

**UNIVERSIDAD DE HUANUCO**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO**  
**Y CIENCIAS POLÍTICAS**



**TESIS**

**“EL DESCONOCIMIENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE  
Y TRÁNSITO TERRESTRE Y SU REGLAMENTO NACIONAL DE  
TRÁNSITO INCREMENTA LOS ÍNDICES DE ACCIDENTALIDAD EN  
EL DISTRITO DE AMARILIS- HUÁNUCO - 2017”**

**PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE  
ABOGADO**

**TESISTA**

**CUSICUNA GONZALES, JESÚS ENRIQUE**

**ASESOR**

**Abog. VIDAL ROMERO, HUGO**

**HUÁNUCO - PERÚ**

**2018**



**RESOLUCIÓN N° 512-2018-D-CFD-UDH**  
**Huánuco, 10 de setiembre de 2018**

Visto, la solicitud con Reg. N° 261-18-FD de fecha 06 de setiembre de 2018 presentado por el Bachiller **CUSICUNA GONZÁLES Jesús Enrique**, quien pide se Ratifique y se designe a los miembros del Jurado y se señale fecha y hora para sustentar el Trabajo de Investigación Científica (Tesis) intitulado **"EL DESCONOCIMIENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Y SU REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO INCREMENTA LOS ÍNDICES DE ACCIDENTABILIDAD EN EL DISTRITO DE AMARILIS"** para optar el Título profesional de Abogado y;

**CONSIDERANDO:**

Que mediante Resolución N° 459-2018-D-CFD-UDH de fecha 26 de julio del 2018 se aprueba el Informe final del Trabajo de Investigación Científica (Tesis) intitulado **"EL DESCONOCIMIENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Y SU REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO INCREMENTA LOS ÍNDICES DE ACCIDENTABILIDAD EN EL DISTRITO DE AMARILIS"** formulado por el Bachiller **CUSICUNA GONZÁLES Jesús Enrique** del Programa Académico de Derecho y Ciencias Políticas de la UDH, quien posteriormente fue declarado **APTO** para sustentar dicha investigación;

Que, estando a lo dispuesto en el Art. 41 del Reglamento General de Grados y a lo Establecido en el Art. 44° de la Nueva Ley Universitaria N° 30220; Inc. n) del Art. 44° del Estatuto de la Universidad de Huánuco; y la facultad contemplada en la Resolución N° 644-2016-R-UDH de fecha 25 de agosto del 2016;

**SE RESUELVE:**

**Artículo Primero.- RATIFICAR Y DESIGNAR** a los miembros del Jurado de Tesis para examinar al Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la UDH, **CUSICUNA GONZÁLES Jesús Enrique** para optar el Título profesional de Abogado por la modalidad de Sustentación del Trabajo de Investigación Científica ( Tesis ), a los siguientes docentes:

Mg. Elí Carbajal Alvarado : Presidente  
Abog. Hugo Peralta Baca : Vocal  
Abog. Saturnino Guardián Ramírez : Secretario

**Artículo Segundo.- SEÑALAR** el día lunes 17 de julio del año 2018 a horas 9:00 am dicha sustentación pública se realizará en la Sala de Simulación de Audiencias Judiciales de la Universidad de Huánuco, sito en el 4to. Edificio 1er. Piso de la ciudad universitaria La Esperanza.

Regístrese, comuníquese y archívese



UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
Mg. FERNANDO CORCINO BARRUETA  
DECANO

DISTRIBUCIÓN: Fac. Derecho, Of. Mat. Y Reg. Acad., PESD, Ofic. Desc., Exp. Graduando, Interesado, Jurados (3)  
Asesor, Archivo, FCB/mgm.



## ACTA DE SUSTENTACIÓN DE TESIS

En la ciudad de Huánuco, siendo las 9.30 a.m. horas del día 17 del mes de Septiembre del año 2018, en la Sala de Simulación de Audiencias Judiciales de la Universidad de Huánuco, sito en el 4to. Edificio 1er. Piso de la ciudad Universitaria La Esperanza, en cumplimiento de lo señalado en el Reglamento General de Grados y Títulos de la Universidad de Huánuco, se reunió el Jurado Ratificado integrado por los docentes:

Mg. Elí Carbajal Alvarado : (Presidente)  
Abog. Hugo Peralta Baca : (Vocal)  
Abog. Saturnino Guardián Ramírez : (Secretario)

Nombrados mediante la Resolución N° 512-2018-D-CFD-UDH de fecha 10 de setiembre de 2018, para evaluar la Tesis intitulada "EL DESCONOCIMIENTO DE LA LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Y SU REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO INCREMENTA LOS ÍNDICES DE ACCIDENTABILIDAD EN EL DISTRITO DE AMARILIS" presentado por el Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas, CUSICUNA GONZALES Jesús Enrique para optar el Título profesional de Abogado.

Dicho acto de sustentación se desarrolló en dos etapas: Exposición y Absolución de preguntas; procediéndose luego a la evaluación por parte de los miembros del jurado

Habiendo absuelto las objeciones que le fueron formuladas por los miembros del jurado y de conformidad con las respectivas disposiciones reglamentarias, procedieron a deliberar y calificar, declarándolo (a) Aprobado por Unanimitad con el calificativo cuantitativo de 10 y cualitativo de .....

Siendo las 10.40 a.m. horas del día 17 del mes de Septiembre del año 2018 los miembros del jurado calificador Ratificados firman la presente Acta en señal de conformidad.

  
Mg. Elí Carbajal Alvarado  
PRESIDENTE

  
Abog. Hugo Peralta Baca  
VOCAL

  
Abog. Saturnino Guardián Ramírez  
SECRETARIO

## **DEDICATORIA**

La presente tesis es dedicada:

**A Dios:** por iluminarme en todos los aspectos y permitirme tener la fuerza para culminar mi carrera profesional.

**A mis padres:** por apoyarme siempre concediéndome la oportunidad para poder estudiar y por su inquebrantable apoyo a lo largo de mi vida.

**A mis hermanos, parientes y amigos:** por su paciencia, consejos y la ayuda que me ofrecieron para concluir mis estudios académicos.

## **AGRADECIMIENTO**

A Dios por tener salud y permitirme nuevamente concluir mis metas.

A mi madre por haber confiado en mí, siendo un apoyo y ejemplo a seguir por la colaboración con los demás.

A mi padre por apoyarme y ayudarme con sus consejos y su ejemplo de rectitud, perseverancia, ética e integridad.

A mis hermanos por el apoyo y paciencia que me han proporcionado.

A mis docentes por compartir conmigo los conocimientos que saben y transferirlos a mi vida.

**¡Gracias a todos!!!**

## INDICE

DEDICATORIA.....	4
AGRADECIMIENTO.....	5
INDICE .....	6
RESUMEN .....	10
SUMMARY .....	11
INTRODUCCIÓN .....	12
CAPITULO I .....	14
PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN .....	14
1.1 Descripción del problema.....	14
1.1.1 Contextualización macro .....	15
1.1.2 Contextualización meso .....	17
1.1.3 Contextualización micro .....	17
1.2 Formulación del problema.....	18
1.2.1 Problema general .....	18
1.2.2 Problemas específicos .....	18
1.3 Objetivo general .....	18
1.4 Objetivos específicos. ....	19
1.5 Justificación de la investigación .....	19
1.6 Limitaciones de la investigación.....	21
1.7 Viabilidad de la investigación. ....	21

CAPITULO II .....	22
MARCO TEORICO.....	22
2.1 Antecedentes de la investigación.....	22
2.1.1 Antecedentes Internacionales .....	22
2.1.2 Antecedentes Nacionales.....	23
2.1.3 Antecedentes Locales .....	24
2.2 Bases teóricas .....	24
2.2.1 La culpa.....	24
2.2.2 Clases de culpa o imprudencia.....	25
2.2.3 Imputación objetiva.....	25
2.2.4 Imputación subjetiva.....	26
2.2.5 Fundamentación doctrinaria .....	26
2.2.6 Accidente de tránsito .....	28
2.2.7 El Proceso del accidente de tránsito .....	32
2.2.8 Las Fases del accidente de transito .....	32
2.2.9 Factores que intervienen en los accidentes de tránsito .....	33
2.2.10 Seguridad vial .....	55
2.2.11 Fundamentación legal.....	55
2.2.12 Base legal de los delitos culposos .....	64
2.2.13 Fundamentación sociológica o social.....	71
2.2.14 Accidentalidad en el Tránsito Vehicular .....	73
2.2.15 Tipos de accidentes de tránsito registrados en distrito de amarilis ..	74

2.2.16	Falta de campañas de educación vial para conductores y peatones	76
2.3	Definiciones conceptuales .....	77
2.4	Hipótesis .....	78
2.5	Variables .....	78
2.5.1	Variable independiente.....	79
2.5.2	Variable dependiente.....	79
2.5.3	Variable interviniente .....	79
2.6	Operacionalización de variables .....	79
CAPITULO III.....		80
METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....		80
3.1	Método de la investigación.....	80
3.1.1	Método histórico comparativo.....	80
3.1.2	Método inductivo-deductivo .....	80
3.1.3	Método analítico .....	80
3.2	Tipo de investigación .....	81
3.2.1	Enfoque de la investigación.....	81
3.2.2	Nivel de la investigación .....	81
3.2.3	Diseño de la investigación.....	81
3.3	Población y muestra.....	82
3.3.1	Población.....	82
3.3.2	Muestra .....	82



3.3.3	Delimitación geográfica, temporal y temática .....	83
3.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	84
3.4.1	Para la recolección de datos .....	84
3.4.2	Para la Presentación de datos .....	85
3.4.3	Para el análisis e interpretación de datos .....	85
3.5	Técnicas para el procesamiento y análisis de la información .....	85
CAPITULO IV .....		86
RESULTADOS .....		86
4.1	Procesamiento de datos .....	86
4.1.1	Presentación de gráfica, análisis e interpretación de encuesta realizado a personas del Distrito de Amarilis - Huánuco.....	86
4.1.2	Contrastación de hipótesis y prueba de hipótesis .....	100
CAPÍTULO V .....		101
DISCUSIÓN DE RESULTADOS .....		101
5.1	Contrastación de los resultados del trabajo de investigación.....	101
CONCLUSIONES.....		102
RECOMENDACIONES .....		103
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....		104
ANEXOS .....		107

## **RESUMEN**

La presente tesis es sobre, “El desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en el Distrito de Amarilis – Huánuco - 2017”, la que tiene como objetivo constatar la problemática desencadenada por el desconocimiento Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de tránsito, centrada en analizar conceptos jurídicos básicos de estas normas de Tránsito, que deben de ser de conocimiento y uso diario por parte de la población Huanuqueña como parte de una cultura de educación y seguridad vial en dicha ciudad, siendo que complementario a este análisis y estudio doctrinario se realizará una investigación de campo con la finalidad de formular una solución adecuada a esta problemática social, la cual puede estar adherida a una reforma a la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre o la interposición de una denuncia por incumplimiento por parte de las autoridades competentes en materia de tránsito, que no han desarrollado programas de conocimiento y capacitación que encaminen a disminuir los índices de accidente de tránsito.

## **SUMMARY**

This research project is about, "The ignorance of the General Law of Transportation and Land Transit and its National Traffic Regulation increases accident rates in the District of Amarilis", which aims to verify the problems triggered by ignorance General Law of Transportation and Land Transit and its National Traffic Regulation, focused on analyzing basic legal concepts of these traffic regulations, which must be of daily knowledge and use by the Huanuqueña population as part of a culture of education and safety road in said city, being complementary to this analysis and doctrinal study a field investigation will be conducted in order to formulate an adequate solution to this social problem, which may be attached to a reform to the General Law of Transportation and Land Transit or the filing of a complaint for breach by p art of the competent authorities in the matter of transit, who have not developed knowledge and training programs that aim to reduce traffic accident rates.

## INTRODUCCIÓN

La presente tesis, tiene como propósito hacer conocer la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito, a la ciudadanía del Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco toda vez que estos influyen en los delitos de accidentes de tránsito ocasionados por conductores y peatones, el cual ha causado interés en el investigador con la finalidad de prevenir y disminuir significativamente estos accidentes de Trafico, con el apoyo de la autoridades como MTC,SUTRAN, PNP, INDECOPI, MUNICIAPLIDADES PROVINCIALES Y DISTRITALES entre otros.

A pesar que la presente Ley tiene ya muchos años de ser publicada se distingue que la población peruana y principalmente en la ciudadanía del Distrito de Amarilis, que desconoce las normas legales en materia de tránsito. Todo este desconocimiento de la Ley ha traído como consecuencia el aumento de los índices de accidentes de tránsito ocurridos en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco. Al respecto con la intención de contribuir al mejoramiento de la circulación vial y reducir los accidentes de tránsito, se planeó como objetivo de estudio principal determinar cómo y hasta donde afecta el desconocimiento de la Ley y cuál es el motivo del desconocimiento en esta población Huanuqueña, de nuestro territorio peruano. Con este proyecto de investigación se dará a conocer a la ciudadanía Huanuqueña y a todo el país sobre el problema que conlleva el desconocimiento e inobservancia de una norma que resulta básica para el desarrollo y buen vivir de una sociedad, pues el tránsito es un sector que implica a todos los componentes sociales de una

colectividad, toda vez que se ha mostrado como un fenómeno cotidiano en nuestro convivir. Con estos antecedentes la presente tesis comprende 05 capítulos que estarán distribuidos conforme al detalle siguiente:

Capítulo I.- Es donde se expondrá el problema que ha advertido la investigación a lo largo de las investigaciones realizadas, en conclusión, comprende al planteamiento del problema y objetivos.

Capítulo II.- El Marco teórico, donde se encontraran los antecedentes Investigativos, la fundamentación doctrinaria y por supuesto el concepto de accidente de tránsito, el accidente de tránsito como delito culposo, el concepto de impericia, imprudencia, negligencia e inobservancia de la Ley y su Reglamento; la fundamentación legal y en ella la reparación integral de las víctimas de accidentes de tránsito, el estudio de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y en el cual se tocaran temas tales como su carácter sancionador consistente en infracciones y sanciones, obligaciones de conductores y peatones, luego los accidentes de Tránsito, tipos de Accidentes de Tráfico suscitados en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco, y finalmente las Hipótesis y las Variables

Capítulo III.- Método, diseño y tipo de investigación, población, muestra, técnicas e instrumentos de la investigación.

Capítulo IV.- Análisis de resultados de la investigación de campo.

Capítulo V.- conclusión de resultados y donde se determina recomendaciones para la solución del problema planteado, la bibliografía y los anexos.

## **CAPITULO I**

### **PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN**

#### **1.1 Descripción del problema.**

El trabajo de investigación que se presenta en este documento, tiene como finalidad de analizar el acrecentamiento de los accidentes de tránsito que han ocurrido en el Distrito de Amarilis durante los últimos años. Al realizar una primera aproximación se advierte que los accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco, tiene diferentes causas que la originan, sin embargo, el desconocimiento de las normas de tránsito es una de las causas más importantes de este incremento.

Así mismo el objetivo del presente trabajo de investigación tiene como finalidad determinar hasta qué punto el desconocimiento de las normas de tránsito, ha producido la difusión de los accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis, para sustentar este problema nos basaremos en los datos estadísticos que se registran en la comisaria sectorial de la Jurisdicción del Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco, Ministerio Publico, INEI y Consejo Nacional de Seguridad Vial, que en el año 2017 se han producido 535 siniestros de tránsito en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco.

Esta situación no solo conlleva problemas jurídicos que deben y merecen ser investigados para ayudar a que los índices de accidentes de tránsito tiendan a reducirse, además ocasionan colateralmente otros problemas como, discapacidad física y psicológicas, privación de la libertad, desorganización del núcleo familiar, crisis financiera por el pago de multas debido a sanciones administrativas e

indemnizaciones por daños y perjuicios ocasionados; Además de abusos de autoridad realizados por alguno de los efectivos de la PNP, quienes quieren aprovecharse de la situación ofreciendo ayudas a cambio de dinero, es decir se ha convertido en un problema que involucra a la población y finalmente el principal problema son las consecuencias fatales por accidente de tránsito.

Al respecto todo esto es por el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, por parte de conductores y peatones, en virtud de la inexistente socialización hacia la ciudadanía, la mala capacitación en las escuelas de formación de conductores, la ineficiente planificación en seguridad vial, la ausencia de campañas de prevención de parte de las autoridades competentes y la corrupción que aún subsiste, estaremos frente a un problema que necesita de un estudio analítico para llegar a proponer posibles soluciones.

### **1.1.1 Contextualización macro**

Considerando que los accidentes de tránsito en la actualidad son un fenómeno mundial y que el objeto de estudio está enmarcado dentro de esta problemática, es indudable que la contextualización macro del trabajo de investigación es el territorio nacional que comprende al Estado Peruano, debido a que los accidentes de tránsito son un fenómeno que han tenido un incremento en todos los Departamentos del país. Las reformas y nuevas leyes de tránsito elaboradas en los últimos años tienen como objetivos:

Establecer que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones

de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto. (Art.3° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, Ley N°27181)

Según un artículo noticioso ([diariocorreo.pe/edicion/lima/accidentes-transito-aumentan-fines-de-semana](http://diariocorreo.pe/edicion/lima/accidentes-transito-aumentan-fines-de-semana)). - La cifra de accidentes de tránsito en el Perú aumenta cada día. Según la **Organización Mundial de la Salud (OMS)**, a nivel mundial fallecen más de 1.25 millones de personas cada año a consecuencia de la imprudencia de un conductor o por un peatón que no respetó las reglas. Esta es la causa por la que los accidentes figuran dentro de la lista de las diez principales causas de muerte. Ante esta problemática surge una interrogante. ¿Es necesario aumentar el número de puentes o de multas para reducir la cantidad de víctimas?

El año pasado, la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú reveló que 495 accidentes de tránsito ocasionaron la muerte de 517 personas. Asimismo, se emitieron 4500 papeletas por exceso de velocidad. Por su parte, la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, a través de su Índice de Participación de Accidentes de Tránsito (IPA), dio a conocer que la Empresa de Transportes Flores Hermanos S.C.R.L. se posicionaba en el primer lugar con un registro de 33 fallecidos a causa de este tipo de siniestros.

Si bien, un accidente de tránsito puede suceder en cualquier momento, el Centro Nacional de Epidemiología, Prevención y Control de Enfermedades del Ministerio de Salud reveló que el mayor número de lesionados que se registraron de enero a marzo se registró los domingos (1217), sábados (1030) y lunes (980).



### **1.1.2 Contextualización meso**

En la Provincia de Huánuco el aumento de accidentes de tránsito se ha acrecentado en los últimos años con relación a otras provincias territoriales del Departamento de Huánuco, por lo que la contextualización meso del proyecto de investigación es la jurisdicción territorial de la Provincia de Huánuco, además el estudio se centrara en saber las consecuencias del incremento de accidentes de tránsito en esta Provincia. Además, según datos acopiados del diario correo, indica que el departamento de Huánuco ocupa el segundo lugar a nivel nacional en tasa de accidentes de tránsito, siendo que hubo 1098 accidentes de tránsito los cuales trajo como consecuencia 46 cuarten y seis muertos y 456 cuatrocientos cincuenta y seis heridos durante al año 2015.

