

UNIVERSIDAD DE HUÁNUCO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS



**‘Implicancias del Ministerio de Transportes en el Delito
de Conducción de Estado de Ebriedad en el Distrito
Judicial de Tingo María 2016’**

**TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO DE
ABOGADO**

TESISTA : Bachiller: Deysi Miraval Huamán

ASESOR : Asesor: Abg. José Luis Mandujano Rubín

HUÁNUCO – PERÚ
FEBRERO 2017

DEDICATORIA:

El presente trabajo es dedicado primero:

A DIOS: Por el amor infinito que nos tiene dándonos la oportunidad para poder expresarnos y desarrollarnos en todo sentido; seguido

A MIS PADRES: Por el arduo trabajo que tienen al sacar adelante con buenos valores y desarrollo profesional dándonos los cuidados necesarios para ello y el amor más puro que puedan darnos; seguido

A MI HERMANA: Diana que con su ejemplo y apoyo sigo adelante y gracias a sus consejos voy por buen camino

A MI ESPOSO: por el apoyo incondicional y demás que me brinda

A MI HIJITA: Luciannita que es mi motor y motivo para realizar este proyecto y demás metas.

GRACIAS!!!

AGRADECIMIENTO

- ✚ A Dios por ser mi fuerza, mi guía constante y una inspiración para seguir adelante día a día con mis sueños.
- ✚ A mis padres Oscar y Yuly, por haber confiado siempre en mí y por ser mi apoyo para seguir adelante. A mi esposo por su apoyo y consideración. A mi hermana Diana, por ser mi ejemplo y mi apoyo incondicional, y a mi hija Lucianna por ser el motor y motivo de mi vida.
- ✚ Al señor Asesor el Doctor Luis Feliciano Aguirre Soto y al Doctor José Luis Mandujano Rubín por el apoyo incondicional en la siguiente investigación.
- ✚ A todas aquellas personas, por haberme brindado todos los conocimientos necesarios para seguir adelante con el presente trabajo de investigación.
- ✚ Finalmente, queremos agradecer a las autoridades de la Universidad de Huánuco, que nos han albergado todo este tiempo en sus magnas aulas y por haber impartido los conocimientos necesarios para la realización de esta Tesis.

El Autor

RESUMEN

El presente trabajo de investigación denominado implicancias del Ministerio de Transportes en el delito de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016, se basa en los tipos de conductas se tiene como propósito delimitar como se comenten los delitos de conducción en estado de ebriedad en la carretera de Tingo María 2016, puesto que muchos de estos delitos son cometidos por personas que realizan el oficio de chofer y en algunos casos por personas normales.

En la presente investigación se puede connotar que en la gran mayoría de casos son los jóvenes quienes cometen los delitos de conducción en estado ebriedad, ello ya sea en tipo de móvil, cabe la razón que el derecho penal solo debe de intervenir en un carácter de ultima ratio, es decir que el derecho penal solo debe tener un carácter de intervención mínima, puesto que al hablar de delitos de peligro común como en la presente investigación se tiene que connotar que el ministerio de transportes también tiene que ser el ente encargado de supervisar diversas conductas, como por ejemplo al momento de otorgar las licencias de conducir.

En el presente caso presentaremos un determinado grupos de problemas y llegáramos a conclusiones validas que se pueden obtener la forma adecuada, el derecho penal solo debe ir de la mano con las acciones cometidas por las personas, no cabe duda que en este tipo de delito se pide un derivado más que la persona se encuentre con un determinado grado de alcohol.

SUMMARY

This research, entitled Crime and Traffic Accident Causes for its commission, is the first of its kind, which consists of five chapters.

The general problem arose what are the factors influencing the commission of crimes caused by car accidents in the Central Highway route transit in Huánuco - Tingo Maria, 2016?

It was to determine the factors influencing the commission of crimes by traffic accidents caused by drivers of vehicles traveling on the route of Huánuco - Tingo Maria.

The hypothesis is that the reckless driver, speeding and driving under the influence of alcohol are factors influencing the commission of crimes by traffic accidents caused by drivers of vehicles passing under the Huánuco route - Tingo Maria.

The result of research work is reflected in the stark reality that raises on the route from the city of Huánuco to the city of Tingo Maria, affecting passengers with the various accidents, the same that have been duly verified. In the conclusions the factors causing this shortage in transit and suggestions we provide taking into account some criteria used to overcome the problem that afflicts both the local and national population specifically established.

INTRODUCCION

El presente trabajo de investigación, tienen como propósito hacer conocer los factores que influyen en los delitos de accidentes de tránsito ocasionados por conductores que circulan en la ruta Huánuco – Tingo María, por ser esta ruta con mayor índice de accidentes de tránsito en la Región de Huánuco, el cual ha causado interés en el investigador a efectos de prevenir y disminuir significativamente estos delitos, de la mano con las autoridades como la Dirección Regional de Transporte y Comunicaciones, Policía Nacional, entre otros.

Es necesario y de suma importancia para la población analizar e investigar sobre este tipo de delitos ya que a medida que el hombre ha facilitado su medio de transporte, notoriamente en las últimas décadas, ha traído como consecuencia diversas ventajas y desventajas en la sociedad. Como ventaja, encontramos la velocidad de transporte mediante vehículos automovilísticos, sin embargo, como desventajas y consecuencia de las altas velocidades e irresponsabilidades de algunas personas, encontramos a los accidentes de tránsito que día a día van en aumento. Una primera consecuencia son los daños y pérdidas humanas que los accidentes de tránsito han ocasionado. Por un lado la cantidad de muertes que se ha ido incrementando a nivel local y nacional ha ocasionado la dificultad de la rehabilitación de muchas personas, víctimas de accidentes en su mayoría.

Además, este problema ha traído el temor de los ciudadanos de caminar en las calles y transitar libremente al interior de nuestro país. por otro lado, las pérdidas económicas ocasionadas por estos accidentes ha puesto en critica la poca importancia que el gobierno le da a este problema, así como también la poca capacitación que se le da al conductor, a pesar que las estadísticas demuestran que la imprudencia del conductor es el factor con mayor cantidad de accidentes de tránsito; toda vez que la imprudencia, el exceso de velocidad, la ingesta de alcohol son factores imputables al conductor del vehículo y tienen mayor incidencia en la comisión de delitos por accidentes de tránsito.

Si bien es cierto, el artículo 12 del Código Penal establece que “las penas establecidas por la Ley se aplican siempre al agente de infracción dolosa”, es decir,

cuando el agente actúa con conciencia y voluntad; el cual no ocurre en el agente de infracción culposa, que es típico en los delitos de accidentes de tránsito, en el cual no hay conciencia y voluntad en el actuar del agente, sino que, existe la infracción o inobservancia del deber objetivo de cuidado (imputación de la conducta), específicamente al crear o incrementar el peligro o riesgo por parte del agente y que se produzca un resultado (imputación del resultado). Dicho esto, pareciera que el agente de infracción culposa, principalmente en los delitos de accidente de tránsito no atañe mucha peligrosidad, pero haciendo un análisis y reflexión y principalmente remitiéndonos a los resultados es todo lo contrario, ya que según informes de la Policía Nacional del Perú en el país cada 24 horas mueren 12 personas por accidentes de tránsito y en el año 2012 se registraron 94875 accidentes, los cuales ocasionaron 3948 muertes y 5537 lesiones a nivel nacional. Por ello, el accidente de tránsito es considerado por el Ministerio de Salud como un problema de Salud Pública, que requiere atención prioritaria y una adecuada política Criminal por parte del estado, que refleje nuestra realidad y considerar a los delitos de accidentes de tránsito no como delitos culposos sino doloso eventual, al darse el conocimiento y la aceptación previa por parte del agente la posibilidad de que se produzca una determinada consecuencia producto de su actuación y así paliar este flagelo que día a día va en aumento.

