de siniestralidad en vía terrestre.

Durante el último decenio, el Estado ha ido adoptando medidas para atender este problema, tales como la creación de la Superintendencia Nacional de Transporte Terrestre SUTRAN, (organismo encargado de supervisar y fiscalizar la circulación de vehículos en las redes viales nacionales), detectar los puntos negros o críticos en Lima Metropolitana, aprobar normas relacionadas con el uso del cinturón de seguridad vial y el control de la velocidad, así como aprobar el régimen del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) en el año 2002.

La Defensoría del Pueblo ha emitido pronunciamiento en reiterados informes, principalmente en lo que respecta a los puntos negros y sobretodo cual es el rol que deben cumplir las instituciones involucradas, observando este problema de manera

multisectorial, compromiso de las autoridades desde sus ámbitos funcionales como parte de la estructura estatal, el serio compromiso de sus integrantes y la efectividad y de esta sería decisión de optar por un cambio de actitud, que también involucra a la sociedad en general, pero de manera conjunta, no aislada, reduciendo o eliminando los accidentes de tránsito.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial, con su Plan Nacional de Seguridad Vial 2007-2011 ha efectuado un análisis respecto a la problemática de la seguridad vial en nuestro país, resumiendo en 20 objetivos estratégicos específicos, estableciendo una serie de actividades a cumplir, lamentablemente su meta y prioridad institucional estableció como meta, durante los cinco años de vigencia de dicho Plan, la de la disminución del 30% de las colisiones de tránsito generadas por actitudes o comportamiento de los usuarios de las vías, conductor, ciclista y peatón, priorizando acciones a la reducción de ingesta de alcohol, así como velocidad excesiva, por parte de los conductores; su meta concreta no fue la eliminación de los accidentes de tránsito, así tampoco estableció que el Estado debía eliminar a través de dispositivos legales, la tolerancia cero respecto de la ingesta de alcohol en la conducción vehicular, es decir eliminar ingesta de alcohol en los conductores, sin embargo aún se ha seguido permitiendo hasta el límite de hasta 0.5 gramos por litro de alcohol en la sangre, en vehículos de uso particular, y de hasta 0.25 gramos por litro de alcohol en la sangre en la conducción de vehículos de transporte público.

En la jurisdicción de la Provincia Constitucional del Callao, desde hace más de 15 años, que ha venido desarrollado métodos de fiscalización llamada electrónica, permitidos por el Reglamento Nacional de Tránsito, constatados por efectivos policiales y por el que desde un centro de control de detección de infracciones por inobservancias a dicho dispositivo legal, pueda captarse la imagen como evidencia de la infracción cometida, la cual es remitida al propietario del vehículo infractor, dando así inicio al correspondiente procedimiento sancionador, con arreglo a la normativa en esta materia.

La informalidad en el transporte, también es principal preocupación de la autoridad administrativa, por lo que la fiscalización en este rubro debe ser constante, sin embargo los conductores ingeniosos, evaden la fiscalización, de muchas maneras, como el tránsito nocturno en altas horas de la noche, prestan el servicio sin autorización y sin

cumplir los requisitos como el de la revisión técnica vehicular, adquisición del seguro obligatorio contra accidentes de tránsito, la licencia de conducir con la clase y categoría correspondiente, conforme al Reglamento Nacional de Licencias de conducir, luces reglamentarias en óptimas condiciones de funcionamiento, sistema de frenos, alineamiento entre otros.

El servicio de transporte público especial de pasajeros en vehículos menores, su uso, también ha sobrepasado a la autoridad administrativa, la falta de control también surge por la falta de fiscalización apropiada a este sector del transporte, la mayoría de moto taxistas no cuentan con la debida autorización, no han obtenido su licencia de conducir conforme al Reglamento respectivo, no han adquirido el SOAT, circulan por vías por las cuales no le está permitido efectuarlo, han sobrepasado estos límites, en los cuales se ha generado otro problema, en el que las Municipalidades Distritales, les autorizan la circulación, pero la fiscalización le corresponde hacerlo a la Municipalidad Provincial, respecto a las sanciones por inobservancias al Reglamento Nacional de Tránsito, no se habría contemplado las consecuencias en las que los moto taxistas hayan excedido esta autorización, a fin de revocárseles las autorizaciones y que se registre en un solo registro nacional tal acción, bloqueando o impidiendo que sea otra autoridad local, la que pueda otorgarle autorización.

Tampoco habría contemplado que las licencias de conducir emitidas por la Municipalidad Provincial, tenga determinadas características, no las que cada Municipalidad incorpore o incluya, sino estandarizado, cumpliendo con registrar ante una entidad a nivel nacional, que podría ser el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, donde se registre y se visualice el documento, con acceso a cualquier ciudadano.

En el presente trabajo se ha desarrollado, la problemática respecto la seguridad vial, proponiendo algunas soluciones, que son posibles de efectuarlas, solo si existe el serio compromiso de las Autoridades Políticas de cumplirlas, a favor de la ciudadanía, evitando riesgos, y finalmente conseguir el bienestar de esta comunidad.

Los integrantes del grupo, basados en la experiencia propia y el conocimiento por las labores que desempeñamos, vemos conveniente elaborar el presente trabajo bajo la metodología de la recolección de información. Esto es, bajo la premisa de la

elaboración de parámetros legales referidos al tema en concreta, recolectar información respecto a los temas que forman parte integrante del presente trabajo.