### **1.1.3 Contextualización micro**

Así mismo es en el Distrito de Amarilis, donde se procederá a realizar nuestro estudio de campo, siendo esta la contextualización micro del presente proyecto de investigación el Distrito de Amarilis y su problemática en torno al aumento de accidentes de tránsito, por ello se analizará el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito- Código de Transito, y como el desconocimiento de los postulados de esta norma es una de las causas principales para la problemática antes señalada.

Tomando en cuenta al Distrito de Amarilis, se realizará una investigación de campo consistente en entrevistas y encuestas, que logren ahondar el análisis y proponer posibles soluciones sobre la problemática de accidentes de tránsito.

## **1.2 Formulación del problema**

### **1.2.1 Problema general**

- A.** ¿Cuáles son las causas para el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, por parte de los conductores y peatones del Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco, está propiciando el aumento de los índices de accidentalidad, cuyos resultados están afectando considerablemente a la población del Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco?

### **1.2.2 Problemas específicos**

- A.** ¿Cómo promover un debate jurídico social con la finalidad que se demuestre la necesidad de implementar campañas de concientización y educación como medidas alternativas para prevenir y reducir el alto índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco?
- B.** ¿Cómo determinar que las penas y la tipificación de delitos por accidentes de tránsito no son suficientes para detener el aumento de siniestros de tránsito que han producido muerte e incapacidad física en los ciudadanos de del Distrito de Amarilis - Huánuco?
- C.** ¿Cuál es la causa principal para que los conductores y peatones del Distrito de Amarilis - Huánuco, desconozcan las normas de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito?

## **1.3 Objetivo general**

- A.** Determinar si el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, por parte de

los conductores y ciudadanos en general del Distrito de Amarilis - Huánuco, es la causa del aumento de los accidentes de tránsito.

#### **1.4 Objetivos específicos.**

- A.** Informar a los conductores y ciudadanos del Distrito de Amarilis - Huánuco cuáles son las clases de infracciones y sanciones que contiene la Ley General de Transporte y tránsito terrestre y su Reglamento Nacional de Transito-Código de tránsito.
- B.** Comprobar el nivel de conocimiento de conductores y peatones sobre las normas de tránsito, para desarrollar planes y programas de capacitación desde una base determinada.
- C.** Identificar las infracciones al reglamento nacional de tránsito más cometidas por los ciudadanos del Distrito de Amarilis - Huánuco y las consecuencias que estas ha producido, con la finalidad de concientizar y educar a quienes las han cometido.

#### **1.5 Justificación de la investigación**

La presente tesis es importante, ya que en la sociedad el uso de las vías públicas terrestres es considerado como un eje fundamental en la economía y el desarrollo de la nación, en tal virtud si las normas que lo rigen son desconocidas por aquellos sobre quienes impera, se traduce en un elevado índice de accidentes de tránsito como ocurre en la actualidad en el Distrito de Amarilis - Huánuco.

En datos estadísticos conseguidos en la comisaría del Distrito de Amarilis – Huánuco, en el año 2017, se registran 535 accidentes de tránsito en sus distintas modalidades; lo que inmediatamente nos alarma con respecto al elevado índice de

accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis., contribuyen notablemente a que nuestro Distrito se ocasionen muertes e incapacidades físicas a causa de accidentes de tránsito. Siendo que nuestra Ley General de Transporte y tránsito terrestre y su Reglamento Nacional de Transito-Código de tránsito, no es suficiente para la solución de la problemática del elevado índice de accidentes de tránsito, pese a su carácter sancionador.

Siendo evidente que el desconocimiento de las normas legales de tránsito, es una de las causas principales para que, en el Distrito de Amarilis, hayan aumentado los índices de accidentes de tránsito, lo que propicia por ello a un estudio sobre el caso y justificando de esta manera el análisis de este acontecer jurídico social.

Bajo este argumento el Congreso de la República del Perú debe propiciar reformas en la Ley de Tránsito vigente, especialmente en las infracciones y su carácter de sancionador, así como también en la capacitación de conductores los mismos que deberían tener una duración de por lo menos un año, bajo la supervisión de instructores capacitados técnica y jurídicamente, además las autoridades competentes en cuanto a tránsito nos referimos, deben realizar campañas masivas de difusión de las normas de tránsito a través de los medios de comunicación radio, televisión pública y redes sociales, en coordinación con el Ministerio de Transportes y comunicaciones para difundir temas de seguridad vial en materia de tránsito; Además se debe coordinar con el ministerio de Educación para instaurar una asignatura académica en escuelas y colegios que nos permita fomentar una verdadera cultura vial.

### **1.6 Limitaciones de la investigación.**

Una de las limitaciones para el presente trabajo de investigación es el acceso a la información pues la falta de actualización de los registros correspondiente a las actas de denuncia verbal, denuncias escritas y actas de intervención policial en comisarías y/o fiscalías, al momento del estudio hacen que sea un obstáculo para la recolección de información oportuna sobre el presente tema de investigación.

### **1.7 Viabilidad de la investigación.**

Es viable por lo que existen fuentes de información para realizar la presente investigación como, por ejemplo, Fiscalía Penales y Policía Nacional del Perú.

Es viable así mismo desde un punto de vista económico puesto que el objeto de estudio no es oneroso para el investigador, por otro lado, la investigadora cuenta con disponibilidad de tiempo para su realización.

## **CAPITULO II**

### **MARCO TEORICO**

#### **2.1 Antecedentes de la investigación**

Se ha encontrado determinadas bibliografías relacionado con el delito homicidio culposo y lesiones culposas en materia de tránsito, el mismo que sigue siendo manejado desde la perspectiva probatoria de los cuales, diversos autores relacionan al tema con las diversas causas que ocasionan este tipo de delitos, es más dentro de la tipicidad subjetiva se viene discutiendo hasta la actualidad cuales son los grados de participación dentro de su conducta, es decir, si se habla de una conducta culposa o dolosa, así mismo dentro del ámbito del derecho penal las corrientes modernas, pueden señalar que estamos frente a una teoría moderna del derecho penal conocida como la imputación objetiva.

##### **2.1.1 Antecedentes Internacionales**

Lic. Vásquez Rivadeneira César Guillermo (2014) “El desconocimiento de las normas de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en la ciudad de Ibarra” Universidad Central del Ecuador. Quito Ecuador.

Concluye de modo general en el trabajo de investigación que existe una preocupación en toda la población de la ciudad de Ibarra, generada por la conducta de conductores y peatones, que no respetan las señales de tránsito a la hora de transitar por las vías públicas del país además no respetan las normas de tránsito establecidas en la Ley y Reglamento de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. Lo que ha generado un aumento de accidentes de tránsito en la ciudad de Ibarra y en la provincia de Imbabura.

### **2.1.2 Antecedentes Nacionales**

CRNL. PNP Ártica Sotomayor Raúl Ernesto (2015) “Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima metropolitana en los años 2012 al 2013” Pontificia Universidad Católica del Perú. Lima Perú.

- a)** El crecimiento de las tasas de Accidentes de Tránsito uno de los principales problemas a enfrentar es el crecimiento de las tasas de Accidente de tránsito. Según la prospectiva determinada por la OMS, al 2020, se prevé que las lesiones causadas por el tránsito ocuparán la sexta posición en la relación de principales causas mundiales de mortalidad, la tercera posición en la lista de causas de pérdidas de AVAD y pasarán a ser la segunda causa de perdida de AVAD en los países de ingresos bajos y medianos. Para el Perú, este aumento significaría el agravamiento de un problema ya importante.
- b)** Falta de conocimiento parcial o casi nulo en lo que se refiere a las normas de tránsito.

En cuanto al público en general, hay solo un conocimiento parcial o casi nulo en lo que se refiere a políticas públicas o las normas de tránsito. Tanto por parte de los peatones y conductores, como por parte de las víctimas de accidentes de tránsito. Los conductores reconocen su parte de responsabilidad en los accidentes de tránsito al no cumplir las reglas de tránsito (usualmente exceso de velocidad) pero también existe negligencia de los peatones al no respetar las normas que les corresponden. Además del desconocimiento o la falta de voluntad para cumplir la normativa, suele pasar que las personas afectadas también desconocen las leyes que amparan sus derechos fundamentales como seres humanos.

Estas conclusiones llevan a responder: Que, no existe una apropiada coordinación entre las entidades administradoras de control, supervisión y juzgamiento del transporte y tránsito vehicular. Esta situación se evidencia en la falta de un marco normativo que facilite la cooperación y respuesta ante AT, y se agrava al comprobarse la ausencia de una política pública específica para el tema. La falta de información oficial, así como la desinformación del público, las deficiencias en infraestructura para el tránsito vehicular y el aumento del parque automotor por su parte, afectarán a este problema indirectamente, ya sea dificultando el establecimiento de un sistema coordinado, o dispersando aún más los recursos del estado debido al alza de los AT.

### **2.1.3 Antecedentes Locales**

No se encontraron.

## **2.2 Bases teóricas**

### **2.2.1 La culpa**

La imprudencia se caracteriza como una forma de evitabilidad, en la que el autor carece de un conocimiento actual de lo que se debe evitar en decir que se debe apreciar imprudencia cuando un resultado típico es objetivamente imputable y el autor ha tenido un error sobre el riesgo de producción, a pesar de la posibilidad de conocer el riesgo. “El moderno concepto de culpa o imprudencia se ha simplificado al máximo “. (ENRRIQUE BACIGALUPO Z. (1996); *Derecho Penal Parte General* Pág. 331.)

La culpa es conjuntamente con el dolo las dos únicas formas de culpabilidad y la premisa básica para la existencia de un delito culposo es la lesión efectiva a un bien jurídico, el cual no se quería lesionar es decir producir un resultado sin



querer hacerlo; entonces, la culpa es “La falta de previsión de un resultado típicamente antijurídico, que pudo y debió haberse previsto al obrar” (FORTAN BALESTRA Carlos; *Derecho Penal, Introducción y Parte General*. Pág. 331.)

### **2.2.2 Clases de culpa o imprudencia**

**A. Culpa consciente.** - (culpa con representación), es obrar sin tener en cuenta.

Cuando el sujeto si bien no quiere causar resultado advierte la posibilidad de que ocurra, pero confía en que no ocurrirá, es decir “se presenta cuando el sujeto el bien jurídico, el mismo que exigía un cuidado determinado. (VILLAVICENCIO TERRENOS, Felipe; “*Derecho Penal Parte General*” Pág.404.)

**B. Culpa inconsciente.** - (culpa sin representación), es obrar sin darse cuenta. No solo se quiere el resultado lesivo. Sino que ni siquiera se prevé su posibilidad no se advierte el peligro, es decir “se presenta se presenta cuando el sujeto no se presentó ni previo el proceso que afecto al bien jurídico que exigía un cuidado especial y que, sin embargo, debió preverlo. (VILLAVICENCIO TERRENOS, Felipe A.; “*Derecho Penal General*” Pág. 404).

### **2.2.3 Imputación objetiva**

En el tipo culposo a diferencia de lo que sea y la gente dirige su conducta a la meta distinta a la que se realiza en el resultado la conducta imprudente no estás descrita en el tipo ello estaría el juez con el motivo de analizar los hechos a partir del resultado lesivo en cada caso y luego de predeterminedar que el resultado es porque cognoscible era en efecto previsible y en consecuencia evitable. (VILLA STEIN, Javier; “*Derecho Penal Parte General*” Pág. 363.)

“La base nuclear de la imputación objetiva es la generación de un peligro producto de la infracción del deber objetivo de cuidado, hecho que incrementa la

probabilidad de producción de un resultado lesivo a un bien jurídico tutelado”. (PEÑA CABRERA FREYRE, Alonso R.; *Derecho Penal Parte General*, Pág. 696).

#### **2.2.4 Imputación subjetiva**

En la imputación subjetiva imprudente es importante determinar si el peligro causado pudo ser conocido por el sujeto. Para este fin es preciso indagar sobre la cognoscibilidad y la previsibilidad. Conocimiento o cognoscibilidad y previsibilidad son, por tanto, dos perspectivas distintas del deber subjetivo de cuidado como contenido del tipo subjetivo imprudente. Estas dos categorías están estrechamente relacionadas.

El núcleo duro de la imputación subjetiva imprudente se ubica en la cognoscibilidad y se entiende como exigibilidad del conocimiento del peligro que se determina en el caso concreto atendiendo a todas las circunstancias objetivas concurrentes, a los conocimientos actuales y previos del autor y a su capacidad. La cognoscibilidad, así entendida es, precisamente, lo que denominamos previsibilidad individual -deber prever-. Ejemplo: el agente debe prever que es peligroso conducir un automóvil sin revisar el estado de sus frenos.

“En la imputación subjetiva, habrá que incluir a la previsibilidad y la cognoscibilidad como la exigencia que recaía en el autor de realizar una determinada acción o de omitir su realización, deber que se desprende del directivo de conducta plasmado en la norma de cuidado”. (PEÑA CABRERA FREYRE, Alonso R.; *Derecho Penal Parte General*, Pág. 693).

#### **2.2.5 Fundamentación doctrinaria**

Según la doctrina jurídica, los accidentes de tránsito generan consecuencias jurídicas, en derecho este acontecer produce una responsabilidad penal, civil y/o

administrativa, de ahí la Ley trata de estimar si se ha configurado la culpa de parte del conductor o peatón, quien inobserva las normas de tránsito y a razón de ello ocasionan accidentes de tránsito con subsecuentes lesiones personales y/o daños materiales, con intensidad causal suficiente como para desplazar totalmente la incidencia del factor objetivo de imputación.

Al respecto con relación a accidentes de tránsito, las conductas de debida prudencia aconsejan actuar más que ejercitar derechos, adoptar actitudes tendientes a evitar daños a sí mismos o a terceros, así por ejemplo los accidentes tránsito en los que interviene dos vehículos, el agraviado (ocupante de cualquier vehículo) o tercero víctima del mismo, no tiene por qué investigar la mecánica del accidente de tránsito y puede dirigir su acción penal, civil y/o administrativa contra cualquiera de los conductores o contra ambos, a los efectos de obtener la correspondiente indemnización, sin perjuicio de las acciones que pudiere corresponderle al inculcado para dirigirse contra el verdadero responsable del hecho.

En la actualidad un accidente de tránsito parece ser muy familiar para los ciudadanos que habitamos tanto en zonas urbanas como rurales, pero dentro de la doctrina jurídica esta acción es muy compleja, porque este hecho involucra conceptos, caracteres y definiciones que son desconocidos por diversos motivos, por la mayoría de ciudadanos, pero que interactúan al momento de producirse un acontecimiento de esta clase.

Por ello en este trabajo investigativo la primera labor que corresponde es conocer estos conceptos y características, con el fin de apreciar todo lo que un accidente de tránsito significa dentro del ámbito jurídico, doctrinario y legal, un accidente de tránsito al ser un fenómeno jurídico-social en el que intervienen todos los actores de una

determinada colectividad, debe ser tratado con profundidad analítica, con el fin de que problemas como los suscitados en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco y su incremento de los índices de accidentalidad, puedan ser superados o por lo menos ser disminuidos.

### **2.2.6 Accidente de tránsito**

Primero debemos mencionar que los accidentes de tránsito son también conocidos por diferentes designaciones como: accidente de tráfico, accidente vial, accidente automovilístico, siniestro de tráfico, siendo este suceso bien conocido por todas las personas pues en la actualidad este fenómeno es común en el mundo, esto responde a una evolución en lo que respecta a la creación de los vehículos automotores y del transporte en general. De ahí que algunos datos importantes son por ejemplo que el primer accidente de tránsito del que se tiene registro en el mundo sucedió en:

Londres, hace más de 100 años. La noticia se difundió de este modo: “El 17 de agosto de 1886, Bridget Driscoll, una madre Londinense de 44 años, se convirtió en la primera víctima fatal de un vehículo motorizado. Los testigos del accidente afirmaron que el auto circulaba a una velocidad tremenda, calculada en 12,8 km/h. (Casi trece kilómetros por hora) “Esto no debe suceder nunca más”, sentenció el juez de Instrucción a cargo de la causa. (KASSIOPEA (2011))

Además, este suceso no fue el único, pero si el primero que conllevaría a plantear una normativa, pues los accidentes de tránsito, fueron aumentando a razón que se iba evolucionando en los medios de transporte en las diferentes ciudades, esta situación desencadenó que en la actualidad se haya establecido todo un sistema

de leyes en materia de tránsito, que tiene por objeto regular el tránsito en las ciudades y países, además procura que los accidentes de tránsito no aumenten.

Sin embargo, de ser un evento común, la mayoría de ciudadanos desconocen sobre el concepto ni pueden definir esta clase de fenómenos, de ahí que la palabra accidente, tomada aisladamente significa “Suceso eventual que altere el orden regular de las cosas” (SANTOS CUNDÍN, Margarita. (2006) pág. 408), pero esta primera acepción resulta demasiado amplia y también lo es su segunda acepción pues dice: “Cualesquiera alteración o indisposición que priva el movimiento, del sentido o de ambas cosas”. (SANTOS CUNDÍN, Margarita. (2006) pág. 409)

Así mismo cuando definimos el concepto de accidente de tránsito, no sólo debemos tener en cuenta que estamos hablando de un suceso eventual o a alteración en la vida diaria de las personas, sino que esta indisposición se da en el ámbito del tránsito o también llamado tráfico vehicular. Por ello el accidente de tránsito se puede definir en forma general como:

El daño ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritariamente) a la acción riesgosa, negligente o irresponsable, de un conductor, pasajero o peatón; en donde interviene de forma directa o indirecta el elemento humano, condiciones ambientales desfavorables, falla mecánica, a veces animales, infraestructura de tránsito y generalmente un vehículo en traslación.

Algunos autores que definen al accidente de tránsito como:

“Es todo suceso o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño en las cosas o en las personas y que es causado con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo motorizado o tracción animal o fuerza humana.” (GARCIA FALCONI, José

Carlos (1992): *Manual De Derecho Procesal, El Juicio por Accidentes de Tránsito.*, Págs. 94 y 95.)

“suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo en transporte teniendo como resultado la lesión de personas y/o daños a la propiedad. La frase en transporte tiene dentro de esta definición, dos significados, a) en movimiento y, b) listo para moverse” (VALENZUELA GÓMEZ, Humberto; *responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio*, Pág. 133).

El accidente de tránsito tiene actualmente, en nuestro ordenamiento jurídico, dos definiciones no necesariamente coincidentes.

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito (aprobado por Decreto Supremo No. 0332001 -MTC.), lo define en su artículo 5 como el evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta”.

El texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito (DECRETO SUPREMO No. 016-2009-MTC.) Por su parte considera como accidente “Evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Por ende, de las definiciones citadas se aprecia que se habla simplemente de “eventos” o “hechos”, sin hacer mención a ningún criterio objetivo u subjetivo para la calificación de un hecho como accidente de tránsito.