El Autor

INDICE

CARATULA	1
Dedicatoria	2
Agradecimiento	3
Resumen	4
Introducción	6
CAPITURLO I PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	
1.1. Descripción del Problema	10
1.2. Formulación del Problema	12
1.2.1. Problema General	12
1.2.2. Problemas Específicos	12
1.3. Objetivos	12
1.3.1. Objetivo General	12
1.3.2. Objetivos Específicos	12
1.4. Justificación de la Investigación	12
1.5. Limitaciones de la Investigación	13
1.6. Viabilidad de la Investigación	13
CAPITULO II MARCO TEÓRICO	
2.1. Antecedentes de la Investigación	14
2.2. Bases Teóricas	16
2.3. Definiciones Conceptuales	29
2.4. Hipótesis	59
2.4.1. Hipótesis General	59
2.4.2. Hipótesis Específicas	59
2.5. Variables	59
2.6. Operacionalización de Variables	60
CAPITULO III MATERIALES Y MÉTODOS	
3.1. Método y Diseño	61
3.1.1. Método de la Investigación	61

3.1.2. Diseño de la Investigación	61
3.2. Tipo y Nivel de Investigación	62
3.2.1. Tipo de Investigación	34
3.2.2. Nivel de Investigación	35
3.3. Población y Muestra	62
3.3.1. Población	62
3.3.2. Muestra	63
3.4. Técnicas e Instrumentos de Investigación	63
CAPITULO IV DISCUSIÓN DE RESULTADOS	
4.1. Presentación, Análisis e Interpretación	65
4.2. Análisis de Resultados y Prueba de Hipótesis	75
4.3. Matriz de Consistencia	77
CONCLUSIONES	78
RECOMENDACIONES	79
BIBLIOGRAFIA	80
ANEXOS	81

CAPITULO I

PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1. DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA

Las lesiones ocasionadas por trauma son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo. Estimándose que cada año más de cinco millones de personas mueren por lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito por vehículos automotores. Por lo que cada año quince millones de personas sufren lesiones por efectos de accidentes de tránsito. Siendo que las investigaciones sobre el tema estiman que cada habitante durante toda su vida, tiene la probabilidad de uno a siete de sufrir un accidente de tránsito ocasionado por un vehículo automotor. Según el Banco Mundial en el año 2003 en su informe sobre Desarrollo Mundial estimo que las lesiones por accidentes de tránsito en la población económicamente activa, ocuparon el tercer lugar entre las principales causas de defunción después de la TBC y el VIH. Según el Banco Mundial para el año 2020, las lesiones por accidentes de tránsito ocuparan el tercer lugar en su importancia en carga de morbilidad a nivel mundial, solo

superado por la enfermedad isquémica y depresión mayor. En el Perú, como producto de las condiciones socioeconómicas, el incremento del parque automotor y el desarrollo exponencial del transporte público sin el orden debido y sistematización pertinente que aseguren condiciones de eficiencia y seguridad a los usuarios, peatones y otros transportistas, producido en la última década, se ha incrementado el riesgo de ocurrencia en accidentes de tránsito. Es en este escenario, que el tráfico a nivel nacional se ha convertido en un problema emergente que no solo afecta el orden de las ciudades sino que alcanza niveles epidémicos en algunos lugares del país.

El problema se presenta desde la década de los ochenta, los accidentes de tránsito han dejado de ser un problema exclusivo de los países desarrollados y se han convertido en una de las principales causas de lesiones, invalidez absoluta y muerte en algunos países en vías de desarrollo, entre ellos encontramos al Perú, obligando a que este daño sea mirado como una amenaza creciente a la salud del individuo y al desarrollo de las naciones. Ello, debido que además de las muertes ocasionadas por los accidentes de tránsito no se puede dejar de lado a las consecuencias económicas, familiares, sociales y en la salud que pueden sufrir los lesionados en estos accidentes. En donde muchas de las personas que sobreviven a las lesiones padecen de una discapacidad absoluta. Según Informes de la policía nacional del Perú, en el país cada 24 horas fallecen producto de los accidentes de tránsito 10 personas y las estadísticas muestran que en el año 2010 se registraron 94,283 accidentes, de los cuales ocasionaron 7,283 muertes y 87000 lesionados a nivel nacional. En donde los datos indican también que el número de accidentes de tránsito se vienen presentando una curva ascendente desde el año 2002 a la fecha, constituyéndose un problema a de salud pública en el Perú. En donde estos mismos datos dan a conocer que en la última década han fallecido 38,107 personas y 435,293 han resultado lesionadas a causa de este problema, convirtiendo a los accidentes de tránsito en una verdadera epidemia que requiere una atención prioritaria.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. PROBLEMA GENERAL

¿Cuál es la implicancia del Ministerio de transporte en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016?

1.2.2. PROBLEMAS ESPECIFICOS

- a. ¿El dolo eventual y su factor en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016?
- b. ¿Los Factores del Ministerio de Transportes para brindar las licencias de conducir en el distrito de Tingo María 2016?
- c. ¿El grado de alcohol como factor determinante en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016?

1.3. OBJETIVOS

1.3.1. OBJETIVO GENERAL

Determinar cómo implica el Ministerio de Transportes en el delito de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de tingo María 2016.

1.3.2. OBJETIVOS ESPECIFICOS

- a. Determinar en dolo eventual en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de tingo María 2016.
- b. Determinar los factores del Ministerio de Transportes para que pueda brindar las licencias de conducir en el distrito de Tingo María 2016.
- c. Determinar el grado de alcohol como factor determinante en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En la presente investigación se buscara determinar cuál es la implicancia del Ministerio de Transportes o cuales son los factores que influyen en los delitos por accidentes de tránsito, asimismo se tiene que tener en cuenta el grado de alcohol para poder delimitar el ámbito de competencia en los tipos delitos de peligro común, más aun en los delitos de conducción en estado de ebriedad ocasionados por los conductores de vehículos que transitan en Tingo María en

el periodo 2016, la implicancia es determinar cómo se afecta a los transeúntes con los delitos de conducción.

1.5. LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

La presente investigación se está delimitada en los delitos de conducción en estado de ebriedad, se puede delimitar en el espacio de Tingo María, asimismo, la categoría se puede delimitar con el ámbito del derecho comparado por las cantidad de bibliografía a nivel local, ello debido a la cantidad de bibliografía que se escriben referente a este tipo de delito y más aun contando que en la jurisdicción de Tingo María se encuentra el Ministerio de Transportes.

1.6. VIABILIDAD DE LA INVESTIGACIÓN

El presente trabajo de investigación es viable debido a que:

a. Técnica

Nos permitió contar con técnicas, tácticas, instrumentos, herramientas, métodos, procedimientos, metodología y asesoramiento profesional, para poder enfocar el presente proceso de investigación sobre las variables de estudio

b. Económica

Nos permitió disponer de los recursos materiales y económicos necesarios, para poder sufragar los egresos y asumir los esfuerzos que demandada el desarrollo de la presente investigación

Nos permitió responder a la demanda social de las víctimas de los accidentes de tránsito y las causas para su comisión, los mismos que exigen su comisión dentro de las normas legales

c. Personal

Por las competencias, capacidades y experiencias de la investigación por ser alumno de esta prestigiosa casa superior de estudios y por la experiencia profesional de los docentes de esta Universidad

CAPITULO II

MARCO TEORICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

A NIVEL INTERNACIONAL:

Se ha encontrado determinados bibliografías respecto al tema de accidentes de tránsito debido al tratarse de un delito peligro común, diversos autores relacionan al tema con las diversas causas que ocasionan estos tipos 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 dolosa o de una conducta culposa, no cabe duda que dentro del ámbito del derecho penal con las corrientes modernas, también se puede señalar que estamos frente a una teoría moderna del derecho penal conocida como la imputación objetiva, las cuales señala que todo riesgo permitido se encuentra en la esfera de permitido.

A NIVEL LOCAL

“Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los juzgados penales del distrito judicial de Junín 2016”

Tesis para optar el Título de abogado, en la Universidad de Huánuco.

De la Bachiller: VASQUEZ MANYARI, Carlos Augusto.

Llego a las siguientes conclusiones:

Conforme al contraste efectuado entre las variables (X) y (Y) se concluye que nuestro sistema jurídico no existe ninguna norma legal que determinen criterios objetivos para determinar el Quantum indemnizado en la responsabilidad extracontractual por accidentes de tránsito; salvo las generalidades establecidas en nuestro Código Civil.