Por otro lado, según el Manual de Términos Policiales accidente de tránsito “Es la ocurrencia, suceso o acontecimiento eventual e impremeditado, que como resultado de un riesgo, de un hecho de causa previsible (no previsto siendo previsible), tiene consecuencias indeseables, desafortunadas (incidente) o dañoso (accidente), traen consigo una culpa o responsabilidad, a mérito de imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se realiza en un lugar transitable en donde interviene en forma directa o indirecta el elemento humano, a veces animal y generalmente vehículo en traslación.”

Además, si bien el concepto de accidente de tránsito quedo explicado con la cita anterior, este hecho o evento envuelve una serie de características, como el aspecto de casualidad o de caso fortuito y en este sentido dentro del derecho se habla comúnmente de “daños causados por mero accidente” en que se establece a priori que no ha habido culpa ni intención de causarlo, implicando con ello una valoración exculpatoria.

Es decir que todo accidente de tránsito conlleva a una circunstancia que puede traducirse en ocasionar lesiones a los conductores, pasajeros o transeúntes que se movilizaban a diario, motivo por el cual se implanta una normativa legal para que esta clase de acontecimientos no desemboquen en problemas aún mayores, de ahí que la Ley reguladora de este suceso ha establecido caracteres básicos para sobrellevar todo un sistema que organice y solucione los posibles problemas que el tránsito dentro de una ciudad o país.

### **2.2.7 El Proceso del accidente de tránsito**

Todo accidente de tránsito siempre sufre un proceso en donde puede apreciarse una serie de posiciones y en las que los elementos que intervienen en el percance se encuentran en forma sucesiva, hasta que se produce el resultado. Estas posiciones están constituidas por dos factores: espacio y tiempo. En el espacio existirán las llamadas zonas en las cuales se producen los hechos y dentro de los mismos determinados puntos en donde se ubican las acciones concretas. Una fase del accidente se dará por la unión de varias posiciones.

El tiempo se deberá reconstruir con base en momentos, que comprenderán minutos, segundos y fracciones de minutos, en donde las personas que participan en el accidente han tenido la oportunidad de obrar de una forma determinada.

### **2.2.8 Las Fases del accidente de tránsito**

Conocida como la cadena de eventos, expresa el desarrollo en etapas o fases que corresponden a una serie de momentos que comienzan generalmente, con la percepción del riesgo y termina con la posición final de las unidades de tránsito participantes.

#### **2.2.8.1 Fase de percepción**

Es cuando la persona mediante los órganos de los sentidos, aprecia, analiza, selecciona y valora un peligro, con el fin de tomar una medida evasiva, considerando las circunstancias del momento y lugar.



### **2.2.8.1.1 Percepción posible**

Es el momento y lugar en que la persona como conductor, peatón u ocupante, debió o se dio cuenta, a modo de advertencia del riesgo o situación anormal que podía culminar en un accidente.

### **2.2.8.1.2 Percepción real**

Es el momento y lugar en que la persona como unidad de tránsito, interpreta y valora el riesgo que pueda concretarse o no en un accidente.

### **2.2.8.2 Fase de decisión**

Corresponde a la reacción del Elemento Hombre tratando de evadir la situación de conflicto, desarrollando acciones y/o maniobras destinadas a eliminar los riesgos.

### **2.2.8.3 Fase de conflicto**

Comprende el momento y espacio en que se llega a consumir el accidente. Solamente en los choques y atropellos dentro del área de conflicto se produce las sub fases de contacto inicial, el máximo enganche y en la mayoría de las veces el desenganche, hasta que las Unidades de Tránsito adoptan sus posiciones finales.

## **2.2.9 Factores que intervienen en los accidentes de tránsito**

En un accidente de tránsito siempre hay factores desencadenantes que producen resultados agravantes, toda vez que al momento de determinar la responsabilidad de un individuo en un determinado accidente de tránsito hay que tomar en cuenta, para que posteriormente el derecho permita aplicar la pena, de ahí que el primer factor sea el humano, que es la causa del mayor porcentaje de accidentes de

tránsito en nuestro país. Siendo así que los accidentes de tránsito suelen ocurrir por los siguientes factores:

### **2.2.9.1 Factores relativos a la condición de los elementos participantes en los accidentes de tránsito**

Se refiere a la alteración que sufren en su normalidad los elementos del tránsito, entendiéndose por normalidad, los estados somáticos, de diseño y de construcción del hombre, vehículo y vía respectivamente, que permitan su normal desenvolvimiento en el tránsito. Por ejemplo, un vehículo está construido para desarrollar determinadas velocidades y detenerse a la aplicación de los frenos en un espacio y en un tiempo así mismos establecidos, para lo cual la calzada por la que se desplaza dicho vehículo debe estar construida de manera que su superficie reúna requisitos normales de adherencia, descontándose que para tal efecto el vehículo posee un eficaz sistema de frenos, de igual forma los neumáticos se encuentran en condiciones de responder efectivamente a la acción del frenaje. Se entiende que el conductor ha percibido apropiadamente las circunstancias del lugar y del momento, habiéndolas valorado como posible o real peligro y que en un momento dado han merecido la ejecución de una maniobra evasiva (en este caso el frenaje), se hace referencia a una persona que se encontraba en un estado ecuánime, lo que le permitió una reacción en el tiempo apropiado.

Se ha apreciado en el ejemplo anterior que los elementos del tránsito en el uso de la vía con fines de traslación han puesto de manifiesto una serie de peculiaridades. El elemento hombre se comportó conforme se esperaba de él, es decir cumpliendo los condicionamientos que las normas establecen, en el caso de los otros elementos

funcionando apropiadamente y cumpliendo los fines para lo que ha sido construido, dentro de los principios de seguridad.

Consecuentemente podría decirse que la alteración (por cualquier razón) del estado de normalidad de estos elementos, van a determinar las posibilidades de accidente, es decir construir los factores relativos a la condición de los elementos del tránsito.

#### **2.2.9.1.1 Factores relativos a la condición del elemento hombre**

Son aquellos factores que atañen directamente al elemento que están representados por las habilidades y capacidades que se ponen de manifiesto en la operación de conducir un vehículo, además según Las estadísticas demuestran que el factor humano es la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito.

##### **2.2.9.1.1.1 Conductor**

Siendo el hombre el principal elemento de tránsito por su capacidad decisoria, por ser el quien discierne, es a él a quien debe atribuírsele un gran porcentaje de culpa en la producción de los accidentes de tránsito, puesto que voluntario o involuntariamente comete una serie de actos que pueden devenir en la producción de evento.

En su mayoría los tratadistas sobre la materia, con pequeñas diferencias acuerdan en otorgar un porcentaje mayor al 80 % en la producción de accidentes de tránsito a los factores contributivos relacionados con el elemento hombre, y el porcentaje restante a los otros elementos.

Es evidente que siendo el elemento hombre quien debe mantener en óptimas condiciones de uso el vehículo, así como el buen estado de conservación de las vías, y por otro lado quien debe valorar apropiadamente los efectos de las condiciones

atmosféricas en la vía y vehículo es el, en última instancia quien conlleva la responsabilidad en la producción de los accidentes de tránsito.

Sin pretender contraponerse a ninguna de las posiciones doctrinarias de los distintos países del orbe, se tratarán de las causas de los accidentes de tránsito desde el punto de vista incidental.

#### **2.2.9.1.1.1.1 Estados emocionales**

Las reacciones de las personas ante cualquier estímulo o evento, raramente coinciden debido a las diferencias individuales y el contexto social en el que se desenvuelven. Los motivos que generalmente determinan la conducta, no son otros que aquellos deseos vehementes que los impulsan lograr o evitar algo.

#### **2.2.9.1.1.1.2 Las situaciones de tensión y los accidentes**

Como antecedente se tiene que el departamento de tránsito de Estado de Washington EUA, en 1980, efectuó un estudio para determinar la forma en que los conductores reaccionan cuando están bajo una tensión emocional. La muestra sobre la que se ejecutaron los trabajos fueron 400 personas del sexo masculino, justamente se encontraban juicios de divorcio. Los investigadores comprobaron que los conductores comprendidos en la muestra, habían tenido más accidentes que los “corrientes” durante los seis meses previos a la iniciación legal del trámite judicial en mención.

#### **2.2.9.1.1.1.3 El Stress**

Es la predisposición del organismo humano que en forma inconsciente se prepara enfrentar y reaccionar ante los estímulos que el mundo circundante presenta, trasuntando en sus actividades físicas y mentales, las condiciones estresantes que han incidido en el en otros ambientes, llámese centros laborales, sociales y/o familiares. La persona que lo sufre puede presentar un desequilibrio físico-psico-

fisiológico temporal en su organismo. Este tipo de tensión también llamado “Síndrome General de Adaptación”, puede producir que el conductor de un vehículo, ante circunstancias que en realidad no significan peligro alguno, reacciones exageradas y violentas, lo que conllevaría a que se produzca un accidente de tránsito.

#### **2.2.9.1.1.1.4 Trastornos a la vista**

Para que la conducción de un vehículo resulte un acto sin tropiezos y dentro de los principios de seguridad, el conductor debe poseer una serie de habilidades, capacidades y cualidades físicas que lo califiquen como apto para esta actividad, una de estas cualidades físicas es la capacidad visual, es decir un conductor debe hacer gala de una buena visión, por tanto, se considerara inapto para una persona que adolezca de:

- Agudeza visual disminuida
- Discromatopsia (afectación del sentido de la vista por la cual no perciben ciertos colores y se confunden con los que pueden distinguirse)
- Alteraciones marcadas del campo visual.
- Perturbaciones evidentes de adaptación luminosa.

#### **2.2.9.1.1.1.5 Cansancio visual**

Se manifiesta generalmente en los conductores llamados “ruteros”, o que conducen durante horas sin permitirse el menor descanso, esto evidentemente determina que su capacidad visual disminuya, haciéndolo proclive a los accidentes de tránsito por la mala percepción que en general aquello conlleva, sin embargo, esta condición tiene síntomas precoces, que pueden inducir al conductor a adoptar medidas de previsión y evitar una situación conflictiva, estos son:

- Debilidad de la convergencia visual.

- Sensación de calor.
- Pesadez en los parpados.
- Escalofríos.
- Bostezos.
- Sensación de conducción mal.
- Diplopía (visión doble)

#### **2.2.9.1.1.1.6 El Órgano auditivo**

Es conveniente para la conducción de vehículos que el hombre goce de una audición normal, es decir que perciba y diferencie los distintos sonidos y ruidos que se puedan presentar durante el acto de manejar el vehículo automotor.

#### **2.2.9.1.1.1.7 El Sueño**

Independientemente de las posiciones que demuestran como el sueño constituye directamente factor contributivo del accidente de tránsito, es innegable que es causa “muy singular” de los mismos.

#### **2.2.9.1.1.1.8 Cansancio y fatiga**

Existen empresas que realizan transporte interprovincial, regional o internacional de pasajeros y carga que por ahorrarse gastos, con cuentan con personal de conductores en número apropiado para la ejecución de este servicio, constatándose que en muchos casos, es un solo conductor, el que maneja en rutas que demandan más de 10 horas de recorrido, o que llegando de un viaje, son “obligados” a realizar otros de igual o mayor recorrido, de ahí la frecuencia con que se observan vehículos volcados en la carretera por haber sufrido un accidente de tránsito, suponiéndose y

comprobándose después, que el conductor quedo dormido, en este caso vencido por el cansancio.

#### **2.2.9.1.1.1.9 Conducir bajo los efectos de alcohol y estupefacientes.**

Es considerable el porcentaje de los accidentes de tránsito cuya causa es el alcohol; y es lógico que esto ocurra, puesto que la personas bajo sus efectos, se alteran la precepción y muchas de sus facultades físico-psíquicas, entre ellas, la capacidad de discriminación, la coordinación muscular y en general su centro nervioso es afectado, de allí que sus respuestas ante los estímulos son lentas, pierde coordinación muscular y su sistema nervioso se ve afectado.

Si una persona conduciendo su vehículo no se halla perturbada por los efectos del alcohol, sus sentidos principales funcionaran normalmente, sus percepciones del mundo exterior serán correctas y sus respuestas adecuadas a cada situación; Lo que no ocurre con el disminuido por la ingestión de bebidas alcohólicas, aun cuando el suponga que esta circunstancia por el contrario ha agudizado sus facultades, como corrientemente ocurre.

Al respecto el alcohol es el factor de riesgo más importante en los accidentes de tránsito, después de ingerirse solo una décima parte del total de alcohol ingerido es eliminado por los pulmones y los riñones, otra parte es metabolizado por el hígado, el resto pasa directamente a la sangre, se extiende por todo el organismo, afectando al cerebro y la vista principalmente. Esta concentración de alcohol se traduce en una serie de perturbaciones, pero es menester recalcar que no afecta en la misma forma a todas las personas. (Edad, sexo, peso y hábito). Una tasa de alcoholemia entre 0,5 g/l y 0,8 g/l (gramos de alcohol por litro de sangre) lleva a riesgos muy importantes.

La persona en estado de ebriedad que conduce un vehículo, al no tener una clara percepción, y una respuesta inmediata a los estímulos imprime mayor velocidad al vehículo que tiene en sus manos, constituyéndose doblemente peligroso cuando el sueño lo vence y el vehículo queda sin dirección. Esta actitud nociva desencadena en graves accidentes de tránsito. (PILLACA GARIBAY, Eliseo y SÁNCHEZ DÍAZ, Luis Armando (2013): *Manual Práctico del Conductor*, Pág. 254).

Los efectos que produce son:

La consumición de alcohol antes o durante la conducción puede producir fundamentalmente alteraciones sobre la visión, la función psicomotora, el comportamiento y la conducta y la capacidad de manejo del conductor.

**En lo referido a la visión**, lo más destacable es la disminución del campo visual y que por efecto del alcohol puede llegar a la visión túnel, dificultando enormemente una correcta visibilidad.

**En lo referido a la función psicomotora**, se prolonga el tiempo de reacción del conductor, normalmente es de 0,75 segundos (gráficamente sacar el pie del acelerador y ponerlo en el freno), pudiendo ser de 2 o más segundos y como consecuencia de ello la distancia de detención de un vehículo a una velocidad de 100 Km/h se prolonga entre 20 y 30 metros, una distancia que puede separar la vida de la muerte.

Finalmente, y de acuerdo a la cantidad ingerida, el alcohol puede provocar alteraciones del comportamiento y de la conducta.

A medida que aumenta la concentración de alcohol en sangre aumenta el riesgo de sufrir un accidente de tránsito y específicamente el riesgo de un accidente mortal. Los



jóvenes, por distintas circunstancias (conductores inexpertos, consumos elevados los fines de semana, conducta desinhibida, etc.)

**Otras consecuencias.** Hoy no es posible negar la influencia negativa del alcohol, falsean el sentido auditivo, produce alegría, euforia y descontrol excesivo e imprudencia en la conducción. El alcohol es un modificador del comportamiento humano por actuar sobre el sistema nervioso central, perturba la atención, deforma las percepciones, altera el conocimiento, disminuyendo la intensidad y capacidad discriminativas, esto provoca errores de evaluación y decisión, como también la falsa autoconfianza y sobre valoración de capacidades.

Ahora bien, es factible que las perturbaciones y modificaciones descritas se unan con otras condiciones de la persona, tales como: Emociones, fatiga ruido, uso de drogas o medicamentos, que en conjunto lo alteran más profundamente, anulándolo como conductor y por lo tanto constituyendo un peligro para la sociedad.

Entonces queda demostrado que la alteración de la persona es un continuo de menos a más en cuanto a la ingestión de bebidas alcohólicas en relación directa con el momento del manejo del vehículo. Asimismo, los datos estadísticos en el Perú no especifican con certeza el número de accidentes de tránsito ocasionados por los drogadictos, se tiene como referencia de la Policía Nacional del Perú un aproximado al 10% (anualmente) de casos de intoxicación presente en los accidentes de tránsito.

#### **2.2.9.1.1.1.9.1 La Alcoholemia**

No es otra cosa que la intoxicación de la persona debido a la ingestión de bebidas alcohólicas, la misma que es susceptible de ser medida por medio de un procedimiento químico cuyos resultados se expresan en partes por millar, esto es en gramos de alcohol por litro de sangre (gr/lit).

#### **2.2.9.1.1.1.9.2 Tasa de Alcoholemia**

**Sub clínico.-** De 0,1 a 0,5 g/l. No existen síntomas, pero hay demora en los tiempos de respuestas al estímulo y posibilidad de accidentes. No tiene relevancia administrativa ni penal.

**Ebriedad.-** De 0,5 a 1,5 g/l. Disminución de la atención y pérdida de la eficiencia en actos más o menos complejos, disminución del campo visual.

**Ebriedad absoluta.-** De 1,5 a 2,5 g/l. Excitación, Confusión, agresividad, alteraciones de la percepción y pérdida de control.

Grave alteración de la conciencia.- De 2,5 a 3,5 g/l.

Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular.

**Coma.-** Más de 3,5 g/l. Riesgo de muerte por coma y paro respiratorios. Con afección neurológica.

(Fuente: Policía Nacional, Defensoría del pueblo, Reglamento Nacional de Tránsito, SAT).

#### **2.2.9.1.1.1.10 Conducir a exceso de velocidad**

Según las informaciones de los últimos años en la mayoría de los países latinoamericanos y hasta la que produce anualmente la Organización Mundial de la Salud, la velocidad inapropiada es la causa principal en la producción de los accidentes de tránsito y muchos de ellos, el exceso de velocidad.

Debe entenderse como exceso de velocidad, cuando el conductor imprime a su velocidad una aceleración que da como resultado, velocidades superiores a las máximas reglamentarias señaladas como directrices en los diferentes países del orbe estas velocidades directrices son el producto de estudios técnicos apropiados.

Lo contrario como lo demuestra la experiencia, constituye uno de los factores contributivos principales en muchos accidentes, pues generalmente la velocidad inapropiada o excesiva, combinados con fallas mecánicas o errores de juicio confluyen invariablemente al conflicto.

Ahora bien, esto no quiere decir que el conducir a una velocidad demasiado lenta, libera al conductor de participar en un accidente de tránsito, más bien se diría que tienen las mismas probabilidades de participar en uno de ellos, especialmente si se actúa de esa manera en vías de desplazamiento rápido, en fracciones de configuración curva, en donde puede configurar una condición de obstáculo permanente, al quedar interpuesto en el eje de marcha los vehículos, que utilizan la vía a velocidades normales.

En consecuencia, puede decirse que, durante el tiempo transcurrido, desde la aparición del vehículo, la característica que más se ha desarrollado en este artefacto, es la potencia y la velocidad, con evidente sacrificio de la seguridad.

Las leyes de la naturaleza demuestran que, a mayores velocidades, el vehículo necesitará mayor distancia de detención, es decir, que la distancia del tiempo de reacción y la distancia de frenado será mayor, lo que puede culminar en un accidente de tránsito.

El Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Transito, señala que ninguna persona conducirá su vehículo, en las vías de circulación pública, a velocidad mayor que la razonable y prudente bajo las condiciones existentes y teniendo en cuenta los riesgos presentes y posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal que permita controlar el vehículo para evitar accidentes. (Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito D.S. Nro. 016-2009-MTC)

Los límites máximos de velocidad en la norma es la siguiente:

a. En zona urbana:

- En calles y jirones : 40 km/h
- En avenidas : 60 km/h
- En vías expresas : 80 km/h
- Zona escolar : 30 km/h
- Zona de hospital : 30 km/h

b. En carreteras:

- Para automóviles, camionetas y motocicletas: 100 km/h.
- Para vehículos de Servicio Público de transporte de pasajeros: 90 km/h
- Para casa Dorantes motorizadas: 90 km/h
- Para vehículos de carga: 80 km/h
- Para automóviles con casa rodante acopladas: 80 km/h
- Para vehículos de transporte de mercancías peligrosas: 70 km/h
- Para vehículos de transporte público o privado de escolares: 60 km/h
- En caminos rurales: 60 km/h

#### **2.2.9.1.1.2 Peatón**

Si se aprecia en la historia de la humanidad, se llegará a la conclusión de que el hombre es peatón, por la aparición del vehículo lo que da lugar al nacimiento a un “nuevo espécimen”, el conductor.

La preocupación de las autoridades de tránsito en la mayoría de los países del orbe, es proteger la vida de los usuarios de la vía, pero no solo con la racionalización del tránsito peatonal y vehicular , o la divulgación de las normas al respecto redactadas en forma tal, que no signifique problema su interpretación, comprensión y

cumplimiento, sino también con el establecimiento del elemento coercitivo correspondiente, que bien podrían estar comprendidas en un reglamento de infracciones y medidas correctivas apropiadas.

#### **2.2.9.1.1.3 Ocupantes**

La legislación de la mayoría de los países latinoamericanos, no especifican un capítulo aparte del comportamiento que debe desempeñar el pasajero u ocupante cuando participa en el tránsito, pero si se le encuentra inmerso, en los diferentes dispositivos legales que norman y condicionan el actuar de sus elementos, en lo que ha convenido en llamar la problemática del tránsito, en especial en aquella que se refiere al servicio público de transporte de pasajeros en cualquiera de los ámbitos, pero al igual que el caso de los peatones, en su mayoría carecen de una cualidad esencial, la coercibilidad.

Los factores contributivos la producción de un accidente de tránsito en relación con los ocupante o pasajeros, se deben más que nada a su conducción en momentos del uso del vehículo que los transporta, quiere decir que una persona con una deficiencia física, se verá disminuida y en constante riesgo, cuando tenga que viajar, por ejemplo : En un ómnibus el conductor maniobra brusca o sorpresivamente, lo que puede significar pérdida de equilibrio del pasajero y su caída, dentro o fuera del vehículo, según se desplace con la puertas abiertas o cerradas.

Del mismo modo el estado de ecuanimidad del ocupante o pasajero determinara que utilice correctamente el servicio de transporte, una persona ebria y por tanto alterada en sus facultades de percepción y de reacción, puede sufrir un accidente, siendo aquí el factor contributivo al mismo, la condición de inecuanimidad de esta persona.

De igual manera pueden resultar desventajas en el uso del vehículo, la avanzada edad de las personas, su invidencia, el hecho de ayudarse con muletas o cualquier otro aparato ortopédico, gravidez avanzada, su minoría edad, la obesidad, lo que ocasionaría problemas de estabilidad dentro del mismo, cuando viajan parados, hay exceso de pasajeros, pisos resbaladizos etc.

Se aprecia aquí como la condición del ocupante puede resultar factor contributivo al accidente, más aún si se conjuga con la conducción del conductor, el vehículo y la vía.

#### **2.2.9.1.2 Factor relativo a las condiciones del elemento vehículo**

Los vehículos han sido construidos siguiendo normas técnicas para que su desplazamiento en las vías de circulación se desarrolle dentro de los más elementales principios de seguridad, pero baste que algunos de sus sistemas fallen y no se subsanada a tiempo para que en un momento dado dicha condición pueda constituir factor contributivo en un accidente de tránsito; por mencionar algunos casos:

Un vehículo con las luces deficientes, con los focos quemados o mal alineados, pueden dar origen a un accidente de tránsito, esto es evidente puesto que de noche y donde la iluminación artificial de la vía es pobre o nula, la visibilidad del conductor se encuentra supeditada a los haces luminosos de los faros anteriores de su vehículo, y si estos no se encuentran en buenas condiciones, obviamente resultara circunstancia restrictiva de visibilidad, por tanto su percepción reducida y la posibilidad de conflicto inminente.

Del mismo modo si el sistema de frenos o de dirección se encuentra defectuoso, resultan condiciones contributivas a los accidentes de tránsito, en el primer caso, por necesitarse de una mayor distancia en la vía para detenerse, provocando que una

maniobra evasiva de frenaje, ante la percepción de un peligro real, resulte ineficaz, en el segundo caso la maniobra deficiente sería la del viraje a uno o a otro lado, es decir cuando el conductor percibe tardíamente el peligro real y considere que la maniobra de frenaje no será suficiente, consecuentemente ante el defecto del sistema de dirección, la maniobra evasiva no será efectiva al no alcanzar los resultados deseados.

También se pueden mencionar algunos sistemas que resultan importantísimos tales como:

- Limpia parabrisas, pues mantiene la luna parabrisas de la impregnación de gotas de lluvia y polvo cósmico ayudando a que el conductor del vehículo pueda mantener una visibilidad apropiada.
- Las llantas, el estado de conservación de las llantas ya que es un elemento que en definitiva determina la eficacia de los frenos, el mal estado de las llantas atenta contra la adherencia que debe existir en la superficie de rodamiento y estas.

### **2.2.9.1.3 Factores relativos a la condición del elemento vía**

Las vías de circulación pública son el producto de un estudio técnico en cuanto a su diseño y construcción, pues ha de tomarse necesariamente en cuenta el volumen que habrá de soportar, entre otras variables, pero es el caso que, independientemente del aspecto técnico, estas vías a corto o largo plazo empiezan a deteriorarse en forma tal, que determinan así mismo deterioro de vehículos y maniobras bruscas, en este último caso casi siempre contributivas a un accidente de tránsito. Las explicaciones más utilizadas son a las que refieren que el conductor se percató tardíamente de la alteración de la vía llamase hueco o bache, por lo que vira a uno u otro lado a fin de

evitarlo, siendo así que ejecuta una maniobra brusca y sorpresiva, ingresando a la línea de circulación de otros vehículos los cuyos conductores no están “preparados” para sortear felizmente esa maniobra, resultándole imposible maniobrar evasivamente y consecuentemente, se produce el conflicto.

Así mismo se pueden mencionar algunos factores relacionados con la condición del elemento vía que pueden provocar accidentes de tránsito los mismos que son:

- Deterioro de las vías, se da cuando el conductor al percatarse de un deterioro de la vía tales como huecos, bache y otros, se ve en la obligación de frenar bruscamente o virara el timón, sin tener tiempo de efectuar la señal reglamentaria (eléctrica o con la mano), lo que conllevaría a un posterior accidente de tránsito en muchas ocasiones provocadas por el mal estado de las vías.
- Vías angostas, resultan restrictivas de visibilidad para los conductores en cuanto a la amplitud de las intersecciones.
- La iluminación de las vías, constituye un factor importante en el normal desenvolvimiento de la circulación vehicular y peatonal, pues una deficiente iluminación o la carencia de esta va a representar una acentuada restricción de la visibilidad del conductor de un vehículo.
- Los obstáculos que se presentan en una vía, que pueden ser de carácter temporal o permanente. En el primer caso se puede mencionar vehículo estacionados o malogrados sobre la superficie de circulación reduciendo el ancho de la misma, así como la visibilidad del conductor. En el segundo caso puede tratarse de reparaciones en la vía, y a consecuencia de ello quedar sobre la calzada objetos de regulares proporciones y de difícil percepción por falta de iluminación u otras circunstancias.



### **2.2.9.2 Factores relacionados con la actuación del elemento hombre.**

Son aquellos factores que atañen directamente al elemento hombre representadas por las habilidades y capacidades que han de poner en manifiesto en la operación de conducir un vehículo, constituyendo un continuo y complejo proceso de:

- Reconocimiento y valoración de los riesgos en la vía o inmediaciones de ella.
- Decisión de la acción a tomar.
- La ejecución de la acción decidida.

La falta de alguno de estos actos conllevaría al accidente de tránsito. Cabe resaltar que muchos estudiosos en la materia de tránsito, se han dedicado al estudio de esta clase de factores y de la detección analítica de fallas en el proceso que ha mencionado.

#### **2.2.9.2.1 Imprudencia**

Implica obrar con indebida audacia o ligereza, ejecutar actos que las más elementales reglas de la prudencia indican no hacer.

Esta osadía no solo es atribuirle a los conductores que por ejemplo manejan su vehículo a excesiva velocidad (mayores que las máximas permitidas) obrando sin reflexión y de manera precipitada, o aquel que quiere adelantar a otro vehículo que marcha a velocidad reglamentaria y en una curva ciega, etc, sino que también involucra a los pasajeros y peatones, pues tan imprudente que viaja colgado de las puertas de los vehículos e incluso en los parachoques bajándose de el antes de que se detengan, como el peatón que cruza la calzada de una vía sin adoptar las precauciones que la razón y la prudencia aconsejan o cuando el movimiento vehicular no se lo permite.

Así también por ejemplo si la persona que se desempeña como conductor que tuvo una adecuada preparación de instrucción para conducir vehículos automotores y que acarrea una experiencia determinada, tiene la obligación de observar y actuar en referencia a lo aprendido en la etapa de instrucción, sino lo hace este conductor estaría incurriendo en imprudencia a la hora de conducir un vehículo automotor.

#### **2.2.9.2.2 Negligencia**

Es descuido, omisión e indiferencia por el acto que se realiza. Muchos de los accidentes de tránsito que a diario se producen en las vías de circulación, se debe a la falta de cuidado. Por ejemplo, negligente es aquel que sabiendo que su vehículo tiene fallas en cualquiera de sus sistemas (dirección, frenos, luces o limpia parabrisas) o que no tiene espejo retrovisor, sale a la calle, siendo casi seguro que participara en un accidente de tránsito, ya no por la conducción del vehículo, sino por la indiferencia que mereció por su parte.

#### **2.2.9.2.3 Impericia**

Esta figura jurídica literalmente significa incapacidad y ausencia de la pericia exigible para el ejercicio de determinada actividad en la que se requiere el conocimiento y practica necesaria, en este caso en la conducción de vehículos.

Por estas causas se originan accidentes, aunque las cifras estadísticas no consignan específicamente como causa de ellos la impericia, que puede demostrarse por el desconocimiento de la técnica o mecánica de la conducción.

Esta impericia puede ser de dos clases:

#### **2.2.9.2.3.1 Impericia absoluta.**

Cuando la persona que pretende conducir un vehículo, desconocen totalmente las técnicas necesarias para ejecutar esta acción.

#### **2.2.9.2.3.2 Impericia relativa.**

Otra forma de impericia relativa sería la discontinuidad en el manejo que puede tener una persona, por ejemplo, una persona que sabe manejar, deja de hacerlo por 10 o 15 años, la pericia que una vez demostró, se verá seriamente afectada.

Esta circunstancia ha sido en muchos casos, causa de accidente, aunque no con mucha incidencia, por ejemplo, el ayudante de camionero o cobrador de microbuses que pretende estacionar el vehículo (en el que laboran habitualmente) en las zonas correspondientes a los paraderos, al no contar con la pericia adecuada, en un momento dado pierden el control y se produce el accidente.

El que la persona posea o no licencia de conducir no determina el grado de pericia en la conducción de vehículos, pues existe un gran número de personas que sabiendo manejar perfectamente carecen de ella y por el contrario muchas personas que poseen licencia de conducir, no demuestran la habilidad y capacidad requeridas para hacerlo con seguridad.

#### **2.2.9.2.4 Inobservancias de la ley y su reglamento**

Se puede afirmar que población en general (peatones, pasajeros y conductores), desconocen de las leyes y el reglamento nacional en materia de tránsito y además carecen de una educación vial.

Siendo que otra de las formas de culpabilidad es la inobservancia a las leyes y reglamentos, que es el tema principal de esta investigación, pues como advertimos

en el primer capítulo este acontecimiento se viene desarrollando en el Distrito de Amarilis, pues las reformas contempladas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, el mismo que establece que la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto.

Si se analiza la definición de inobservancia, según el diccionario enciclopédico Espasa significa “falta de observancia, jurídicamente hablando significa incumplimiento de alguna norma o ley, por falta de conocimiento al no conocer que hay o existía dicha ley” (Diccionario De La Lengua Española (2005): Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española, pág. 238), en tal sentido es deber y responsabilidad de todos los ciudadanos en general, conocer, cumplir y hacer la nueva ley, reglamento o norma.

Situándonos en el análisis jurídico, la inobservancia de una ley nace en el mismo derecho romano en equilibrio al principio que en latín se pronuncia como: *ignorantia iuris non excusat*, que establece que la ignorancia de las normas no es excusa para su cumplimiento, es decir que la inobservancia de una norma no es excusa de la ejecutabilidad de la sanción en contra del infractor.

Al respecto la inobservancia de la norma jurídica al igual que la imprudencia, negligencia y impericia son concepciones jurídicas que guardan una estrecha relación con la responsabilidad y culpabilidad de una persona en un determinado hecho ilícito, para el tratadista Luis Jiménez de Asúa “la mera infracción de un reglamento o de un mandato de la autoridad no puede originar incriminaciones

culposas”, por estimar que “la culpa requiere negligencia, imprudencia o impericia, incluso cuando se trata de la inobservancia de una instrucción”( Serrano González de Murillo, José Luis (1991): Teoría del delito imprudente, Doctrina General y Regulación Legal, pág. 41), sin embargo estas dos posturas extremas pueden contener un margen de error, más la solución a este problema se encuentra en concebir que:

La mayoría de los casos, aun cuando el sujeto que infrinja el reglamento tome toda clase de precauciones, es imprudente el hecho de faltar a las ordenanzas, porque con ello puede provocarse la falta de precaución de otras personas. Un ejemplo aclarará este pensamiento: un chofer entra contramano por una calle. Ojo avizor, precavido el volante y velocidad mínima; más un viajero del autobús que pasa, se precipita del carruaje y, materialmente, se mete bajo las ruedas del coche que infringió los reglamentos. La infeliz víctima no fue imprudente; tomó toda clase de precauciones para que un coche que habría de venir por detrás no le aplastara; mas, al mirar los que podían causarle daño, descuidaba el hecho para ella imposible de que contramano y de frente la embistiese un vehículo. El conductor que violó el reglamento fue imprudente al infringirlo, porque debió contar con la falta de precauciones al respecto de quien se apeaba del autobús. (Serrano González de Murillo, José Luis (1991): Teoría del delito imprudente, Doctrina General y Regulación Legal, pág. 41)

Por lo tanto, se colige que las leyes emanadas por los poderes del estado, obligan a todos los ciudadanos.

Por esta situación los reglamentos o leyes generalmente se direccionan a disciplinar a un determinado grupo social de personas en un determinado País, a prevenir

futuros actos perjudiciales para la colectividad en general, pues cuando se trata de un quebrantamiento de las normas, que produce un resultado perjudicial, basta la demostración de la transgresión, sin necesidad de prueba de la previsión o no de las consecuencias, porque el legislador se ha sustituido a los ciudadanos en la tarea de previsión.

Así mismo para dejar esclarecido la relación existente entre la negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de las normas de tránsito dentro de un siniestro de tránsito lo procederemos a explicar con un ejemplo: Ir a 70 km/h en un jirón es imprudencia. No haber verificado el estado de las llantas o de los frenos es negligencia. En la práctica y actualidad, la distinción no importa demasiado ya que la sanción penal es la igual si se ha cometido un delito por negligencia o imprudencia. Así mismo en la realidad y práctica se advierte que en general nunca aparece una conducta sola. El que conduce a una velocidad de 70 km/hr. Y que a razón de ello causa un accidente en la modalidad de atropello en agravio de una persona (peatón) es imprudente y a la misma vez negligente porque no puso la atención debida en el momento que se encontraba conduciendo un vehículo. A la vez es también imperito porque no supo conservar el control de la unidad móvil para esquivar al peatón y por supuesto ha quebrantado las leyes, reglamentos y normas que regulan el tránsito.

Al respecto se deja esclarecido lo que significan los accidentes de tránsito dentro de los fundamentos doctrinarios del derecho, pues como se advierte la impericia, negligencia, imprudencia y la inobservancia de las normas son principios y conceptos jurídicos que la doctrina pone a disposición del sistema legal para

determinar la culpabilidad y responsabilidad de una persona que causa un accidente de tráfico.

### **2.2.10 Seguridad vial**

Es importante iniciar estudios sobre circulación, el tráfico de vehículos automotores y seguridad vial, haciendo mención a que en dichas situaciones confluyen tres componentes: Hombre, vehículo y vía. Si el tránsito surge por la interrelación de los tres factores es decir: Si una persona que conduce vehículo automotor en una determinada vía, no cabe duda que el accidente de tránsito se originan como consecuencia de la falta de armonía entre los tres componentes o entre dos de ellos, y si bien no es científico ni riguroso el pretender atribuir la causalidad de los accidentes de tráfico a un solo componente, porque inclusive cuando es uno de ellos el que nítidamente actúa como desencadenante del accidente de tránsito, no cabe duda que las acciones de prevención pueden abarcar también a los otros dos componentes.

Así mismo se define a la seguridad vial como: “Conjunto de acciones orientadas a prevenir o evitar los riesgos de accidentes de los usuarios de las vías y reducir los impactos sociales negativos por causa de la accidentalidad”. (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (2016): *Manual de Seguridad* Pág. 15)

### **2.2.11 Fundamentación legal**

A partir de la publicación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y algunas modificaciones del texto único ordenado del reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, el Perú pretende vivir una nueva faceta jurídica en cuanto a la regulación del tráfico vehicular, toda vez que se implementaron novedosos instrumentales de regulación como la modificación del reglamento nacional de

licencia de conducir de vehículos motorizados y no motorizados de transporte terrestre, se ha adoptado un nuevo sistema basado en la reducción de puntos como consecuencia de las reiteradas violaciones al reglamento nacional de tránsito.

Así mismo como ya se había indicado en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito – Código de tránsito tiene como finalidad de regular mediante normas, el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte terrestre y el medio ambiente en cuanto se relación con el tránsito en todo el territorio de la República del Perú.

Por lo tanto, al referirnos a la fundamentación legal estamos frente al sustento jurídico, es decir el derecho vigente en la legislación cuya norma madre es la Constitución Política del Perú, para luego pasar a otras leyes secundarias ya que nuestro sistema jurídico es escalonado y así llegar hasta la norma especializada en la materia de tránsito terrestre.