1. Se estableció la relación directa entre la pena en Homicidio Culposo y accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015; puesto que la t calculada es mayor que la t teórica ($t_c = 11.5643 > t_t = 1.6766$), en consecuencia se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a).
2. Se estableció la relación directa entre la pena e inhabilitación en Homicidio Culposo por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015; puesto que la t calculada es mayor que la t teórica ($t_c = 8.7474 > t_t = 1.6766$), en consecuencia se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a).
3. Se estableció la relación directa entre la ebriedad e inhabilitación por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015; puesto que la t calculada es mayor que la t teórica ($t_c = 5.4459 > t_t = 1.6766$), en consecuencia se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a).

BASES TEORICAS

2.1.1. LA CULPA

El moderno concepto de culpa o imprudencia se ha simplificado al máximo “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” (ENRRIQUE BACIGALUPO; 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” (CARLOS FORTAN; DERECHO PENAL, Introducción y Parte General Pág. 331)

2.1.1.1. CLASES DE DOLO 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. Tiene consecuencia que le resultado típico de sobrevenir de la creación del peligro por el generada. Es decir, el objeto del conocimiento es la posibilidad de realización típica”. (FELIPE VILLAVICENCIO TERRENOS; 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. Aun teniendo los conocimientos que le permitían representarse dicha posibilidad de producción de resultados, no actualiza y, por ende no tiene conciencia de la creación del peligro. Aquí el objeto del conocimiento es la posibilidad del conocimiento de esa realización” (FELIPE VILLAVICENCIO TERRENOS; Derecho Penal General, Pág. 404).

2.1.1.2. SISTEMAS QUE PRETENDEN EXPLICAR LA IMPRUDENCIA O CULPA

Los sistemas que pretenden explicar la imprudencia o culpa han sido diversos:

- a. EL SISTEMA CAUSAL:** determina que la culpa tiene un componente psicomental que se encuentra relacionada desde el momento de una determinada infracción delictiva. Para esta teoría el dolo y la culpa son añadidas en la culpabilidad. Asimismo, el nexo causal se basa en la ausencia de resultado, es decir con el descuido de un deber de cuidado. Esta teoría fueron modificando sus elementos, pues señalan a la culpa en dos etapas:

En el injusto (tipo y antijuricidad) analiza la infracción al deber de cuidado objetivo y, en la culpabilidad, comprenderé la previsibilidad subjetiva del hecho en relación al autor.

- b. EL SISTEMA FINALISTA:** Según el sistema finalista, es operador jurídico está delimitado por ciertas estructuras lógico-objetivas las cuales son regulados en su labor de regulación. En tal sentido Welzel, señalo que las estructuras lógico-objetivas relevantes a estos efectos eran la acción humana como acción final y el poder actuar de un modo distinto.
- c. EL SISTEMA FUNCIONALISTA:** Ha planteado una serie de cambios estructurales en la fórmula de los delitos culposos. Así reemplazan el concepto de la infracción del deber de cuidado por los criterios de imputación objetiva, en especial, la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado, ROXIN, por su parte señala que el elemento de la infracción del deber de ciudadano no conduce más allá que los criterios

generales de imputación. En relación la concepción de la culpa o imprudencia, siguiendo los postulados de LISZT, se le identifica como un supuesto error de tipo. JAKOBS expresa que uno de los casos que no corresponden a la representación de la realidad, o sea, un supuesto de error si es que no se trata más bien de ceguera ante los hechos. Además considera que la imprudencia es aquella forma de evitabilidad que la que falta el conocimiento actual de lo que ha de evitarse. El estado actual de la cuestión se ha cerrado en la moderna teoría de la imputación objetiva.

2.1.2. LA IMPUTACIÓN EN LOS DELITOS IMPRUDENTES O CULPOSOS

2.1.2.1. FUNDAMENTOS POLÍTICOS CRIMINALES

Felipe Villavicencio T. citando a Muños Conde y a García Aran señala que la “la industrialización, la tecnificación y sus influencias en la vida social, en particular la manipulación de máquinas y el tráfico automotor, han originado un incremento de las fuentes de riesgo a los que el ser humano está expuesto, y a su vez han originado el desarrollo de normas de cuidado” (Felipe Villavicencio T. Derecho penal parte especial Pág. 381). Es considerable el número de delitos cometidos a título de imprudencia, principalmente en los accidentes de tránsito, es decir de cierto modo circunstancial al progreso humano basado en el desarrollo técnico e industrial, a partir del cual comenzó a adquirir importancia cuantitativa la imprudencia punible, dando lugar surgimiento de normas específicas en el orden penal sustantivo procesal.

2.1.2.2. TIPO IMPRUDENTE COMO TIPO ABIERTO

La variedad de conductas imprudentes, hace imposible describirlas a todas de manera expresa. El delito imprudente es un tipo abierto requiere de una norma de cuidado que permita identificar el correspondiente deber de cuidado y con ello complete o cierre el tipo penal. Pero esta determinación no es absoluta. Corresponde al juez Identificar y determinar el contenido de la conducta imprudente prohibida. Por ejemplo el artículo 111 del código penal reprime al agente que por culpa causa muerte de una persona. Aquí la ley no indica característica en la conducta típica tal como acontece con el asesinato

o el infanticidio doloso, sino que hace una regulación amplia abierta que debe ser completada por el juzgador en cada caso concreto y limitado la amplitud típica de la afectación del deber de cuidado

2.1.2.3. SISTEMA DE NUMERUS CLAUSUS DEL DELITO IMPRUDENTE

El código penal de 1991, conserva el sistema franco-germánico o de numerus Clausus para el tratamiento del delito culposo así que el artículo 12 segundo el párrafo del Código Penal señala “el agente de infracción culposa es punible en los casos expresamente establecidos en la ley”, esta técnica legislativa de imputación cerrada de la imprudencia no impide que nuestro ordenamiento jurídico-penal a veces utilice un sistema de imputación genérica limitada que introduzca una cláusula general de imprudencia o culpa para determinados capítulos de la parte especial o específicos delito. Ejemplo: delitos de contaminación propagación imprudentes (artículo 295) delitos contra los medios de transporte y comunicación y otros servicios públicos por culpa (artículo 282 del código penal) delitos de peligro común por imprudencia (artículo 278 del código penal) JAVIER Villa Stein, citando Mir Puig, señala que “el sistema numerus clausus es garantista pues permite con más seguridad jurídica saber en qué casos en el supuesto culposo se trata de una tipificación cerrada y excepcional de la imprudencia” (JAVIER JAVIER VILLA STEIN; Derecho Penal Parte General Pág. 261)

2.1.2.4. 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 está 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 predeterminar que el resultado es porque cognoscible era en efecto previsible y en consecuencia evitable (JAVIER Villa Stein; Derecho Penal Parte General Pág 363).

“La imputación de los delitos imprudentes utiliza los mismos criterios referidos para los delitos dolosos tanto para la imputación de la conducta

como para exportación de resultados. Así pues, la relación a la causalidad creemos que es suficiente con la teoría de la equivalencia de las condiciones. Además de la relación de causalidad, se requiere de la imputación subjetiva, es decir, que la conducta del sujeto (infracción del deber del ciudadano) debe haber traspasado los límites de riesgo permitido (imputación de la conducta) y dicho riesgo jurídicamente desaprobado debe concretizarse en el resultado en el resultado típico, dentro de los alcances de la norma de cuidado (quería evitar imputación de resultados)” (FELIPE Villavicencio T.; Derecho Penal Parte General Pág. 386). La relación entre estos dos niveles de la imputación está firmada en la doctrina diversas denominaciones durante el desarrollo del derecho penal moderno.

“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”. (ALONSO RAUL, Peña-Cabrera Freyre; Derecho Penal Parte General, Pág 696).

A. IMPUTACIÓN DE LA CONDUCTA

Los tipos imprudentes no ofrecen ninguna información y medida del cuidado que es preciso observar. El derecho penal no puede obligar a nadie más allá de la observancia del cuidado que objetivamente era exigible en el caso concreto al que se encontraba en esta situación, por ello, solo la lesión del deber de cuidado convierte la acción en acción imprudente.

Para determinar el deber de cuidado, se parte de un criterio objetivo, en el sentido de contar con un baremo o medida objetiva, que permitirá al juez analizar la conducta concreta frente a aquella que hubiere ejecutado un “hombre prudente”. Así, por ejemplo, se pregunta: ¿Cómo se habría comportado en la situación concreta una persona consciente y cuidadosa perteneciente al sector del tráfico del sujeto infractor? Si la situación del sujeto infractor se encuentra dentro del marco de conducta que hubiese ejecutado el hombre prudente (baremo), el deber de cuidado no ha sido

violentado; pero si al contrario, dicho infractor sobrepasa los límites de este marco, se puede considerar como imprudente su actuación. Pero no siempre es posible recurrir solo a estos conceptos medios (“hombre prudente”), “ciudadano promedio”, “hombre normal”, “buen conductor”), que pueden resultar imprecisos para determinados casos.