A continuación, nos centraremos a estudiar una figura que hasta la fecha es motivo de análisis y debate, por parte de muchas personas que estudian el presente tema, llamando la atención por estar muy ligadas a responsabilidades después de un accidente de tráfico, refiriéndonos a la reparación civil de las víctimas por accidente de tránsito a causa del desconocimiento de las normas de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre por parte de conductores y peatones.

#### **2.2.11.1 La Reparación civil de víctimas en accidentes de tránsito**

Cuando se suscita un accidente de tráfico produce consecuencias como daños a la persona como lesiones leves, lesiones graves o muerte, y daños materiales



que son ocasionados a los vehículos motorizados y no motorizados, así mismo se toma en cuenta lo indicado en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito (D.S N°024-2002-MTC), quien en su artículo 5° define al accidente de tránsito como, evento súbito, imprevisto y violento, en la que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo (detenido o estacionado) en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor, que pueda ser determinado de manera cierta. Se entiende que, tanto el Juez Penal y el Juez Civil son los encargados de pretender sobre el responsable de un accidente de tráfico, la imposición de una pena y la indemnización por daños ocasionados a las víctimas, respectivamente. Además, existen Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, este juzgado asumirá competencia en procesos civiles con relación a la determinación de la responsabilidad e indemnización por conductas lesivas o peligrosas, basadas en hechos de tránsito vehicular.

#### **2.2.11.2 Ley general de transporte y tránsito**

AL estudiar la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre – Ley N°27181, siendo el objetivo de la acción estatal en materia de transporte y tránsito terrestre se orienta a la satisfacción de las necesidades de los usuarios y al resguardo de sus condiciones de seguridad y salud, así como a la protección del ambiente y la comunidad en su conjunto, además el ámbito de aplicación se encuentra en establecer los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República.

Como toda norma jurídica, la Ley N°27181 consta de competencias y autoridades competentes, que a continuación se detallan:

- a) El Ministerio de Transportes y Comunicaciones
- b) Los Gobiernos Regionales
- c) Las Municipalidades Provinciales
- d) Las Municipalidades Distritales
- e) La Policía Nacional del Perú
- f) INDECOPI

### **2.2.11.3 Infracciones**

Lo relevante dentro del análisis de la Ley General de Transporte y tránsito terrestre, en lo concerniente a las sanciones administrativas que interpone ante hechos contrarios a la norma, por eso es importante el estudio de las Infracciones a la Ley General de Transporte y Tránsito terrestre, pues al ser un trabajo investigación, para la sociedad es necesario que este análisis se deje constancia lo que se establece en esta norma, siendo que para muchos ciudadanos es ignorado.

Al respecto se procura ser lo más didáctico posible ya que se anotará solo lo más importante de la presente Ley a las infracciones y sanciones de tránsito se encuentran establecidas en el TITULO IV de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en el mismo que nos indica sobre: la clasificación de las infracciones, las sanciones y medidas preventivas, retención de licencia de conducir, y sobre el Sistema de control de licencias de conducir por puntos. Al respecto se procede a indicar los presentes artículos según el detalle siguiente:

El Art. 25° en el mismo que nos indica sobre la clasificación de infracciones en leves, graves y muy graves. Su tipificación y sanciones se establecen en los reglamentos nacionales respectivos.

El Art. 26° nos indica sobre las sanciones por infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre.

26.1 indica que las infracciones a las normas de transporte y tránsito terrestre son:

- a. Amonestación
- b. Multa
- c. Internamiento del vehículo
- d. Suspensión de la licencia de conducir
- e. Cancelación definitiva de la licencia de conducir e inhabilitación del conductor
- f. Suspensión de la concesión, autorización o permiso, según corresponda

Inhabilitación para brindar el servicio de transporte, de ser el caso.

26.2 nos indica sobre las medidas preventivas por infracciones vinculadas al transporte y tránsito terrestre son las siguientes

- a) Retención de la licencia de conducir
- b) retención del vehículo
- c) internamiento del vehículo
- d) remoción del vehículo
- e) clausura temporal del local
- f) suspensión precautoria del servicio
- g) suspensión de la habilitación vehicular
- h) interrupción del viaje
- i) paralización de la actividad.

El Artículo 27º.- Nos indica sobre la retención de la licencia de conducir u otros documentos e impugnación de sanciones El reglamento nacional correspondiente establece los casos en los que producida una infracción corresponde la retención de la licencia de conducir o de los demás documentos pertinentes, así como el procedimiento para impugnar las sanciones por infracciones cometidas.

### **2.2.11.3.1 Contravenciones al reglamento nacional de tránsito**

Asimismo, las infracciones de tránsito terrestre son las acciones u omisiones que contravengan las disposiciones establecidas en el T.O Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Transito, las mismas que se encuentra tipificadas en los cuadros de tipificación, sanciones y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre; Anexo I y II del presente reglamento.

Además, indica que el conductor de un vehículo automotor y el peatón son responsables administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación. Teniendo estas infracciones las distintas calificaciones tales como: Leves (L), Graves (G) y Muy Graves (MG).

Al respecto del presente cuerpo normativo se procede a extraer los artículos más importantes, los mismos que a continuación se detallan:

EL TITULO VII

INFRACCIONES Y SANCIONES

CAPITULO I

SECCIÓN I

ASPECTOS GENERALES

### **Artículo 289.- Responsabilidad administrativa.**

El conductor de un vehículo es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta durante la circulación.

Cuando no se llegue a identificar al conductor infractor, se presume la responsabilidad administrativa del propietario del vehículo, salvo que acredite de manera indubitable que lo había enajenado, o no estaba bajo su tenencia o posesión, denunciando en ese supuesto al comprador, tenedor o poseedor como responsable.

En el servicio de transporte, se considerará al conductor como el tenedor del vehículo.

En este caso, corresponde al propietario o legítimo poseedor del vehículo probar indubitablemente quién era el responsable de la conducción del mismo, al momento de cometerse la infracción, para que no le sea aplicado el supuesto previsto en el párrafo anterior.

El peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento.

## **SECCIÓN II**

### **TIPIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN**

#### **Artículo 296.- Tipificación y calificación de infracciones del conductor.**

Las infracciones al tránsito del conductor son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - I. Conductores que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento.

#### **Artículo 297.- Tipificación y calificación de infracciones del peatón.**

Las infracciones de tránsito del peatón son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre - II. Peatones que, como Anexo II, forma parte del presente Reglamento.

## **CAPITULO II**

### **MEDIDAS PREVENTIVAS**

#### **Artículo 299.- Clases de Medidas Preventivas**

Las clases de las medidas preventivas son las siguientes:

**1) Retención de Licencia de Conducir.** - Es el acto de incautación del documento que habilita al conductor del vehículo.

Esta medida será ejecutada, en los siguientes casos:

- a) Por la comisión de infracción sobre la que deba recaer la sanción de suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación del titular de la Licencia de Conducir.
- b) Cuando el conductor haya llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados en el Registro Nacional de Sanciones.
- c) En caso de accidente de tránsito con daños personales a terceros.
- d) Cuando el conductor de un vehículo particular o el conductor que presta el servicio de transporte público de personas de ámbito provincial, con la última papeleta de infracción impuesta, acumule dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave. (Modificado por D.S 003-2014-MTC)

La Policía Nacional del Perú, dejará constancia de la retención de la licencia en la papeleta impuesta y dentro de un plazo de veinticuatro (24) horas de retenida la misma inscribirá la medida preventiva de retención de la licencia de conducir en el Registro Nacional de Sanciones.

Asimismo, remitirá, dentro del mismo plazo, la licencia de conducir a la Municipalidad Provincial o a la SUTRAN, según corresponda, para el procedimiento sancionador y custodia de la misma.

**2) Retención del Vehículo.** - Es el acto de inmovilización del vehículo en la Comisaría de la jurisdicción dispuesta por la Policía Nacional del Perú, por un plazo máximo de veinticuatro (24) horas. Se ejecuta por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre y en los demás casos señalados en el presente Reglamento.

En caso que no se haya superado las faltas o deficiencias que motivó la retención del vehículo dentro del plazo máximo señalado en el párrafo anterior, el vehículo será internado en el depósito vehicular correspondiente. En caso se haya superado la falta que dio origen a la medida preventiva la subsanación y retiro del vehículo serán comunicados a la municipalidad provincial o a la SUTRAN por la comisaría interviniente.

**3) Remoción del vehículo.** - Es el acto mediante el cual un vehículo será retirado de su ubicación en caso constituya un peligro o un obstáculo para el tránsito y la seguridad pública. Se ejecuta por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre.

Es facultad del Cuerpo General de Bomberos Voluntarios del Perú, la remoción de un vehículo por razones de seguridad, sólo en emergencias de su competencia.

En caso que el conductor se niegue o no se encuentre presente al momento de la intervención, el vehículo será internado en el depósito vehicular correspondiente. El

traslado del vehículo lo realiza el conductor o, en caso éste se niegue, el efectivo de la Policía Nacional del Perú debe ordenar el traslado del vehículo a cuenta del propietario.

**4) Internamiento del Vehículo.** - Es el acto mediante el cual se procede a ingresar un vehículo en un depósito vehicular correspondiente en los siguientes casos:

a) Por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al tránsito terrestre.

b) Cuando se haya procedido a la retención de la licencia de conducir por los supuestos señalados en el presente reglamento.

c) Cuando el conductor se fuga abandonando el vehículo.

d) Cuando no se hayan superado las faltas o deficiencias que motivaron la medida preventiva de retención del vehículo dentro del plazo máximo de veinticuatro (24) horas.

e) Cuando el conductor se niegue a ejecutar la medida preventiva de remoción del vehículo o no se encuentre presente al momento de la intervención.

## **2.2.12 Base legal de los delitos culposos**

### **2.2.12.1 Homicidio culposo**

#### **A. Tipo Penal**

La tipificación Penal del homicidio culposo se encuentra previsto en el artículo 111 del código penal, artículo modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29439, publicado el 19/11/2009., teniendo actualmente el siguiente contenido.

El Artículo 111.-Homicidio culposo



Indica, el que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de las reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor a un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho. La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación según corresponda, conforme al artículo 36 –inciso 4), 6), 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos litro, en el caso de transporte particular o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general. O cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas de tránsito.

#### **B. Tipicidad objetiva**

Este delito se da cuando el sujeto activo ocasiona la muerte del sujeto pasivo por haber obrado culposamente, esto sucede cuando el agente produce un resultado dañino al haber actuado por falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o previéndole, confía en poder evitarlo. Además, debe mediar entre la acción y el resultado un nexo de causalidad, una relación entre la conducta realizada y el resultado producido, sin interferencias de factores extraños.

Así mismo el delito imprudente está completo cuando se demuestra que el resultado es consecuencia de la conducta que infringe un deber objetivo de cuidado, creando

un riesgo típicamente relevante que se concretiza con un resultado letal para el sujeto pasivo.

Se entiende por deber objetivo de cuidado, como el conjunto de reglas que debe observar el agente mientras realiza una actividad concreta a título de profesión ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de pericia, destreza o prudencia. (estado psicossomático normal, desplazamiento por el carril correspondiente, velocidad adecuada, vehículo en estado electromecánico normal y contra con licencia de conducir oficial; reglas aplicables el caso de ser conductor de un vehículo automotor).

a. Bien jurídico protegido

En el homicidio culposo el bien jurídico protegido es la vida humana independiente dentro de los parámetros naturales y biológicos.

b. Sujeto activo

Puede ser cualquier persona.

En su figura simple, es la persona que no requiere ninguna condición o cualidad especial.

En su figura agravada, se hace alusión a la calidad personal del agente, estableciéndose un sujeto activo específico; por decir el que obra inobservando las reglas técnicas de tránsito, profesión ocupación o industria, o comete el delito contra la seguridad pública- conducción de vehículo bajo los efectos de estupefaciente o en estado de ebriedad.

c. Sujeto pasivo

Puede ser cualquier persona.

**C. Tipicidad subjetiva**

En esta figura el homicidio culposo necesariamente requiere la presencia de la culpa ya sea consciente o inconsciente, en sus diversas modalidades tales como la imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de las reglas técnicas de profesión, actividad o industria.

- a. **Culpa inconsciente.** - Es cuando el agente produce un resultado lesivo al actuar culposamente, teniendo la oportunidad o alternativa de prever el resultado y actuar con el cuidado debido que exigen las circunstancias.
- b. **Culpa consiente.** - Es cuando el agente se produce el resultado lesivo y que por exceso de confianza en evitarlo no realiza la diligencia debida.

#### **D. Consumación**

El homicidio culposo se perfecciona en el mismo instante que se produce el resultado muerte del sujeto pasivo a consecuencia del actuar negligente de sujeto activo. En tal forma, la simple vulneración o infracción del deber de cuidado, sino resulta imprescindible que se verifique el resultado de la muerte de la víctima.

#### **E. Tentativa**

En el homicidio culposo, es imposible la tentativa, debido a que el agente no busca ni quiere el resultado muerte de la víctima. Así mismo no se dan actos de participación (instigadores, cómplices); si, por el contrario, dos o más personas que realizan una conducta culposa, es posible imputar a título de coautores directos del homicidio culposo.

#### **F. Penalidad**

Según se indica en el primer párrafo, la pena a imponerse para este delito es privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas. Si nos encontramos en los supuestos

previstos en el segundo párrafo, la pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de las reglas de profesión, de ocupación o industria, y cuando sean varias de las víctimas del mismo hecho. En el tercer y último párrafo nos indica que la pena privativa de libertad no será menor de cuatro ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda conforme al artículo 36°-incisos 4,6 y 7-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia del alcohol en la sangre, en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito.

#### **2.2.12.2 Lesiones culposas**

##### **A. Tipo penal**

La tipificación Penal de las lesiones culposas se encuentra previsto en el artículo 124° del código penal, modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29439, publicado el 19/11/2009., teniendo actualmente el siguiente contenido.

El Artículo 124.- Lesiones Culposas

El que, por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa. La pena será privativa de libertad no menor de un año ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días-multa, si la lesión es grave, de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121°.

La pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años si el delito resulta de la inobservancia de las reglas de profesión, ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de cuatro años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

La pena privativa de libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 136- inciso 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general. O cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas de tránsito.

#### **B. Tipicidad objetiva**

Este delito se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona lesiones sobre el sujeto pasivo, por haber obrado culposamente, esto sucede cuando el agente produce un resultado dañino al haber actuado por falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o previéndole, confía en poder evitarlo. Así mismo aparece el delito de lesiones culposas cuando la conducta del sujeto activo afecta el deber objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado no querido ni buscado sobre el sujeto pasivo. Se entiende por deber objetivo de cuidado, como el conjunto de reglas que debe observar el agente mientras realiza una actividad concreta a título de profesión ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de pericia, destreza o prudencia.(estado psicosomático normal, desplazamiento por el carril correspondiente, velocidad

adecuada, vehículo en estado electromecánico normal y contra con licencia de conducir oficia; reglas aplicables el caso de ser conductor de un vehículo automotor).

a. Bien jurídico protegido

En el delito de lesiones culposas el bien jurídico protegido es la integridad física, como la salud de las personas en general.

b. Sujeto activo

El agente puede ser cualquier persona que no requiere ninguna condición o cualidad especial. No obstante, se dan circunstancias que agravan la pena cuando el agente produce un resultado dañoso al conducir una maquinas motorizadas bajo los efectos de estupefacientes o en estado de ebriedad o el resultado dañoso se produce por la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria.

c. Sujeto pasivo

Puede ser cualquier persona

d. Tipicidad subjetiva

En esta figura de lesiones culposas necesariamente requiere la presencia de la culpa ya se consciente o inconsciente, en sus diversas modalidades tales como la imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de las reglas técnicas de profesión, actividad o industria.

**C. Consumación**

El delito se consuma cuando el sujeto activo ocasiona lesiones en la integridad física del sujeto pasivo, necesariamente con un resultado dañoso para consumarse el delito.

**D. Tentativa**

En el delito de lesiones culposas no admite la tentativa. Ello por el hecho concreto que cuando concurre la culpa en el actuar del agente se concluye que este no quiso el resultado dañoso.

#### **E. Penalidad**

Si la lesión es leve, la pena será privativa de libertad no mayor de un año y de sesenta a ciento veinte días-multa. Si la lesión es grave, de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121, la pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días-multa. Si estamos ante los supuestos de la inobservancia de las reglas de profesión, ocupación o industria, la pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de cuatro años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho. Finalmente la pena privativa de libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 inciso 4), 6) y 7) cuando haya estado conduciendo vehículo motorizado o utilizando un arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia del alcohol en la sangre, en proporción mayor de 0.5 gramos litro, en el caso de transporte particular o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de las reglas técnicas de tránsito.

#### **2.2.13 Fundamentación sociológica o social**

En el presente proyecto de investigación la conceptualización del accidente de tránsito, desde el punto de vista social, constituye un problema que destruye al País, limitando el desarrollo de las personas y que además no les permite su participación activa para el desarrollo de la sociedad.

Así mismo desde el campo de la fundamentación social un accidente de tránsito es un evento procedente de un error en la circulación vial y del cual se producen lesiones personales y daños materiales, que pueden incluso hasta llegar a consecuencias fatales, por eso nos encontramos en una estrecha vinculación entre lo humano y lo material, lo primero constituido por los conductores y peatones, y el segundo por los vehículos y vías.

Si se toma en cuenta las estadísticas proporcionadas por el Instituto Nacional de Estadísticas e Informática según V Censo Nacional de Comisaria 2016, el escenario es menos alentador en nuestro país, si bien es cierto se ha reducido en algo las víctimas con consecuencias fatales por accidentes de tránsito, los siniestros sucedidos en los últimos años nos muestran poco decrecimiento. Según la Organización Mundial para la Salud OMS, un millón y medio de personas fallecen cada año por accidentes de tránsito en todo el mundo, según la OMS. 8 de cada 100 víctimas son de América Latina, la región con la mayor tasa de mortalidad.

Siendo que se quiere dejar en claro que el problema social que significan los accidentes de tránsito dentro del desenvolvimiento de una sociedad, toda vez que un accidente de tráfico significa en su mayoría una desgracia y pérdida para quienes participan en él, y si nos referimos al poco decrecimiento de los accidentes de tránsito en nuestro país ante un problema social que incluye a toda la sociedad Peruana lo que motiva a que merece de debida atención por parte de todos los ciudadanos de nuestro conglomerado sociológico.

Por eso dentro de este análisis, el aumento de los accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis por un posible desconocimiento de la Ley, es problema que está contribuyendo a un deterioro social, lo cual nos lleva inevitablemente a un



estudio pormenorizado de la accidentabilidad vehicular, a efectos de analizar las causas y consecuencias del evento de tránsito, además sumados informaciones bibliográficas e investigación de campo, nos orientara a plantear una solución adecuada y eficaz a este problema.