En este sentido, no solo se trata de evaluar la conducta desde el criterio de un hombre diligente en la situación del autor, que puede resultar inexistente e indeterminable, sino también desde la perspectiva de un comportamiento específico del sujeto. Se trata por tanto de una evaluación de la capacidad individual del autor (individualización del criterio de cognoscibilidad). Creemos que no se trata de aceptar la valoración de aspectos psíquicos del autor.

a. FORMAS DE DEBERES DE CUIDADO

i. DEBER DE CUIDADO INTERNO (DEBER SUBJETIVO DE CUIDADO)

“Es aquel juicio que recae sobre la capacidad individual: son los conocimientos especiales, deberes profesionales, etc. tales elementos servirán de barómetro para poder establecer si el autor contaba con poder de evitabilidad, es decir, si ha ovado negligentemente y asimismo si le era exigible” (ALONSO RAUL, Peña Cabrera Freyre; Derecho Penal parte General. Pág. 689).

Para la existencia del tipo imprudente no es suficiente la constatación de un peligro objetivo, sino que es necesario que ese peligro sea cognoscible por el sujeto. La obligación de advertir el peligro para el bien jurídico supone siempre la posibilidad de preverlo, de ahí la relevancia del elemento de la previsibilidad para determinar la infracción del deber de cuidado interno.

ii. DEBER DE CUIDADO EXTERNO (DEBER OBJETIVO DE CUIDADO)

Consiste en la obligación de comportarse conforme a la norma de cuidado, con el objeto de evitar la producción de resultado típico. Javier Villa Stein señala que “tres son las normas que adopta el deber de cuidado externo:

- + Deber de omitir acciones peligrosas. Se trata de evitar acciones que en sí mismas están prohibidas. Incumplen este deber tanto los que afrontan una acción peligrosa sin ninguna preparación (ejemplo: la conducción de un automóvil, en plena vía pública, por parte de un aprendiz), como aquellos que estando capacitados, sin embargo, dadas las circunstancias, su preparación no alcanza para afrontar el peligro (ejemplo: la conducción de un automóvil, en plena vía pública, por parte del chofer en estado de ebriedad). Es decir, hay comportamientos que de por sí son peligrosos y llevan implícita la infracción del deber de cuidado.
- + Deber de tomar las precauciones del caso e información previa.- Este deber consiste en tener particular cuidado antes de emprender acciones peligrosas, tomando medidas externas, es decir, se exige antes de la ejecución de cualquier tipo de acciones peligrosas. Ejemplo: la verificación del estado técnico antes de que este despegue vuelo; el mantenimiento permanente de las máquinas industriales.
- + Deber de actuar prudentemente en situaciones de riesgo o peligrosas.- Se presenta cuando el individuo se encuentre ante situaciones riesgosas aunque socialmente necesarias, se le exige que actúe prudentemente o incremente el cuidado para evitar sobrepasar el riesgo tolerable” (JAVIER, Villa Stein; Derecho Penal Parte General. Pag. 266).

✚ El deber objetivo de cuidado, aparece recogido en reglas generales de carácter técnico que expresan prohibiciones de conductas para aquellos supuestos en los que la experiencia general de la vida demuestra una gran probabilidad de que una acción de esa índole lesione un bien jurídico. Estas reglas se plasman en leyes, reglamentos, ordenanzas, principios jurisprudenciales, usos y costumbres, pero no coinciden exactamente con el deber objetivo de cuidado, pues aquellas tienen un carácter general meramente individual u orientativo, mientras que el deber objetivo de cuidado ha de determinarse en cada situación concreta, de acuerdo con diferentes factores e interés en juego. Por ello. Puede afirmarse que la inobservancia de la norma de cuidado no conlleva “eo ipso” la realización típica del hecho imprudente, sino que será precisa la concreción del deber objetivo de cuidado a través de una valoración judicial.

Dentro de la temática de la imprudencia profesional adquieren notoria relevancia las reglas técnicas que se imponen jurídicamente para algunas actividades profesionales.

Así, en el sector del tráfico automovilístico concurre una legislación pormenorizada sobre el cuidado que ha de aplicarse en circulación de vehículos de motor, como es el caso de las normas de tránsito, de seguridad industrial o la llamada *lex artis* que obliga ciertos profesionales.

B. EL RIESGO PERMITIDO

“Se constituye como un criterio importante para la determinación del deber de cuidado. El riesgo permitido no está relacionado directamente con la imputación de resultado sino de manera mediata para

evaluar si existe una infracción del deber de cuidado. En la vida urbana, especialmente en el tráfico automotor, se admiten conductas que suponen un peligro previsible. Esto es socialmente útil, pues el hecho de que el tráfico sea peligroso, no fundamenta que se le prohíba. Sin embargo, estas actividades peligrosas están reguladas por normas impuestas por la experiencia y la reflexión destinadas a reducir al mínimo el riesgo inevitable” (FLIPE Villavicencia Terrenos; Derecho Penal Parte General, Pág. 390).

El derecho penal como medio contenedor de factores de riesgo, únicamente debe intervenir en aquellos riesgos no tolerables para la sociedad, por considerarse hechos disvaliosos que contradicen la vigencia fáctica de la norma y que “de acuerdo con la posición que ubica el riesgo permitido o mejor dicho la imputación objetiva en el ámbito de la teoría general del delito, es la anti juridicidad material, es decir, el injusto requiere de la afectación de un bien jurídico producto de una acción de por si riesgosa” (ALONSO RAÚL, Peña-Cabrera Freyre; Derecho Penal Parte General, Pág. 273).

Dentro de los dispositivos normativos encontramos diversas normas de carácter extrapenal (normas de índole legal o reglamentaria), vigentes durante la comisan imprudente, como por ejemplo las normas reglamentarias de tránsito, laborales sobre accidentes de trabajo, carreras de automóviles, etc. Las otras fuentes sin valor normativo están orientadas que los individuos “actúen excluyendo la creación de riesgos innecesarios, o bien, para cuando resulta social mente imprescindible actuar arriesgadamente, adoptando determinadas cautelas para evitar que la situación de riesgo se convierta en lesión”. Ninguna norma, reglamento u otras fuentes agotan todas las probables manifestaciones de violación al deber de cuidado. La evolución de la vida social, sobre todo, los avances técnicos han hecho que el deber de cuidado haya dejado de considerarse solo como mera evitación de conductas peligrosas para pasar a considerarse como “planificación de riesgos”.

Frecuentemente las reglas de seguridad, que autorizan la práctica de determinadas conductas riesgosas, dependen del estándar técnico propio de cada sociedad. El estándar técnico no equivale a riesgo permitido por que no obedece a una valoración colectiva, sino que es la valoración practicada por quienes utilizan u obtiene beneficios con dichos riesgos. Así, existen actividades peligrosas que están autorizadas pero que carecen de normas jurídicas o normas extrapenales de regulación.

Por otra parte tiene importancia el llamado principio de confianza en el ámbito social, pues la lesividad de ciertas acciones no solo depende de la persona que las ejecuta sino también de los otros que participan en dicho ámbito. Por ejemplo, al participante en el tráfico automotor le es admisible confiar en que el otro se comportara también en forma correcta hasta que circunstancias especiales del caso hagan reconocibles lo contrario. En base a este principio de confianza, generalmente condicionamos nuestra conducta y el cuidado a las acciones que esperamos de los demás. Ejemplo: quien circula por una carretera, cuidara que su vehículo tenga luces altas; confía que todos lo harán, sin embargo, impacta contra un vehículo sin luces reglamentarias o estacionado sin señales de peligro, causando la muerte de sus ocupantes. Es evidente que el sujeto que obra descuidadamente no puede invocar el principio de confianza. Esto no significa una autorización para obrar descuidadamente confiando en el cuidado de los otros. El principio de confianza opera como un límite de naturaleza normativa cée la previsibilidad objetiva. En el ámbito del delito imprudente, este principio cuenta con una función específica, que consiste en delimitar el alcance y los límites del deber de cuidado en relación a la actuación de terceras personas en supuestos de deberes de cuidado no establecidos positivamente.