#### **2.2.14 Accidentalidad en el Tránsito Vehicular**

Todo accidente de tránsito trae como consecuencia muchos problemas para quien lo ocasiona y para quien o quienes son víctimas de ello, por eso al hablar de accidentabilidad en el tránsito vehicular es hablar de todo este escenario de consecuencias personales como materiales.

Si bien es cierto todos somos parte del tránsito pues constituye el ambiente habitual del convivir social, por eso al referirnos a nuestro país con tan excelso nivel de siniestros vehiculares siendo que debe ser preocupación de todos los sectores de la sociedad.

Así pues, los accidentes de tráfico están en un panorama desfavorable para la ciudad el Distrito de Amarilis, pues en los últimos años los accidentes de tránsito han aumentado.

Para el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco se ha emprendido el estudio y análisis de las denuncias verbales y actas de intervención policial con relación a accidentes de tránsito que se encuentran en la comisaria PNP Amarilis, con resultados que entre enero y diciembre del año 2017 han ocurrido 535 accidentes de tránsito, cifra que inquietan si se toma en cuenta que hay un incremento en relación al año 2016.

En el 2016 sucedieron 425 accidentes de tránsito todo el año, esto según fuente de la Comisaria Amarilis. Además, se tomó conocimiento que por fuentes de

espacios noticiosos como el diario el Correo, el Departamento de Huánuco en el año 2015 ocupó el segundo lugar a nivel nacional en tasa de índice de accidentes de tránsito en el primer semestre del año. Esto indica que por cada 100 mil habitantes hubo 223 accidentes de tránsito en Huánuco, de acuerdo a estadísticas que maneja la Policía Nacional del Perú, y que es de conocimiento del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (Página Web. <https://diariocorreo.pe/edicion/huanuco/>)

De lo mencionado líneas arriba, los accidentes de tránsito constituyen un grave problema para el país peruano, siendo que, en un estudio por sectores, el aumento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis es significativo por lo es motivo de análisis sobre sus causas y consecuencias.

En conclusión, se distingue un aumento de accidentes de tránsito en Distrito de Amarilis y en la Provincia de Huánuco que amerita un análisis más íntegro sobre sus circunstancias.

#### **2.2.15 Tipos de accidentes de tránsito registrados en distrito de amarilis**

Una vez verificado el aumento de accidentes de tráfico en el Distrito de Amarilis, es pertinente determinar los tipos de accidentes de tránsito que ocurren en el indicado Distrito a causa del desconocimiento de la Ley de tránsito y transporte terrestre. Según lo investigado en la jurisdicción de Amarilis, los accidentes de tránsito que más se suscitan en el Distrito de Amarilis, se hallan en las zonas urbanas a comparación con la zona rural siendo que, en las zonas urbanas, son habituales los choques y atropellos debido a los conductores no respetan las señales de tránsito y desconocen la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito.

La principal causa de los accidentes de tránsito es el factor humano, con un 84% (velocidad 34%, imprudencia Conductor 28%, ebriedad 12%, imprudencia peatón 8% e imprudencia de pasajeros 2%). En los últimos años, el 98 % de los accidentes de tránsito ocurrieron en las vías urbanas, y el 2% en vías no urbanas (carreteras), asimismo, con respecto a accidentes fatales el 74 % sucedió en vías urbanas y 26 % en vías no urbanas (carreteras). Según el último reporte (2016) los vehículos menores como los trimóviles son los responsables del 63.6% de accidentes de tránsito en las carreteras y vías de acceso a la región, seguido de las motos lineales con un 35.2%, mientras que los vehículos mayores como los automóviles protagonizaron el 47.9% de accidentes de tránsito y los Station Wagon con 22.3%; estos accidentes dejan decenas de heridos y muertes en las pistas. (Trimoviles causan el 63.3 % de accidentes en pistas de Huánuco (2017): Pagina Wed <https://diariocorreo.pe/edicion/huanuco/trimoviles-causan-el-636-de-accidentes-en-pistas-de-huanuco-779934/>)

En el Perú en su mayoría los accidentes de tránsito son choques que se dan en las ciudades debido a la impericia de los conductores y imprudencia de los peatones. Así mismo con relación con las estadísticas que maneja la Policía Nacional de Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, se puede llegar afirmar que la primera causa de mortalidad por accidente de tránsito en el Distrito de Amarilis es la imprudencia de los conductores y peatones, pues se evidencia la escasa o precaria de la formación de conductores, lo que sustenta aún más nuestra hipótesis del problema.

Evidenciando que puede ser causa de las negociaciones para la obtención de licencias de conducir tanto los expedidos por el MTC y las Municipalidades

Provinciales, siendo que durante años obtuvieron licencias para conducir vehículos automotores por el intermedio de personas sin escrúpulos, dando el inicio a generaciones de conductores que tenían ni la más mínima capacidad teórica y técnica para conducir un vehículo toda vez que existen una serie de requisitos indispensables para obtener estas mismas, lo que habría conllevado a que personas apenas cumplieron su mayoría de edad, ya se encontraban conduciendo vehículos, y que además hasta hoy, siguen trayendo consecuencias fatales para la sociedad Peruana.

Así mismo de estos se desencadenan otros problemas en la sociedad tales como la falta de educación y capacitación no solo en los conductores profesionales, sino en también en toda la sociedad, al ser el transporte y tránsito terrestre un asunto que involucra a toda la sociedad por eso es incuestionable que necesitamos capacitación profesional dirigida a las personas que interactúan en el tránsito terrestre, sin embargo es notoria la falta de propuestas a efectos de realizar campañas de educación vial a conductores y peatones, y las pocas que se han realizado terminan en un fracaso a la hora de propiciar un decrecimiento en los índices de accidentes de tránsito, sobre todo en la jurisdicción territorial de estudio de este proyecto de investigación que es en el Distrito de Amarilis.

#### **2.2.16 Falta de campañas de educación vial para conductores y peatones**

Un problema en la actualidad en nuestro país, es el alto índice de accidentes de tránsito, producto de las funestas políticas de años anteriores, donde han elaborado casi ninguna campaña de educación vial tanto para conductores y peatones, situación que hasta la fecha no ha cambiado mucho, a pesar que con Decreto Supremo N° 010-96-MTC se crea el Consejo Nacional de Seguridad Vial, contiene en su Art.1 que ha sido modificado por el DS. N° 023-2008-MTC, donde

indica que: Créase el Consejo Nacional de Seguridad Vial como ente rector encargado de promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú.

De ahí que el Gobierno Nacional en estos últimos años ha desarrollado algunos planes en seguridad vial, destinada para conductores y peatones, toda vez que según cifras oficiales indican que ocho peruanos mueren a diario por accidente de tránsito en todo el país peruano, por ello el Gobierno ha creado una plan denominado " Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2025", desarrollada en el mes de Setiembre del año en 2012, que según la Agencia Pública de Noticias de Ecuador y Sur 2017, este plan estratégico tiene como objetivo reducir el número de víctimas en 30% al año 2021.

Según las cifras oficiales, ocho peruanos mueren cada día por accidentes de tránsito en todo el país. Frente a este grave problema, el Gobierno acaba de publicar el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2017-2025, que tiene como objetivo principal reducir el número de víctimas en 30% al año 2021.

### **2.3 Definiciones conceptuales**

- **Atropello.** - Es el accidente de tránsito que consiste en la colisión entre vehículo y peatón.
- **Agravantes.** - Son circunstancias accidentales del delito, que pueden concurrir o no en el hecho delictivo, pero si lo hacen, se unen de forma inseparable a los elementos esenciales del delito incrementando la responsabilidad penal. De su concurrencia, no depende la existencia del delito, sino sólo su gravedad.
- **Ecuanimidad.** - Es un estado de estabilidad y compostura psicológica que no se ve perturbado por la experiencia o exposición a emociones, dolor u otros fenómenos que pueden causar la pérdida del equilibrio de la mente.

- **Vía Pública.** - Vía de uso público, sobre la cual la autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.
- **Volcadura.** - Es el accidente de tránsito que consiste en el vuelco de un vehículo en traslación sobre su eje de equilibrio transversal (campana) o longitudinal (tonel).
- **Vía.** - Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.
- **Unidad de Tránsito.** - Se llama así toda persona, animal, vehículo, u objeto fijo o móvil que encontrándose en la vía de circulación participan un accidente de tránsito.
- **Tránsito.** - Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público.
- **Peatón.** - Es toda persona que circula caminando por una vía pública.
- **Señal de Tránsito.** - Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

## 2.4 Hipótesis

El desconocimiento de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre por parte de los conductores y peatones del Distrito de Amarilis, es la causa principal del incremento de los índices de accidentalidad e infracciones de la presente Ley, en las vías públicas.

## 2.5 Variables

En la presente investigación se puede identificar las siguientes variables:

### 2.5.1 Variable independiente.

El desconocimiento de la ley General de tránsito y Transporte Terrestre.

### 2.5.2 Variable dependiente

El incremento de los índices de accidentes de tránsito en las vías públicas del Distrito de Amarilis - Huánuco.

### 2.5.3 Variable interviniente

Conductores y peatones que se desplazan en el Distrito de Amarilis – Huánuco.

## 2.6 Operacionalización de variables

<b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b>	<b>DIMENSION</b>	<b>INDICADOR</b>
El desconocimiento de la ley General de Tránsito y Transporte Terrestre.	La principal causa para el desconocimiento de las normas de tránsito es la falta de difusión de esta por parte de las autoridades competentes	Falta de difusión Despreocupación de las autoridades Ignorancia
<b>VARIABLE DEPENDIENTE</b>	<b>DIMENSION</b>	<b>INDICADOR</b>
El incremento de los índices de accidentes de tránsito en las vías públicas de del Distrito de Amarilis - Huánuco.	Las vías del Distrito de Amarilis – Huánuco, se han teñido de sangre y dolor para la población a consecuencia del desconocimiento de la norma de tránsito.	Accidentes de tránsito Daños materiales Pérdidas económicas Corrupción de las autoridades Víctimas Lesiones

## **CAPITULO III**

### **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

#### **3.1 Método de la investigación**

En la presente tesis se ha utilizado los siguientes métodos, el mismo que se relaciona con la naturaleza del proyecto de investigación, los cuales son:

##### **3.1.1 Método histórico comparativo**

En este método, se ha realizado un estudio con relación a los antecedentes evolutivos de los índices de accidente de tránsito lográndose determinar el tratamiento jurídico que ha llegado a recibir este problema a lo largo del tiempo en nuestra sociedad y legislación, específicamente en la jurisdicción del Distrito de Amarilis.

##### **3.1.2 Método inductivo-deductivo**

Siendo la inducción un procedimiento con lo cual se logra concluir cierta relación o propiedad partiendo de hechos particulares a lo general. Siendo su complemento el procedimiento deductivo, en la cual el investigador deduce de aseveraciones generales a particularidades del objeto. Las deducciones componen un conjunto de pasos relacionados, que permiten llegar a cierta verdad concreta, sin contradicciones lógicas. Siendo que el método inductivo-deductivo consiste en una relación de lo particular a lo general.

##### **3.1.3 Método analítico**

En el presente método nos permite descomponer un todo en partes con la finalidad de estudiar en forma intensiva cada elemento que lo compone, así como sus relaciones entre sí y con el todo, motivo por el cual se estudió la Constitución



política del Perú, así como la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito.

### **3.2 Tipo de investigación**

La presente investigación es de **tipo básico**, metodológicamente explicativo y demostrativo del problema, toda vez que se identifica como se muestra en su forma natural con la determinación de cada una de sus causas y consecuencias los mismos que de alguna forma traten de cooperar a estimar y dar un juicio acertado a la relación que existen entre dos o más variables.

#### **3.2.1 Enfoque de la investigación**

La presente investigación es de enfoque cualitativo toda vez que va de lo particular a lo general, porque a partir del análisis de una cantidad limitada de datos, el investigador puede proponer conceptos que abarcaran una completa explicación o descripción del problema.

#### **3.2.2 Nivel de la investigación**

La presente investigación es de nivel explicativo, toda vez que se explicó por medio de la relación de las variables analizadas en función de la hipótesis del proyecto.

#### **3.2.3 Diseño de la investigación**

En el presente proyecto de investigación nos encontramos con un diseño no experimental. Por ser explicativo y demostrativo (transaccional) y además según el periodo de Tiempo longitudinal, toda vez que comprende un periodo de estudio comprendido al año 2017 (espacio temporal).

### Esquema del diseño de investigación.

La presente investigación tiene el diseño No experimental, transaccional. Cuyo esquema es:



Dónde:

O = Es la observación realizada

M = Es la muestra observada.

### 3.3 Población y muestra

#### 3.3.1 Población

Para el presente proyecto de investigación la población estuvo conformada por 500 personas entre profesionales del derecho en materia de tránsito, conductores de vehículos y peatones de la Jurisdicción de Amarilis - Huánuco. Entre los cuales 150 conductores de vehículos menores, 100 conductores de vehículos livianos, 90 conductores de vehículos mayores, 100 peatones y 60 profesionales de Derecho.

#### 3.3.2 Muestra

La muestra de trabajo que se utilizó fue probabilística aleatoria simple, toda vez que todos y cada elemento de la población tienen la igual probabilidad de constituir parte de la muestra, sobre la cual se realizó el proyecto de investigación. Siendo que la muestra se determinó en base a la siguiente fórmula que a continuación se detalla:

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

*Población finita*



N : POBLACION	500
n : MUESTRA	217
p : CARACTERISTICA DE INTERES	0.5
q : PROBALIDAD DE CONFIANZA	0.5
Z : NIVEL DE CONFIANZA 95 %	1.96
e : MARGEN DE ERROR 5%	0.05

Del resultado de la formula la muestra es de 217 personas a las cuales se estudiarán de la siguiente forma:

#### **Cuadro de muestra de la investigación**

<b>ESTRATO</b>	<b>CANTIDAD</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>CONDUCTOR DE VEHICULOS MENORES</b>	<b>65</b>	<b>30%</b>
<b>CONDUCTOR DE VEHICULOS LIVIANO</b>	<b>43</b>	<b>20%</b>
<b>CONDUCTOR DE VEHICULOS MAYORES</b>	<b>39</b>	<b>18%</b>
<b>PEATON</b>	<b>43</b>	<b>20%</b>
<b>PROFESIONALES DE DERECHO</b>	<b>26</b>	<b>12%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>217</b>	<b>100%</b>

### **3.3.3 Delimitación geográfica, temporal y temática**

En el presente proyecto de investigación está delimitado en las siguientes dimensiones:

#### **3.3.3.1 Dimensión espacial**

El presente proyecto de investigación se realizó en los 134.7 kilómetros cuadrados que abarca la jurisdicción del Distrito de Amarilis.

### 3.3.3.1.1 Dimensión metodológica

En el presente proyecto de investigación se enmarcará en los fundamentos teóricos, doctrinales y tecnológicos de la Legislación de Transito y Derecho Penal, así también en la metodología y procedimiento de la investigación desarrollada.

### 3.3.3.1.2 Dimensión temporal

En el presente trabajo de investigación comprenderá el periodo del año 2017, con el propósito de poder describir, caracterizar y explicar todas las características de las variables del presente estudio.

## 3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Técnicas	Instrumentos	Utilidad
Análisis estadístico	Matriz de análisis	Recolección de datos
Encuesta	Cuestionario	Recolección de datos
Entrevista	Guía de entrevista	Recolección de datos

### 3.4.1 Para la recolección de datos

- a) **Encuestas y entrevistas:** La aplicación de la técnica de encuesta es muy utilizada como procedimiento de investigación, toda vez que permite elaborar y obtener datos de modo eficaz y rápido, las mismas que serán aplicadas a conductores, peatones y profesionales del Derecho, con relación a la problemática de la investigación.
- b) **Análisis documental:** Es un proceso donde la función inmediata e primera es acopiar información sobre el objeto de estudio que se va a tomar en consideración. Esto involucra la actividad de codificación, toda ya que la información bruta escogida es traducida por intermedio de un código con la

finalidad de ser transmitida a alguien. Además de los muchos sistemas de codificación que existe, estos se pueden agrupar en dos categorías: los sistemas de selección, es donde la información se codifica de modo sistematizado; el mismo que nos permite seleccionar y utilizar la información bibliográfica con relación a los factores de comisión de los delitos por Accidente de Tránsito en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco.

- c) **Análisis estadístico:** Se utiliza datos relacionados a las variables en el periodo 2017.

#### **3.4.2 Para la Presentación de datos**

Los datos serán mostrados en cuadros.

#### **3.4.3 Para el análisis e interpretación de datos**

Para el procesamiento de los datos recolectados, se ha empleado la tabulación de las encuestas las mismas que se representan en barras.

### **3.5 Técnicas para el procesamiento y análisis de la información**

Para el procesamiento y análisis de la información se elaborará el estudio de campo, para proceder a procesar dicha información, siendo que la herramienta que permitirá realizar esta labor es la tabulación de encuestas y entrevistas, así mismo como el análisis conciso de cada interrogante con la finalidad que se desprenda una fundamentación investigativa, que nos ayude a confirmar la hipótesis lanzada a las personas consultadas por intermedio de los cuestionarios. Por lo que se anotara la tabulación y su análisis.

## CAPITULO IV

### RESULTADOS

#### 4.1 Procesamiento de datos

##### 4.1.1 Presentación de gráfica, análisis e interpretación de encuesta realizado a personas del Distrito de Amarilis - Huánuco.

1. PREGUNTADO DIGA: ¿Si tiene conocimiento sobre temas relacionados a las infracciones y sanciones que contiene el reglamento nacional de tránsito?

TABLA N°1		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	10	5%
NO	207	95%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** En el presente grafico de doscientos diecisiete habitantes consultados, 10 personas, la misma que equivalen al 5% del total de los encuestados respondieron que si creen que los ciudadanos conozcan sobre las infracciones y sanciones que contiene el Reglamento Nacional de Tránsito,

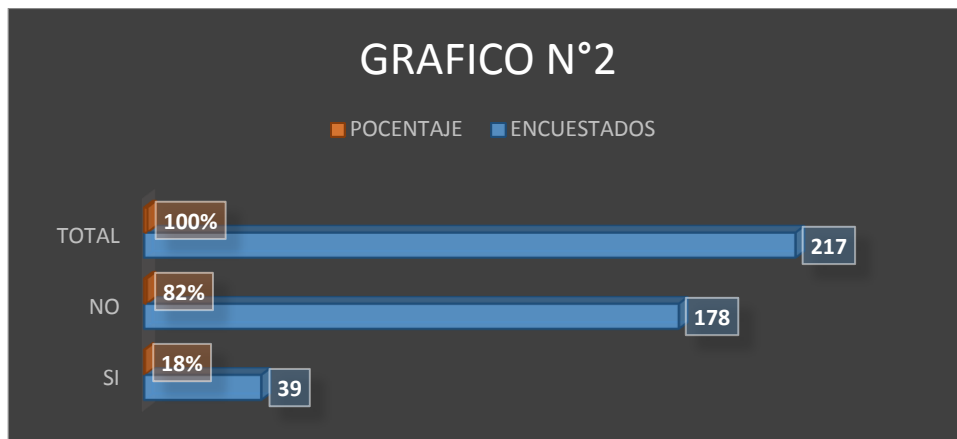
mientras un total de 207 ciudadanos consultados, que equivalen al 95% indican que desconocen sobre el tema.