En lo delitos imprudentes, no habrá imputación de la conducta si es la víctima la que, con su comportamiento, contribuye de manera decisiva a la realización del riesgo no permitido, y este no se realiza en el

resultado. Se trata de un caso de imputación a la víctima y no al autor. En efecto si el suceso realizado de modo conjunto es atribuido al ámbito de responsabilidad de la víctima, no puede ser típica la conducta del autor. Se trata de los supuestos en los que es la víctima, y no el autor, quien infringe el deber de cuidado (auto puesta en peligro, ámbito de competencia o responsabilidad de la víctima).

C. IMPUTACIÓN DEL RESULTADO

Es imprescindible el resultado en los delitos culposos. Integra el tipo. Realiza un hecho previsto en el tipo doloso. Es necesario que el resultado lo sea a causa de la infracción del deber de cuidado y que se le pueda imputar objetivamente al autor. Consideramos que no hay diferencias esenciales entre ambos tipos de injusto (doloso e imprudente) para la imputación del resultado. “Entre la acción y el resultado se presenta la relación de causalidad, la que en los delitos culposos gira sobre la teoría de equivalencia de condiciones-toda causa es condición de un resultado-. La producción del resultado se da por la inobservancia del deber objetivo de cuidado, el cual debe poderse imputar objetivamente al mismo”.(LUIS MIGUEL, Bramont-Arias Torres; Derecho Penal, Lecciones de la Parte General, Pág. 110).

No cualquier conducta que viole un deber de cuidado es un delito imprudente, se requiere además un resultado típico previsto en nuestro código penal. Ejemplo. El automovilista que conduce el vehículo contra el sentido del tráfico (imputación de la conducta, será sancionado penalmente, solo si origina un resultado típico (muerte o lesión de un peatón, artículo 111 o 124, código penal). Generalmente se afirma que el resultado es una condición objetiva de punibilidad.

El resultado ha generado por la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado. Este riesgo debe de provenir de la acción imprudente del autor. Es decir, de la infracción del deber de cuidado que le será exigible. Aquí, al lado de la causalidad, adquiere un papel importante que la

causación del resultado se ubique en la finalidad de protección de la norma de cuidado infringida por el sujeto.

La exigencia del riesgo típico es consecuencia de la infracción de la norma de cuidado, es decir, con la infracción de la norma de cuidado se está creando el riesgo jurídicamente desaprobado. Lo que importa aquí es que el resultado sea imputable al sujeto por el riesgo derivado de la infracción de la norma de cuidado. Así pues, se negará la imputación objetiva del resultado si se ha producido por causas ajenas a la conducta imprudente del autor. “La imputación objetiva se excluye cuando la acción que causalmente ha producido el resultado no supera los límites del riesgo permitido. Ello significa que tales acciones no son típicas” (ENRIQUE, Bacigalupo; Derecho Penal LI Parte General, Pág. 267).

El resultado típico debe encontrarse dentro del ámbito de protección de la norma de cuidado que ha sido infringido. Una conducta imprudente no es imputable objetivamente si de ella se produce un resultado que no tiene nada que ver con la norma de cuidado infringida.

2.1.2.5. 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 congnoscibilidad 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”. (ALONSO RAUL, Peña-Cabrera Freyre; Derecho Penal, Parte General, Pág. 693).

La previsibilidad se tratara tanto desde una perspectiva objetiva se refiere a la posibilidad de previsión de cualquier ciudadano prudente en la producción del resultado típico. El juez va a determinar si hubiera podido prever un hombre prudente (sujeto ideal), ubicado en la posición de infractor; además, con los conocimientos de este que, si son menores que los del sujeto ideal, no le restan a este su conocimiento y capacidad de previsión normal, pero si son superiores o excepcionales, se suman a los del sujeto ideal, aumentando correlativamente la posibilidad objetiva de previsión. La previsibilidad personal o individual considera las posibilidades concretas del agente en las circunstancias en que actuó en relación a su experiencia y conocimientos especiales. “El fundamento de la punibilidad del delito es el desprecio que el autor demuestra respecto de los bienes jurídicos ajenos, sea que no ha pensado en la lesión que causa o por que supone falsamente que su acción no causara lesión alguna” (ENRIQUE, Bacigalupo; Derecho Penal Parte General, Pág. 327).

Para el juez se trata de una apreciación objetiva, en el caso concreto y sobre el autor específico. En este sentido, se puede diferenciar entre culpa consciente y culpa inconsciente, aunque recientemente se busca superar esta distinción. El código penal peruano no establece diferencias para los efectos de punibilidad.

2.1.2.6. ACCIDENTE DE TRANSITO

Lo correcto sería corregir la denominación “Accidente de tránsito” por “Colisión de tránsito”, lo primero lleva a pensar erradamente en una ausencia de responsabilidad, cuando esto es en la mayoría de los casos todo lo contrario.

Accidente de tránsito, accidente automovilístico o siniestro de tráfico es el perjuicio 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; como también a fallos mecánicos repentinos, errores de transporte de carga, condiciones ambientales desfavorables y cruce de animales durante el tráfico.

“Hay autores que definen al accidente de tránsito como un 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” (HUMBERTO, Valenzuela Gómez; responsabilidad civil por accidentes de tránsito y seguro obligatorio, Pág. 1 33).

Solo puede hablarse de “accidente involuntario” cuando nos referimos a la parte pasiva de la acción. Es decir, a quien se involucra en un accidente de tránsito sin poder soslayarlo. Porque, salvo la intervención de la naturaleza, gran parte de los accidentes son predecibles y evitables.

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

Por un lado, 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 Código de Tránsito (D.S. No. 016-2009-MTC.) Por su parte considera como accidente (a secas) “al evento que cause daño a personas o cosas,

que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos (artículo 2).

A partir de las definiciones citadas se puede apreciar que se habla simplemente de “hechos” o “eventos”, sin hacer alusión a ningún criterio subjetivo u objetivo para la calificación de un suceso como accidente de tránsito.

Por otro lado, según el diccionario de términos Policiales accidente de tránsito es un “Hecho fortuito causado por un vehículo movido por motor mecánico, a tracción o fuerza humana, con daños en las cosas o lesiones en las personas. Es el suceso inesperado ocurrido en una vía de circulación en el que participa, por lo menos, un vehículo en movimiento y en que resultan lesiones a personas y/o daños a la propiedad”.

Es preciso señalar que el fenómeno de tráfico de vehículos de motor se ha generalizado y extendido, de tal manera que puede afirmarse que forma parte de la vida cotidiana, pero las innegables secuelas negativas del tráfico tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación, que presentan un alto costo para la sociedad y viene a acentuar la obligada intervención de los poderes públicos en el mantenimiento de la seguridad de la circulación vial, como corolario inexcusable de la competencia exclusiva que otorga al Estado, en materia de tráfico y de circulación de vehículos a motor.

Sin duda, la trascendencia social que el fenómeno del tráfico rodado de vehículos de motor que ha adquirido en el siglo es algo incuestionable. Más concretamente, en el ámbito estricto del Decreto Penal, los delitos por accidentes de tránsito han venido a invadir literalmente el cargo de los Juzgados y tribunales.

Pero no solo la cuantía numérica de casos distingue, en el momento presente, la criminalidad con ocasión del tráfico rodado de otras manifestaciones del tráfico rodado de otras manifestaciones del fenómeno delictivo, sino que estamos habituados a comprobar como también la entidad el ataque a bienes jurídicos dignos de protección, es aquí superior a la que, en general, ofrecen muchos de los que podrían denominarse delitos clásicos.

El peligro para la vida humana, las gravísimas lesiones, los cuantiosos perjuicios económicos, es nota permanente en esta clase de acciones. Presente en todo accidente sino que, inclusive, puede ser la causa del mismo.

2.1.2.6.1. EL PROCESO DEL ACCIDENTE DE TRANSITO

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.

2.1.2.6.2. CLASIFICACIÓN DE LAS ETAPAS DEL ACCIDENTE

De acuerdo con la clasificación clásica, podemos establecer tres fases:

1. **FASE DE PERCEPCIÓN.** Es aquella en la que un conductor o un peatón tiene pleno conocimiento de la situación en la que está involucrado. Significa notar la condición de riesgo y valorarlo apropiadamente como tal para considerarlo un peligro posible o real; sin embargo, esta no ocurre necesariamente en el lugar y tiempo donde el riesgo pudo haberse notado, sino donde y cuando es reconocido.

Esta fase se compone de dos puntos:

- a. **PUNTO DE PERCEPCIÓN REAL:** Es aquel el conductor, tiene pleno conocimiento del peligro del accidente. Es subjetivo, depende de las capacidades de cada conductor, de su experiencia y de su conocimiento.

- b. **PUNTO DE PERCEPCIÓN POSIBLE.** Es el punto donde el conductor debió darse cuenta de la posibilidad de que ocurriera el accidente. Es objetivo. Es el momento en que el participante debió darse cuenta de la circunstancia anormal que pudiera desembocar en un accidente.

ÁREA DE PERCEPCIÓN REAL: Es el espacio existente entre el punto de percepción posible y el conflicto real o punto fatal.

2. **FASE DE DECISIÓN.-** es aquella en donde el conductor inicia la ejecución de la maniobra de evasión que va a desarrollar. Es el momento en que el conductor reacciona, en todos los casos, tratando de evadir la situación de conflicto. La reacción a la que se hace alusión está representada por una serie de maniobras de ahí se les denomine como “maniobras evasivas”.

En esta fase pueden, en un momento dado, darse los siguientes tiempos:

- a. **TIEMPO DE REACCIÓN:** Es el tiempo que una persona toma para decidir qué hacer ante una situación de inminente conflicto. Se cuenta hasta el inicio de la acción decidida. Dependiente de la condición de la persona, su actitud para el manejo, su asimilación de las situaciones adversas y otras circunstancias modificatorias de su pericia en el manejo, vería el tiempo de reacción. Sin embargo, se ha tomado un promedio para una persona normal que es de 3/4 de segundo.
- b. **PUNTO DE DECISIÓN:** Se da en el lugar del hecho y desde donde el conductor inicia la realización de la maniobra que ha decidido realizar en virtud del proceso intelectual de valoración de riesgos correspondientes.
- c. **MANIOBRA DE EVASIÓN:** Maniobra o conjunto de ellas que ejecuta el conductor para evitar la producción del accidente. Pueden ser:
-  Disminuir la velocidad o frenar.
 -  Acelerar
 -  Virar a la derecha o izquierda.
 -  Tocar el pito.

🚦 Combinación de las anteriores.

ÁREA DE MANIOBRA: Es aquella en donde la acción de evasión se ejecuta sobre un determinado espacio. El área comienza en el punto en donde el conductor ha percibido, tiene la posibilidad de ejecutar una maniobra normal.

3. **FASE DE CONFLICTO.-** Es la última etapa de la evolución del siniestro vehicular y se llega a él cuando el accidente no ha podido ser evitado.

Comprende:

- a. **PUNTO DE IMPACTO:** Es el primer toque entre las unidades participantes en el accidente de tránsito.
- b. **MÁXIMO ENGANCHE:** Es el mayor efecto de presión recíproca entre las unidades participantes en un siniestro. La energía cinética, la fuerza de masa y todas las otras fuerzas en conflicto liberan una gran fuerza de empuje (o fuerza destructiva) que es absorbida en proporción directa a la fuerza que aporta cada unidad más la que le corresponde de la otra unidad en conflicto. Es aquel en donde se consuma el accidente.
- c. **DESENGANCHE:** Es la separación de las unidades participantes en un evento después del máximo enganche. La fuerza de empuje o destructiva liberada en la colisión llega a extinguirse por completo.
- d. **POSICIÓN FINAL:** Es la posición de inmovilidad que adoptaran los vehículos y objetos una vez que el accidente llegó a su etapa final. Cuando las unidades de tránsito y/o sus componentes (objetos o personas) participantes en el siniestro quedan inmóviles deteniéndose sin aplicación de fuerza alguna ajena al conflicto, ocupando finalmente, el espacio a donde llegaron luego del accidente. (ELISEO Pillaca Garibay; Ing. LUIS ARMANDO Sánchez Díaz; Manual Práctico del Conductor, Pág. 258 y sgte.)

2.1.2.6.3. FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

En un accidente de tránsito siempre hay un factor desencadenante que produce un resultado, que se puede agravar de forma considerable si por el

resultan afectadas otras personas, además de la persona que lo desencadena. Es así que, los accidentes de tránsito suelen ocurrir principalmente por los siguientes factores:

1. FACTORES QUE INTERVIENEN EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO

Las estadísticas demuestran que los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante.

a. CONDUCIR BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES

El alcohol, es una droga psicodépresora, incluso en pequeñas dosis, influye negativamente en la conducción, ya que perturba las aptitudes del conductor, y según la graduación, disminuye su capacidad de percepción y de discriminación ante lo que lo rodea, de allí que sus respuestas ante los estímulos son lentas, pierde coordinación muscular y su sistema nervioso se ve afectado. Es el factor de riesgo más importante en los accidentes de tránsito. El alcohol después de ingerirse pasa a la sangre, se extiende por todo el organismo afectando al cerebro y la vista. La cantidad de alcohol 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 lleva a riesgos muy importantes.

De la cantidad del alcohol ingerido por la persona, solo una décima parte es eliminada por los pulmones y los riñones, una mínima es metabolizada por el hígado y el resto pasa directamente a la sangre, impregnándose durante horas en las células del organismo, fundamentalmente en el cerebro. Como consecuencia de la acumulación del alcohol, se produce en ser humano una serie de perturbaciones con graves consecuencias, más aún si esta participa en la circulación vial, que se refleja en el número y gravedad de los accidentes.

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. (ELISEO, Pillaca Ganbay, LUIS ARMANDO, Sánchez Díaz; Manual Práctico del Conductor, Pág. 254).

Los efectos que produce son las siguientes:

LENTITUD DE REFLEJOS.- Desde el momento que se presenta el peligro y el instante en que se comienza el frenado, transcurre un tiempo, conocido con el nombre de TIEMPO DE REACCIÓN, durante el cual el vehículo continúa rodando a la misma velocidad.

REDUCCIÓN DEL CAMPO VISUAL.- La visión periférica normal abarca casi un ángulo de 180 grados, la alcoholemia disminuye ese ángulo como un abanico que se cierra hasta llegar a lo que se conoce como VISIÓN ATENUADA o VISIÓN EN TÚNEL.

OTRAS CONSECUENCIAS.- El alcohol, falsea tanto el sentido de las distancias como el de las velocidades. Así mismo produce alegría, euforia y también estados de depresión y a la vez dificulta el poder de concentración y reacción, muy necesarios cuando se está conduciendo un vehículo.

La persona que se encuentran bajo los efectos de las drogas y al conducir un vehículo, no percibe con claridad los objetos, no tiene el control de sus reflejos, y al distorsionar la realidad, se constituye en un peligro permanente para la sociedad.

Si bien los datos estadísticos en el País no especifican con claridad el número de accidentes de tránsito, ocasionados por los drogadictos, tiene como referencia policial un aproximado al

10% (anualmente) de casos de intoxicación presente en los accidentes de tránsito.

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

b. CONDUCIR A EXCESO DE VELOCIDAD

Cuando la velocidad de un automóvil aumenta de 30 a 50 km/h, la probabilidad de muerte de un peatón se multiplica a ocho, un vehículo que va a 120 km/h, todos los elementos y aparatos que forman ese vehículo van a esa velocidad, incluyendo las personas que van dentro, al frenar o al realizar cualquier maniobra los elementos y aparatos del vehículo se mantienen adheridos a él, pero las personas no. El conductor tiene una percepción inadecuada del riesgo o de la exposición a riesgo, comprende:



Subestimación de la velocidad con la que circula.

- ✚ Subestimación de la distancia y el tiempo de llegada o de colisión.
- ✚ Velocidad inadecuada.
- ✚ Disminución de la atención al velocímetro debido a la demanda del entorno. (ELISEO, Pillaca Garibay, LUIS ARMANDO, Sánchez Díaz; Manual Práctico del conductor, Pág. 255)

El Reglamento Nacional de Tránsito, 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. (T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito. Código de Tránsito D.S. Nro. 016-2009-MTC)

Los límites de velocidad máxima reglamentarias según las normas vigentes son los siguientes:

1. 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

2. 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

3. En caminos rurales: 60 km/h

c. IMPRUDENCIA DEL CONDUCTOR

Cuando no respetan las señales de tránsito, al realizar adelantamientos en lugares prohibidos (choque frontal muy grave), circular por el carril contrario (en una curva o en cambio de resante), entre otros factores ocasionando muchas veces accidentes fatales.