**Análisis:** Se Advierte que un mayor porcentaje que equivale a más de la mitad de ciudadanos que contestaron que desconocen las infracciones y sanciones que contiene el Reglamento Nacional de Tránsito, Siendo evidente un desconocimiento de la norma por parte de los ciudadanos.

2. PREGUNTADO DIGA: ¿Si usted conoce y respeta los dispositivos de control de tránsito tales como: señales reglamentarias, señales preventivas y señales reguladoras?

TABLA N°2		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	39	18%
NO	178	82%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** En el presente grafico de ciento noventa y uno habitantes consultados, 39 personas la misma que equivalen al 18% del total de los encuestados respondieron que, si conocen y respetan las señales de Tránsito,

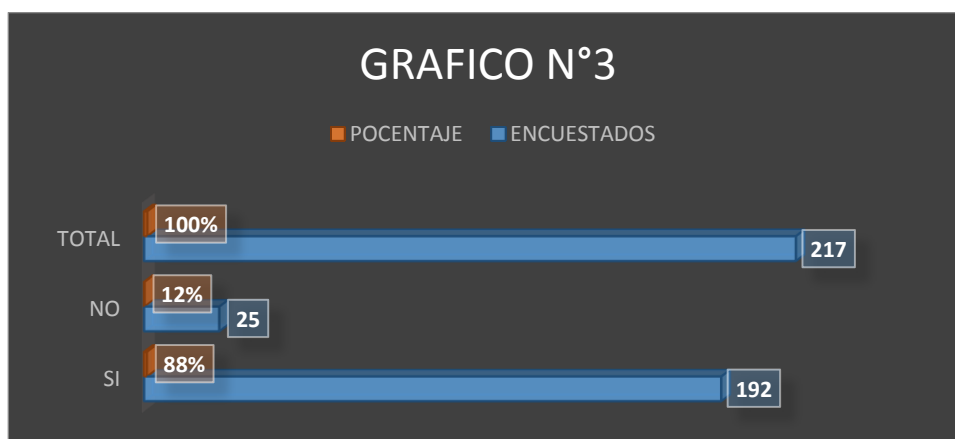
mientras un total de 178 ciudadanos consultados, que equivalen al 82% respondieron que no desconocen y no respetan las señales de Tránsito.

**Análisis:** El 82% de personas consultadas en la encuesta, siendo esto un poco más de la mitad mostraron a que las señales de tránsito no son conocidas y respetadas, por los conductores y peatones, siendo evidente la falta de conocimiento de señales y el poco respeto a estas, lo que como consecuencia acarrearía al aumento de accidente de tránsito.

3. PREGUNTADO DIGA: ¿Si considera Ud. que los accidentes de tránsito son resultado del desconocimiento de la Ley General de Transporte y Transito y su Reglamento Nacional de Transito?

TABLA N°3		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	192	88%
NO	25	12%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas encuestadas, 192 ciudadanos, que equivalen al 88% respondieron afirmativamente a la pregunta, siendo evidente que los ciudadanos son conscientes y consideran que una causa para que se



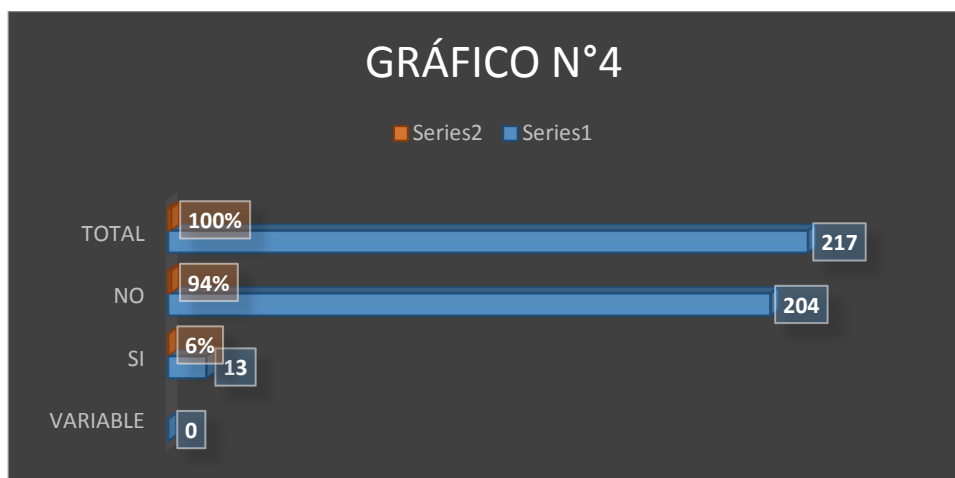
produzca un accidente de tránsito es el desconocimiento de la ley General del Transporte y Tránsito Terrestre, mientras solo 25 personas siendo este el 12% consideran que no es una causa.

**Análisis:** En esta pregunta es evidente y notable que en su mayoría las personas encuestadas ratificaron la hipótesis indicada sobre si el desconocimiento de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre lo que conllevaría como consecuencia a que se produzca accidentes de tránsito, siendo importante porque el 88% de las personas encuestadas consideran que para que se produzca un accidente de tránsito intervienen una serie de circunstancias siendo una de ellas el desconocimiento de la norma de Transito que regula el Transporte y Tránsito Terrestre en el Territorio Peruano.

4. PREGUNTADO DIGA: ¿Si sabe lo que significa la negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de la Ley General de Transporte y Transito en un accidente de tránsito?

<b>TABLA N°4</b>		
<b>VARIABLE</b>	<b>ENCUESTADOS</b>	
<b>SI</b>	<b>13</b>	<b>6%</b>
<b>NO</b>	<b>204</b>	<b>94%</b>
<b>TOTAL</b>	<b>217</b>	<b>100%</b>

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas encuestadas solo 13 ciudadanos, que equivalen al 6% manifestaron que saben lo que significa los conceptos de negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de la Ley General de Transporte y Transito en el ámbito de los accidentes de Tránsito, siendo que un 94% del total de encuestados desconocen sobre el tema.

**Análisis:** Con relación a los conceptos de negligencia, impericia imprudencia e inobservancia de la Ley General de Transporte y Transito en el ámbito de los accidentes de Tránsito es evidente que la mayoría de las personas encuestadas desconocen sobre el tema tratado y peor aún con las consecuencias que esto genera en el incremento de accidentes de Tránsito.

5. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que es necesario actuar tomando medidas correctivas en seguridad vial para así poder evitar la comisión de contravenciones al reglamento nacional de tránsito por parte de conductores y peatones en el Distrito de Amarilis - Huánuco y consecuentemente disminuir el elevado índice de accidentes de tránsito?

TABLA N°5		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	201	93%
NO	16	7%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
 Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas consultadas, 201 personas encuestadas, que equivalen al 93% respondieron que si necesario tomar medidas correctivas en seguridad vial, por parte de las autoridades competentes con la finalidad que no se sigan cometiendo más inobservancias a la Ley de tránsito, por parte de conductores y peatones, así mismo 16 personas encuestadas es decir el 7% considera que no es necesario.

**Análisis:** Con relación a este tema se evidencia que la mayoría de personas considera de suma importancia corregir las estrategias de seguridad vial por parte del Estado Peruano con la finalidad de que se disminuya y no se esté cometiendo más infracciones al reglamento nacional de Tránsito en las vías públicas en el Perú y consecuentemente disminuya el alto índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco.

6. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. está de acuerdo que se enseñe en las instituciones educativas, la Ley General de Transporte y Transito y su Reglamento Nacional de Transito como un curso obligatorio más?

TABLA N°6		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	207	95%
NO	10	5%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



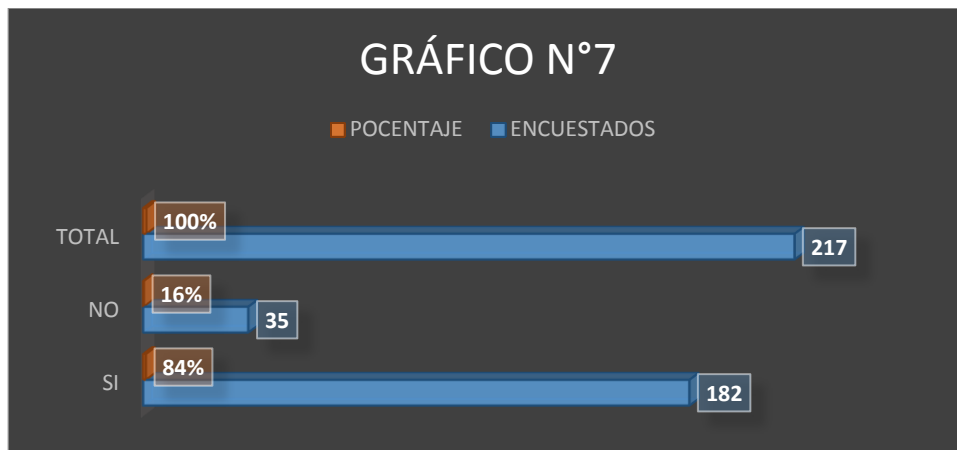
**Interpretación:** Del total de consultados 207 personas, que equivale al 95% manifestaron que están de acuerdo que se enseñe un curso sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre en las instituciones educativas, y 10 encuestados, que equivalen al 5% manifiestan que no es necesario que se enseñe el curso sobre el tema ya indicado.

**Análisis:** En esta pregunta de la encuesta es evidente que la mayoría de personas del Distrito de Amarilis – Huánuco, piensa que promover la educación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre disminuiría notablemente los altos índices de accidentes de tránsito además que contribuiría a que la seguridad vial se constituya en el País como una cultura integral que beneficiara a todas las personas del Estado peruano.

7. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que la ignorancia en temas relacionados a la ley general de tránsito y transporte terrestre y su reglamento nacional de tránsito, es un factor que influye en la ocurrencia de accidente de tránsito?

TABLA N°7		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	182	84%
NO	35	16%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de consultados 182 personas, que equivale al 84% manifestaron que la ignorancia sobre la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre influye en la ocurrencia de accidentes de tránsito, y 35 encuestados, que equivalen al 16% manifiestan que la ignorancia no influye en la ocurrencia de accidentes de tráfico.

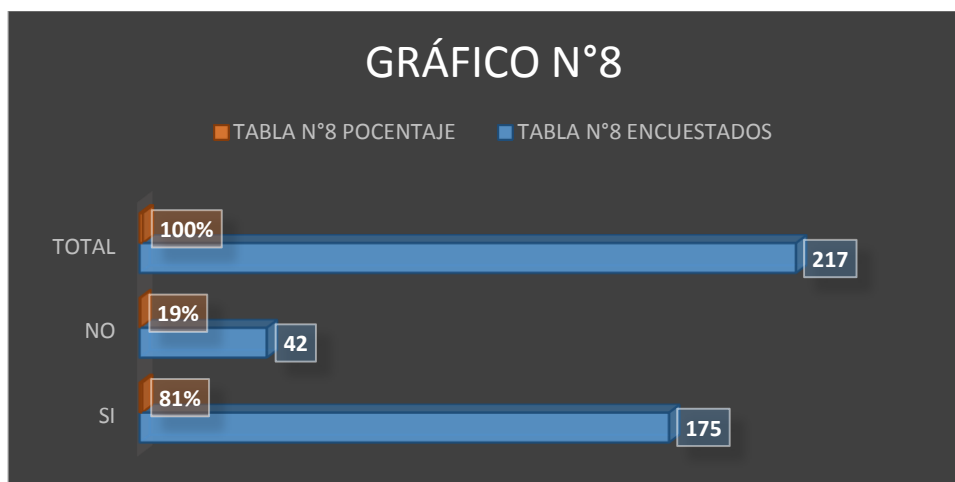
**Análisis:** En esta pregunta de la encuesta es evidente que la mayoría de personas del Distrito de Amarilis piensa que la ignorancia sobre temas relacionados al transporte y tránsito terrestre influye en gran magnitud en la ocurrencia de accidentes de tránsito, siendo evidente que tanto conductores y peatones aceptan que muchos accidentes de tránsito ocurren por ignorancia a temas relacionados al

transporte y tránsito terrestre.

8. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. considera que el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre es por la por la falta de difusión de estos temas, por las autoridades competentes?

TABLA N°8		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	175	81%
NO	42	19%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de consultados 175 personas, que equivale al 81% manifestaron que el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito terrestre es por la falta de difusión de estos temas por las autoridades competentes, y 42 de los encuestados, que equivalen al 19% manifiestan que no necesariamente sea por la falta de difusión de estos temas.

**Análisis:** En esta pregunta de la encuesta es notorio que la mayoría de personas del Distrito de Amarilis piensa que, si las autoridades competentes promovieran y difundieran más las normas de tránsito en él, disminuiría notablemente el grado de desconocimiento de estas normas y por lo tanto acarrearía que se disminuyeran

los altos índices de accidentes de tránsito.

9. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. considera que existe una despreocupación total por parte de las autoridades competentes, con relación a los altos índices de accidentalidad en el Distrito de Amarilis - Huánuco?

TABLA N°9		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	201	93%
NO	16	7%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas encuestadas, 201 ciudadanos, que equivalen al 93% respondieron afirmativamente a la pregunta, siendo evidente que los ciudadanos consideran la despreocupación total por parte de las autoridades competentes, con relación a los altos índices de accidentabilidad en el Distrito de Amarilis, mientras solo 16 personas siendo este el 7% consideran que no hay despreocupación.

**Análisis:** Es evidente que los ciudadanos del Distrito de Amarilis en su mayoría están disconformes con la actuación autoridades competentes, toda vez que no hacen nada por tratar de disminuir el alto índice de accidentes de tránsito

en el Distrito de Amarilis, y siendo evidente que existe una despreocupación total por parte de nuestras autoridades competentes en la materia de transporte y tránsito terrestre.

10.PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que la mala fiscalización, control y corrupción de autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre en las vías de circulación, influye a que muchos conductores operen vehículos motorizados sin tener facultades para hacerlo y consecuentemente se produzcan accidentes de tránsito?

TABLA N°10		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	205	94%
NO	12	6%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas encuestadas, 205 ciudadanos, que equivalen al 94% respondieron afirmativamente a la pregunta, siendo evidente que los ciudadanos consideran la mala fiscalización, control y corrupción de las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre en las vías de circulación, influye a que muchos conductores operen vehículos motorizados sin tener



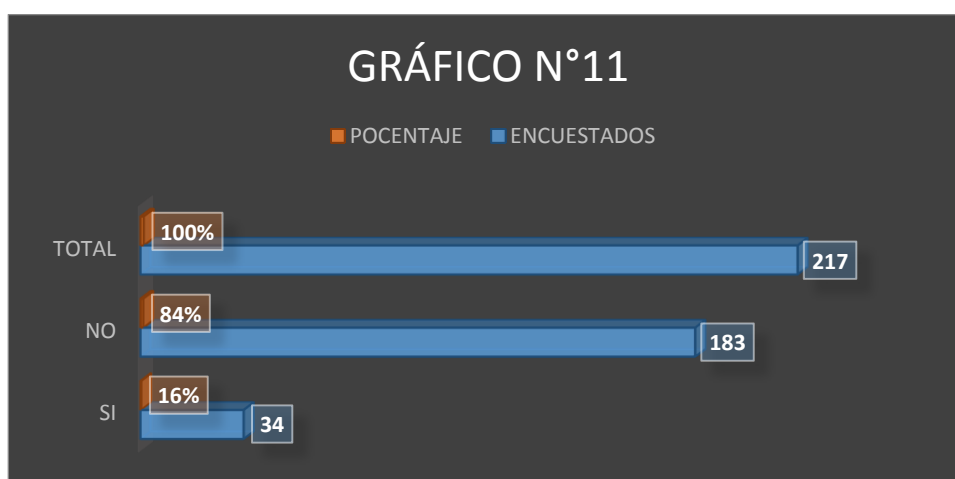
facultades para hacerlo y consecuentemente se produzcan accidentes de tránsito, mientras que solo 12 personas siendo este el 6% consideran que no.

**Análisis:** En esta pregunta en su mayoría que los ciudadanos ratificaron estar disconformes con nuestras autoridades competentes con relación a su actuación en el ámbito de su competencia, considerando que si hay una mala fiscalización y control del tránsito terrestre existe mayor probabilidad de que se produzca un accidente de tránsito y por ende se eleve el alto índice de accidentes de tránsito.

11.PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. en su condición de conductor o peatón tiene conocimientos sobre el contenido de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito?

TABLA N°11		
VARIABLE	ENCUESTADOS	POCENTAJE
SI	34	16%
NO	183	84%
TOTAL	217	100%

Fuente: Encuesta realizada a 217 personas del Distrito de Amarilis  
Elaboración: Investigador



**Interpretación:** Del total de personas encuestadas, 183 ciudadanos, que equivalen al 84% respondieron negativamente a la pregunta, siendo evidente que el ciudadano no tiene conocimiento sobre el contenido de la ley General de Transporte

y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito, mientras que solo 34 tienen conocimientos sobre las normas de tránsito.

**Análisis:** En esta última pregunta en su mayoría los ciudadanos indicaron que desconocen el contenido de las normas de tránsito, siendo que estos al desconocer la presente norma tiene mayor probabilidad de infringir las normas de tránsito y consecuentemente existirá mayor probabilidad que ocasiones accidente de tránsito conllevando a que se eleve el alto índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis, ratificando la hipótesis indicada sobre si el desconocimiento de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre lo que conllevaría como consecuencia a que se produzca accidentes de tránsito.

Al respecto por lo complejo que resulta efectuar una tabulación sobre entrevistas, por su singular forma de obtener opiniones tan diferentes se ha visto por conveniente anotar los comentarios más relevantes con relación de proyecto de investigación, siendo que en cada pregunta realizada se distinguirá hacia donde se dirige la mayoría de los entrevistados.

1. PREGUNTADO DIGA ¿En su condición como profesional del Derecho cuál es su opinión con respecto al aumento de accidentes de tránsito en Distrito de Amarilis - Huánuco?

Con relación a esta pregunta, la mayoría de profesionales del Derecho indican la carencia de efectividad del Estado Peruano para reducir el aumento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis. Además, la mayoría mostro preocupación por este problema que es permanente en la sociedad peruana.

2. PREGUNTADO DIGA ¿Considera Ud. que una de las causas para el aumento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco, es el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito y su Reglamento Nacional de Tránsito por parte conductores y peatones?

Con relación a esta pregunta opiniones divididas por los profesionales del Derecho, las mismas que están orientadas en hacer constar que un accidente de tránsito es un proceso donde varias circunstancias anómalas se reúnen y que consecuentemente provocan el accidente de tránsito, sin embargo luego de intercambiar ideas se ha podido concluir que desconocimiento de la norma de tránsito puede ser una de las detonantes para que en Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco no se hayan podido disminuir los altos índices de accidente de Tránsito y que al contrario hayan aumentado.