La imprudencia indica obrar con indebida audacia o ligereza, realizar actos que las reglas de la imprudencia indican no hacer, es decir, se obra sin reflexión y sin respeto por la vida humana. Es imprudente aquella persona que atraviesa una pista sin observar el cumplimiento de las reglas peatonales o que desconociendo la pericia que exige el manejo de un vehículo, se atreve a conducir. (ELISEO, Pillaca Garibay, LUIS ARMANDO, Sánchez Díaz; Manual Práctico del conductor, Pág. 257).

d. SALUD FÍSICA Y MENTAL DE CONDUCTOR NO APTAS

El conductor, no solo requiere pericia en el manejo, sino también estar en buen estado físico y mental que le permita reaccionar oportunamente frente a cualquier eventualidad.

Es importante tener buena visión, un estado un estado psíquico adecuado, atención y rapidez en el maniobrar para actuar con precisión y rapidez frente a los peligros que pueden presentarse en las carreteras o pistas.

La ceguera, daltonismo, sordera, etc., de los conductores pueden ocasionar un accidente de tránsito, al no tener una visión adecuada del panorama por el cual se desplaza y la

dificultad para escuchar el sonido de otros vehículos que transitan.

En consecuencia, es necesario que los conductores deban hacerse regularmente chequeos médicos, que aseguren su buen estado de salud. En el caso de situaciones físicas especiales como cansancio y alteraciones nerviosas, es aconsejable no manejar. (ELISEO, Pillaca Garibay, LUIS ARMANDO, Sánchez Díaz; Manual Practico del conductor, Pág. 258).

e. INEPTITUD PSICOFÍSICA

La edad, deterioro orgánico o enfermedad aguda o crónica del conductor, puede ocasionar un accidente de tránsito.

f. LA FATIGA O ESTRÉS DEL CONDUCTOR

Entre los factores que atentan contra la actitud del b conductor está el estrés que viene a ser el estado de alerta o tensión que se manifiesta como un desequilibrio temporal que puede sufrir el organismo en el ámbito psicológico, provocado por un momento adverso en el medio circundante.

Es frecuente en las autopistas, carreteras y trayectos interurbanos e interprovinciales, debido, a las altas velocidades desarrolladas, el elevado costo de mantenimiento del vehículo o deficiente estado de funcionamiento, la anomalía del recorrido y principalmente a la distancia del recorrido; pueden constituir entre otros, factores que generan en el conductor impaciencia, irritabilidad, angustia, inseguridad y perdida de reflejos, contribuyendo negativamente al grado de atención requerido por el conductor. (ELISEO, Pillaca Garibay, LUIS ARMANDO, Sánchez Díaz; Manual Práctico del conductor, Pág. 257).

g. USO DE LOS TELÉFONOS CELULARES CUANDO SE CONDUCE UN VEHÍCULO

Esto distrae la atención del conductor de la vía, disminuye los reflejos y equivale a conducir bajo los efectos del alcohol

h. PEATONES QUE CRUZAN POR LUGARES INADECUADOS, JUEGAN EN CARRETERAS, LANZAN OBJETOS RESBALADIZOS AL CARRIL DE CIRCULACIÓN, ACEITE, PIEDRA, ETC.

La imprudencia del peatón, puede ocasionar un accidente de tránsito

2. FACTOR MECÁNICO

Vehículo en condiciones no adecuado para su operación.

- + Sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión.
- + Mantenimiento inadecuado del vehículo
- + Condición sub estándar no corregida antes del uso del vehículo (visibilidad reducida por condición subestandar, de luces espejos, parabrisas, limpiaparabrisas, etc.)
- + Supervisión ineficiente durante el mantenimiento.
- + Supervisión ineficiente en la inspección post mantenimiento.
- + Mecánico realiza mantenimiento subestandar y produce falla o desperfecto mecánico.

3. FACTOR MEDIO AMBIENTAL O DE LA VÍA

En las que se pueden mencionar los siguientes:

- Visibilidad reducida por neblina, lluvia, granizo, vientos, lo que disminuye la adherencia a la vía y prolonga el tiempo de frenado al doble que en condiciones normales, asimismo las condiciones de maniobrar el vehículo para esquivar un obstáculo disminuyen de manera considerable, pudiéndose fácilmente perder el control de la trayectoria.
- Piedras en la vía por derrumbes.
- Huaycos o deslizamientos de tierra.
- Vía deteriorada por inadecuado mantenimiento.
- Vía sin señalización vertical u horizontal.

- Vía mal diseñada o modificación inadecuada o situacional de la vía.

4. DE UNA BUENA EDUCACIÓN Y CULTURA VIAL DESCONOCIMIENTO DE LAS LEYES.

La mayoría de la población (peatones, pasajeros y conductores), carece de una educación vial y desconocen las Leyes Reglamentos y Disposiciones que regulan el tránsito, razón por la cual se hace indispensable que esta educación se vaya

2.1.3. LA MOTORIZACIÓN COMO REALIDAD SOCIAL EL TRAFICO COMO FENÓMENO Y LA INSEGURIDAD VIAL COMO DISFUNCIÓN FUNDAMENTAL DEL SISTEMA

Probablemente uno de los rasgos definitorios que con mayor nitidez caracteriza a nuestra época sea la capacidad de comunicación entre individuos y colectividades. Comunicación que a través de los medios de comunicación de masas y del imperio de la tecnología de las comunicaciones se realiza sin que se haya producido una aproximación física, pero simultáneamente el desarrollo experimentado por los distintos medios de locomoción hace que la distancia física entre las personas se acorte, por si decirlo, creando unas posibilidades de contacto, intercambio y comunicación que hubiera resultado imaginables unos decenios atrás y es en este contexto de aproximación física donde se sitúa el automóvil, y su decisiva importancia hasta el extremo de haber sido calificado en un reciente estudio del Instituto de Tecnología de Massachusetts como “la máquina que cambio al mundo”.

Pero en puridad, la importancia del automóvil no solo se centra en esta posibilidad de contacto interpersonal sino que representa un papel preponderante en las relaciones económicas que tiene lugar en los países desarrollados e incluso en muchos en vías de desarrollo.

La motorización, como fenómeno sociológico, es sin duda positivo y en este sentido, el tráfico, la circulación rodada comparten ese mismo carácter positivo, pues no son, en definitiva, sino el aspecto dinámico de aquella realidad sociológica a la que llamamos motorización.

Sin embargo, ningún optimismo nos puede llevar a una generalizada e indiscriminada valoración positiva del fenómeno en su conjunto, por lo que la masificación de la motorización y de la circulación a cavado configurando un cuadro problemático que define a las disfunciones surgidas del sistema circulatorio como una de las más graves y abundantes fuentes de problemas que experimentan las sociedades a partir de un mínimo grado de desarrollo.

Estas dos disfunciones básicas se sufren cuando el tráfico se hace menos fluido o menos seguro, o incluso cuando participa de ambas connotaciones negativas. En algún caso se ha pretendido aplicar connotaciones negativas. En algún caso se ha pretendido aplicar el esquema dialectico de la lógica hegeliana, a la disyuntiva tráfico entre fluido y tráfico seguro como conceptos antitéticos; y es lo cierto que en principio la circulación más segura –donde se producirá el mínimo de accidentes- será aquella que carece el mínimo de fluidez, o dicho más rudamente: el tráfico totalmente descongestionado es el más seguro porque la probabilidad de accidentes es virtualmente nula. Contrariamente el nivel de seguridad va decreciendo en la proporción en que la circulación se va fluidificando, llegando a su punto máximo de potencialidad de riesgo cuando se da la confluencia de dos factores que aparentemente deberían optar de forma benéfica: una ocupación elevada de la vía junto con una fluidez razonable, y disminuyendo discretamente cuando disminuyen los condicionamientos recíprocos, consecuencia de que el nivel de ocupación desciende.