3. PREGUNTADO DIGA ¿Cuál es su opinión con relación al trabajo que está realizando el Estado en sus diferentes clases con la finalidad de desarrollar una educación vial, a efectos que se constituya una política de seguridad vial en oposición a los incrementos de accidentes de tránsito?

Esta pregunta la mayoría de profesionales del Derecho refirió que si bien el Estado Peruano en estos últimos años ha desarrollado programas de educación y seguridad vial en las distintas jurisdicciones del Perú, esto no ha sido suficiente pues si se considera que la educación y seguridad vial con relación a la eficiencia de la participación de los elementos fundamentales del tránsito que son los usuarios de la vía, los vehículos y las carreteras, los mismos que en términos generales deben aportar condiciones, con la finalidad que se ajuste a su participación en el sistema, por lo que estamos ante un sistema que no ha visto el ámbito integral de

la problemática.

Es decir para los profesionales del Derecho indica que la ley debe ser entendida por todos los ciudadanos y donde somos parte de este concepto denominado educación y seguridad vial, pues es necesario que este sistema debe funcionar realmente en conjunto, pues las vías deben tener una adecuada señalización, los vehículos deben estar en buenas condiciones técnicas y los usuarios de la vía, debemos cuidar nuestras vidas siguiendo los parámetros de la Ley y los lineamientos trazados por la educación y seguridad vial.

#### **4.1.2 Contrastación de hipótesis y prueba de hipótesis**

Culminado el presente proyecto de investigación, se pudo contrastar que la hipótesis planteada fue válida, toda vez que dentro del estudio teórico científico se acopió varios documentos que nos revelan que el desconocimiento de las normas de Tránsito pueden ser considerados como un factor predominante para que se genere el caos social y la falta de estado de derecho, Así mismo con el estudio de campo que consistió en entrevistas y encuestas se determinó aún más la hipótesis toda vez que nos demuestra que el desconocimiento y la desinformación que existe por parte de los ciudadanos del Distrito de Amarilis - Huánuco, con relación de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito, ha generado consecuencias tales como el incremento en los accidentes de tránsito. Al respecto con esta exposición se estructura y fundamenta la proposición del presente proyecto de investigación, pues queda muy claro lo que significa el problema de desconocer una norma jurídica y las consecuencias que genera en la sociedad.

## **CAPÍTULO V**

### **DISCUSIÓN DE RESULTADOS**

#### **5.1 Contrastación de los resultados del trabajo de investigación.**

En la presente tesis nuestro objetivo ha sido llegar a conocer la raíz de la problemática para luego lanzar propuestas con la finalidad de contribuir a disminuir los accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis.

En base a los ciudadanos encuestados se deduce que el fenómeno descrito en el trabajo investigación es contrastado en la investigación de campo, toda vez que en la elaboración de la encuesta y puesta a cuestionamiento de las personas de la jurisdicción del Distrito de Amarilis se advierte que en la actualidad existe un desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito que norma en nuestro país, la misma que se ha convertido en la causa principal para exista un elevado índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco.

En la investigación también se ha fundamentado la realización de entrevistas, las mismas que han sido puestas en conocimiento a profesionales del derecho, siendo que luego del análisis de cada pregunta elaborada en la entrevista y dejando registrado las opiniones más sobresalientes y notables, se llegó a contrastar que al igual que en las encuestas, en su mayoría los profesionales de derecho entrevistados indican que existe un desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito que norma en nuestro país, siendo que además están conscientes de la falta de educación en seguridad vial y siendo evidente también el poco compromiso por parte de nuestras autoridades competentes para solucionar este problema.

## CONCLUSIONES

1. Se ha podido demostrar que el alto índice de accidentes de tránsito, en su mayoría es generada por la conducta inapropiada de conductores y peatones que no respetan las normas establecidas en la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito.
2. Se ha podido demostrar que existe poco interés en conocer algunos conceptos legales empleados en la regulación del transporte y tránsito terrestre en nuestro País, especialmente en el Distrito de Amarilis - Huánuco.
3. Se ha podido demostrar que la principal causa de la comisión de infracciones a la ley y a su reglamento es porque existe un desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito, lo que corroboraría incremento de accidentes de tránsito en tal jurisdicción territorial del Distrito de Amarilis Provincia de Huánuco.
4. Se ha demostrado que las autoridades competentes (MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, SUTRAN, POLICIA NACIONAL DEL PERU, INDECOPI, MUNICIPALIDAD PROVINCIAL Y DISTRITAL) pese a tener competencias de gestión, normativas y fiscalización, no hacen nada para evitar y disminuir los accidentes de Tránsito en el Distrito de Amarilis – Huánuco.
5. Se ha podido demostrar que se evidencia un desconocimiento sobre los conceptos de negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de la Ley, generando a que los conductores y peatones actúen con cierta ligereza e irresponsabilidad dando la posibilidad de propiciar un accidente de tránsito y causar inseguridad en las vías de la ciudad del Distrito de Amarilis – Huánuco.

## RECOMENDACIONES

- 1** Debemos exigir como ciudadanos que se revisen los parámetros en seguridad vial, ya que de nada sirve tener buenas vías, si nuestra conducta al transitar no cambia, siendo preciso en enfocar la educación vial como el factor más predominante a la hora de buscar estrategias que ayuden a disminuir los accidentes de tránsito en nuestro país, especialmente en el Distrito de Amarilis – Huánuco.
- 2** Es necesario que en las instituciones educativas se lleve un curso obligatorio en lo que concierne a la materia de tránsito a pesar de su cierta complejidad toda vez que necesario conocerlos, pues forman parte de nuestro convivir cotidiano.
- 3** Es necesario que las autoridades competentes en materia de tránsito, ejerzan acciones de gestión, normativas y fiscalización en el control de las vías públicas y son ellos quienes deben hacer de conocimiento sobre la Ley General de Transporte y Tránsito terrestre y su reglamento nacional de tránsito, a través de proyectos, programas y campañas de educación vial, con la finalidad de hacer de conocimiento a los ciudadanos, sobre temas de seguridad y educación vial.
- 4** Se hace un llamado a las autoridades competentes pues como se advierte el tránsito es un fenómeno que nos involucra a todos, motivo por el cual es recomendable que se realicen operativos, verificaciones y controles con relación al tránsito vehicular, además que estos sean permanentes y no solo por momentos, con la finalidad de disminuir los accidentes de tránsito.
- 5** Es necesario una instrucción integral de temas de tránsito dirigido a conductores y peatones con la finalidad de que puedan conocer más sobre este tema y las consecuencias que generan su ignorancia, para así en un futuro no muy lejano disminuir los accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGURTO CARDOZA, Marcos (2016): *Biblioteca Básica de Transito* 5° edición, Lima –Perú
- ARIAS TORRES, Luis Miguel Bramont (2000): *Derecho Penal, Lecciones de la Parte General*, Pág. 110
- CALDERON SUMARRIVA, Ana Cecilia (2015): *El ABC del Derecho Penal*, 3° edición Lima-Perú
- CORCINO BARRUETA, Fernando (2012): *Derecho Penal II (Parte Especial II)*, Huánuco-Perú.
- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA (2006): *Real Academia Española y Asociación de Academias de la Lengua Española*. 1.ª edición. Madrid España. Edición en cartoné.
- ENRRIQUE BACIGALUPO Z. (1996); *Derecho Penal Parte General*.3ª reimpresión Pág. 331
- FORTAN BALESTRA Carlos; *Derecho Penal, Introducción y Parte General*. Pág. 331.
- LEY GENERAL DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO TERRESTRE Ley 27181
- MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (2016): *Manual de Seguridad*. Lima Perú.
- MIRAVAL HUAMAN Deysi (2017): *“Implicancias del Ministerio de Transportes en el Delito de Conducción de Estado de Ebriedad en el Distrito Judicial de Tingo María 2016”* Universidad de Huánuco. Huánuco Perú.



- PEÑA CABRERA FREYRE, Alonso R. (2004): *Derecho Penal Parte General Tomo I*. Editorial Moreno S.A., 280 pp.
- PEÑA CABRERA FREYRE, Alonso R. (2013): *Derecho Penal Parte General*. Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L., 390 pp.
- PEÑA CABRERA FREYRE, Alonso R. (2013): *Derecho Penal Parte Especial Tomo III*. Editorial Moreno S.A., 320 pp.
- PILLACA GARIBAY, Eliseo (2018): *Compendio de Normas Legales sobre Circulación Terrestres*, Lima Perú.
- PILLACA GARIBAY, Eliseo (2013): *Manual Práctico del Conductor*, Lima-Perú
- PILLACA GARIBAY, Eliseo y SÁNCHEZ DÍAZ (2013), Luis Armando; *Manual Práctico del Conductor*, Lima Perú.
- POLICIA NACIONAL DEL PERU (2018): *Manual de Normas y Procedimientos para la intervención y Investigación de Accidentes de tránsito*, Lima-Perú.
- ROJAS VARGAS, Fidel, (2012): *Código Penal Dos décadas de Jurisprudencia*. ARA Editores E.I.R.L., 321 pp.
- REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y CÓDIGO DE TRANSITO Decreto Supremo N°016-2009-MTC.
- SERRANO GONZÁLEZ DE MURILLO, José Luis (1991): *Teoría del delito imprudente, Doctrina General y Regulación Legal*. Madrid España.
- TEXTO ÚNICO ORDENADO DEL REGLAMENTO NACIONAL DE RESPONSABILIDAD CIVIL Y SEGUROS OBLIGATORIOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO (aprobado por Decreto Supremo No. 0332001 - MTC.)

- URQUIZO OLAECHEA, José, (2010): *Código Penal Tomo I*. Editorial Moreno S.A., 450 pp.
- VILLAVICENCIO TERREROS, Felipe A., Julio (2006): *Derecho Penal, Parte General*. Editora y Librería Jurídica Grijley E.IR.L., 806 pp.
- VILLA STEIN, Javier, Julio (2008) *Derecho Penal Parte General*. Editora y Librería Jurídica Grijley E.IR.L., 720 pp.
- KASSIOPEA. (2011) : “*Una ventana al mundo*”, Recuperado el 20 de Marzo del 2014 : <http://ventana-almundo.blogspot.com/>
- SANTOS CUNDÍN, Margarita. (2005); *Aproximación al diccionario de la negación*. Universidad del país Vasco. Bilbao España.
- GARCIA FALCONI, José Carlos (1992): *Manual De Derecho Procesal, El Juicio por Accidentes de Tránsito.*, Págs. 94 y 95.
- VALENZUELA GÓMEZ, Humberto (2007); *responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio*. ARA Editores. Lima Perú.

# **ANEXOS**

TITULO DEL PROYECTO: “El desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su Reglamento

Nacional de tránsito incrementa los índices de accidentalidad en el Distrito de Amarilis – Huánuco - 2017”

FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
<p><b>PROBLEMA PRINCIPAL</b></p> <p>¿Cuáles son las causas para el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, por parte de los conductores y peatones del Distrito de Amarilis, que está propiciando el aumento de los índices de accidentalidad, cuyos resultados están afectando considerablemente a la población del Distrito de Amarilis - Huánuco?</p> <p><b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</b></p> <p>A. ¿Cómo promover un debate jurídico social con la finalidad que se demuestre la necesidad de implementar campañas de concientización y educación como medidas alternativas para prevenir y reducir el alto índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco?</p> <p>B. ¿Cómo determinar que las penas y la tipificación de delitos por accidentes de</p>	<p><b>OBJETIVO GENERAL.</b></p> <p>Determinar si el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito, por parte de los conductores y ciudadanos en general del Distrito de Amarilis - Huánuco, es la causa del aumento de los índices de accidentalidad.</p> <p><b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS</b></p> <p>A. Informar a los conductores y ciudadanos del Distrito de Amarilis – Huánuco, cuáles son las clases de infracciones y sanciones que contiene la Ley General de Transporte y tránsito terrestre y su Reglamento Nacional de Tránsito-Código de tránsito.</p> <p>B. Comprobar el nivel de conocimiento de conductores y peatones sobre las</p>	<p><b>HIPOTESIS</b></p> <p>El desconocimiento de la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre por parte de los conductores y peatones del Distrito de Amarilis, es la causa principal del incremento de los índices de accidentes de tránsito e infracciones de la presente Ley, en las vías públicas.</p> <p><b>HIPOTESIS ESPECIFICA</b></p> <p>A. La falta de campañas de concientización y educación como medidas alternativas para prevenir y reducir los accidentes de tránsito, ha generado el aumento del alto índice de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco.</p> <p>B. Las penas y la tipificación de</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE.</b></p> <p>El desconocimiento de la ley General de tránsito y Transporte Terrestre.</p> <p><b>VARIABLE DEPENDIENTE</b></p> <p>El incremento de los índices de accidentes de tránsito en las vías públicas de del Distrito de Amarilis.</p> <p><b>VARIABLE INTERVINIENTE</b></p> <p>Conductores y peatones que se desplazan en el Distrito de Amarilis.</p>	<p><b>VARIABLE INDEPENDIENTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ignorancia</li> <li>- Falta de difusión</li> <li>- Despreocupación de las autoridades</li> </ul> <p><b>VARIABLE DEPENDIENTE</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accidentes de tránsito</li> <li>- Daños materiales</li> <li>- Pérdidas económicas</li> <li>- Corrupción de las autoridades</li> <li>- Víctimas</li> <li>- Lesiones</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Análisis de contenido</li> <li>- Entrevistas</li> <li>- Encuestas</li> </ul>

<p>tránsito no son suficientes para detener el aumento de siniestros de tránsito que han producido muerte e incapacidad física en los ciudadanos de del Distrito de Amarilis - Huánuco?</p> <p>C. ¿Cuál es la causa principal para que los conductores y peatones del Distrito de Amarilis - Huánuco, desconozcan las normas de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito-código de tránsito?</p>	<p>normas de tránsito, para desarrollar planes y programas de capacitación desde una base determinada.</p> <p>C. Identificar las infracciones al reglamento nacional de tránsito más cometidas por los ciudadanos del Distrito de Amarilis – Huánuco, y las consecuencias que estas ha producido, con la finalidad de concientizar y educar a quienes las han cometido.</p>	<p>delitos por accidentes de tránsito no son suficientes para detener el aumento de siniestros de tránsito que han producido muerte e incapacidad física en los ciudadanos de del Distrito de Amarilis - Huánuco.</p> <p>C. Los conductores y peatones del Distrito de Amarilis – Huánuco, desconocen la Ley de Tránsito y su Reglamento.</p>			
--	---	---	--	--	--

**UNIVERSIDAD DE HUANUCO**  
**ENCUESTA A PERSONAS DEL DISTRITO DE AMARILIS**

Mi nombre es Jesús Enrique CUSICUNA GONZALES Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Huánuco, estoy realizando un proyecto de investigación, siendo que me interesa conocer su opinión sobre algunos temas sobre el desconocimiento de la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre y su consecuencia por el incremento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco. Su contribución será importante para lograr el objetivo de estudio. Los resultados que se obtengan serán de carácter confidencial, siendo que no esta encuesta no tiene ningún objetivo político

1. PREGUNTADO DIGA: ¿Si tiene conocimiento sobre temas relacionados a las infracciones y sanciones que contiene el reglamento nacional de tránsito?

SI ( ) NO ( )

2. PREGUNTADO DIGA: ¿Si usted conoce y respeta los dispositivos de control de tránsito tales como: señales reglamentarias, señales preventivas y señales reguladoras?

SI ( ) NO ( )

3. PREGUNTADO DIGA: ¿Si considera Ud. que los accidentes de tránsito son resultado del desconocimiento de la Ley General de Transporte y Transito y su Reglamento Nacional de Transito?

SI ( ) NO ( )

4. PREGUNTADO DIGA: ¿Si sabe lo que significa la negligencia, impericia, imprudencia e inobservancia de la Ley General de

Transporte y Transito en un accidente de tránsito?

SI ( ) NO ( )

5. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que es necesario actuar tomando medidas de seguridad vial para así poder evitar la comisión de contravenciones al reglamento nacional de tránsito por parte de conductores y peatones en el Distrito de Amarilis y consecuentemente disminuir el elevado índice de accidentes de tránsito?

SI ( ) NO ( )

6. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. está de acuerdo que se enseñe en las instituciones educativas, la Ley General de Transporte y Transito y su Reglamento Nacional de Transito como un curso obligatorio más?

SI ( ) NO ( )

7. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que la ignorancia en temas relacionados a la ley general de tránsito y transporte terrestre y su reglamento nacional de tránsito, es un factor que influye en la ocurrencia de accidente de tránsito?

SI ( ) NO ( )

8. ¿Si Ud. considera que el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre es por la por la falta de difusión de estos temas, por las autoridades competentes?

SI ( ) NO ( )

9. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. considera que existe una despreocupación total por parte de las autoridades competentes, con relación a los altos índices de accidentabilidad en el Distrito de Amarilis?

SI ( ) NO ( )

10. PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. cree que la mala fiscalización, control y corrupción de autoridades competentes en materia de transporte y

tránsito terrestre en las vías de circulación, influye a que muchos conductores operen vehículos motorizados sin tener facultades para hacerlo y consecuentemente se produzcan accidentes de tránsito?

SI ( ) NO ( )

11.PREGUNTADO DIGA: ¿Si Ud. en su condición de conductor o peatón tiene conocimientos sobre la ley General de Transporte y Tránsito Terrestre y su reglamento nacional de tránsito?

SI ( ) NO ( )



**UNIVERSIDAD DE HUANUCO**  
**ENTREVISTAS A PERSONAS DEL DISTRITO DE AMARILIS**

Mi nombre es Jesús Enrique CUSICUNA GONZALES Bachiller en Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Huánuco, estoy realizando un proyecto de investigación, siendo que me interesa conocer su opinión sobre algunos temas sobre el desconocimiento de la Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre y su consecuencia por el incremento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco. Su contribución será importante para lograr el objetivo de estudio. Los resultados que se obtengan serán de carácter confidencial, siendo que esta entrevista no tiene ningún objetivo político.

Así mismo se procede a realizar la presente entrevista conforme al detalle siguiente:

1. PREGUNTADO DIGA ¿En su condición de profesional cuál es su opinión con respecto al aumento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco?

---

---

---

2. PREGUNTADO DIGA ¿Considera Ud. que una de las causas para el aumento de accidentes de tránsito en el Distrito de Amarilis - Huánuco, es el desconocimiento de la Ley General de Transporte y Tránsito y su Reglamento Nacional de Tránsito por parte conductores y peatones?

---

---

---

---

3. PREGUNTADO DIGA ¿Cuál es su opinión con relación al trabajo que está realizando el Estado en sus diferentes clases con la finalidad de desarrollar una educación vial, a efectos que se constituya una política de seguridad vial en oposición a los incrementos de accidentes de tránsito?

---

---

---