Esta pequeña discreción no pretende sino centrar la realidad social positiva (la motorización) se sufren efectos socialmente dañados que tiene su origen cabalmente en aquella misma realidad.

De ellos, sin duda el más grave es el que viene marcado por los accidentes circulatorios. Ciertamente es que los defectos de fluidez causa problemas y gastos a la sociedad en forma de horas perdidas y combustible despilfarrados, pero nadie podría discutir que, en el orden fundamental de prioridades sociales, es mucho más grave el daño social generado por los accidentes, por más que la demanda social de servicios, que los ciudadanos plantean a las administraciones publicasen relación con la circulación, también influye una

circulación fluida y contable, pero la superior demanda de seguridad, hace que algún administrador de tráfico haya sentido la atentación de dar una solución a aquel planteamiento hegeliano al que más arriba nos referimos, sobre la base de destruir la tesis (inseguridad vial) por su anulación bajo el peso de la antítesis (falta de fluidez) sin tratar de buscar aquella síntesis que nos sitúa ante un armónico, en el que se conjugan lo más posible los principios de seguridad y fluidez (Derecho penal; Los Delitos Culposos, Doctrina Jurídica Española, Tomo XLVI)

2.1.4. LA SEGURIDAD VIAL

Es necesario iniciar los estudios sobre circulación, tráfico de vehículos a motor y seguridad vial, haciendo referencia a que en dichos fenómenos confluyen tres factores: vía, vehículo y hombre. Hay algunos autores que incluso añaden un cuarto, que es la supervisión policial o bien el control de la circulación, aunque a nuestro juicio dichos conceptos no constituyen en definitiva sino sedas acciones de engarce de los resultados derivados de la influencia que sobre el tráfico ejercen cada uno de los tres factores tradicionales. Si el tráfico surge por la interacción de los tres factores es decir: una persona a los mandos de un vehículo en una vía, no cabe duda que el accidente de circulación se produce como consecuencia de la falta de armonía entre los tres factores o entre los dos de ellos, y así no es científico ni riguroso el pretender atribuir la causalidad de los accidentes de tránsito a un solo factor, porque incluso cuando es uno de ellos el que nítidamente actúa como desencadenante del accidente, no cabe duda de que las acciones de prevención pueden extenderse también a los otros dos.

Pero trataremos, sino de definir (lo cual implica una pretensión puramente expositiva) si de centrar el concepto (con lo que ello supone de hacer un planteamiento ampliamente cognoscitivo), sobre que es la seguridad vial.

Dicho muy linealmente, la seguridad vial no es –y desdichadamente no será nunca- una realidad en valores absolutos, puesto que accidentes de tránsito siempre existirán. A lo que cabe aspirar, y ello es un derecho de los ciudadanos y un deber de las administraciones, es a que los accidentes

disminuyan y a que sus consecuencias sean lo menos dañosas para el individuo y para la sociedad.

Con ello nos estamos acercando a lo que pudiéramos denominar a la seguridad vial como aspiración, como “desiderum”, concepto que, aunque tenga algo de abstracto, podemos centrarlo en cuatro niveles distintos.

- Nivel primario de seguridad vial, sería la que englobaba todas aquellas medidas tendentes a evitar accidentes: por ejemplo la dotación al vehículo de sistemas de frenado más perfeccionados, la eliminación de una curva de trazo difícil, o la educación vial entendida en un sentido lo más amplio posible.
- Nivel secundario, sería el compendio de todas las medidas destinadas a disminuir las consecuencias del accidente una vez que se ha producido (utilización de cinturones de seguridad, colocación en carreteras de atenuadores de impacto, etc.).
- Nivel terciario, estaría definido por las acciones que tratan de evitar la evolución negativa de las consecuencias del accidente; se centra en la prestación de un eficaz auxilio sanitario (atención in situ al herido, evacuación rápida y segura, etc.)
- El nivel cuaternario de seguridad vial, finalmente vendría constituido por todas las actuaciones tendentes a conseguir la reinserción en la sociedad de las personas que han sufrido daños como consecuencias de los accidentes de tránsito muy señaladamente todos los trabajos de recuperación de las discapacidades sobrevenidas.

Como medidas preventivas de la seguridad vial ha sido tradicional desde los 50, el hablar de las 3 “E”, que procedentes del inglés, viene a configurar los grandes bloques de medidas tendentes a mejorar la situación: education, engineering, y enforcement. Quizá con mucho rigor sistemático pero con gran valor de síntesis las 3 “E” (educación, medidas técnicas y represión), han constituido tradicionalmente el núcleo de todas las medidas de seguridad adoptadas en el mundo occidental, a las que algunos autores quieren añadir una cuarta “E”, que correspondería a “emergency” (emergencia), es decir la

prestación de ayuda a los implicados en el accidente. (Derecho penal; Los Delitos Culposos, Doctrina Jurídica Española, Tomo XLVI).

2.1.5. DELITO DE ACCIDENTES DE TRANSITO

Ya, al hablar de “Accidentes de Tránsito”, podemos advertir que, precisamente por tratarse de un accidente, en principio, nos encontraríamos ante un suceso no querido; en otras palabras ante figura culposa.

La característica esencial del delito culposo es que la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido. En otras palabras, el autor no deseó provocar el resultado obtenido.

Teniendo en cuenta la falta de coincidencia entra la finalidad del sujeto y el resultado ocasionado, el fundamento del reproche penal se basa en que el hecho fue consecuencia de una infracción al deber de cuidado.

La conclusión precedente nos permite desmembrar los tres elementos básicos que deben presentarse en una conducta culposa.

Por un lado tenemos la infracción al deber de cuidado, por el otro el resultado típico y, finalmente que este haya sido consecuencia de aquella infracción.

Si falla alguno de estos elementos por más desgraciado que haya sido el accidente de tránsito, no habrá responsabilidad penal.

Estas figuras delictivas se encuentran previstos en los artículos 111 y 124 del Código Penal Peruano.

2.1.5.1. LA INFRACCION AL DEBER DE CUIDADO

Recordemos que en los tipos penales más comunes en el tráfico automotor, estos son los homicidios y las lesiones culposas, previos en el Código Penal, el legislador nos habla de que el por imprudencia, negligencia, impericia en su arte o profesión, o por inobservancia de los reglamentos o de los deberes de su cargo, le causare a otro la muerte o le causare un daño en el cuerpo en la salud.

Si bien cada concepto (negligencia, imprudencia, impericia, etc.) tiene un significado distinto lo cierto es que resulta muy difícil asegurar que una conducta es imprudente, negligente o imperita.

La falta de precisión de estos términos puede llevar a estimar que nos encontramos ante uno de los llamados tipos penales abiertos, pero ello no es así.

Ante el peligro que implica la posibilidad de que el Juez, a su antojo, considere que tal conducta es imprudente y tal otra no lo es, considero necesario limitar al máximo los lineamientos en que debe apoyarse el juzgador a efectos de calificar como ilícita la conducta sometida a su estudio.

La moderna doctrina, interpreta el deber de cuidado en una doble proyección. De una parte, objetivamente existiría una exigencia de previsibilidad y evitabilidad del resultado genérico, común y razonable para cualquier persona, siempre que se halle en la misma situación y sometida a idéntica obligación.

En tanto que el aspecto subjetivo del deber se materializaría en el caso ya concreto de la posibilidad para el autor de adecuar su conducta al deber objetivo que acabamos de ver, desde sus específicas circunstancias personales.

A partir de este planteamiento y de forma esquemática diremos que la doctrina finalista considera que, en tanto el que acabamos de denominar aspecto subjetivo del deber de cuidado, se aloja en el elemento culpabilísimo de la infracción, el objetivo correspondería al tipo de injusto, a los que es lo mismo, a la antijuridicidad.

Rodriguez Mourullo, citando a Maurach, señala “el juicio global imprudencia, se define por dos componentes configurados tradicionalmente como lesión del general, objetivo, deber de cuidado, desatención del cuidado individual, posible al autor concreto. El primer elemento forma parte del juicio antijuridicidad. El segundo pertenece a la culpabilidad”.

Más allá incluso como Welzel, llegan a ubicar el deber objetivo de cuidado no en la antijuridicidad sino en el elemento de la tipicidad, concibiéndolo como elemento objetivo y normativo del tipo.

2.1.5.2. LOS PRINCIPIOS RECTORES DE LA CONDUCCION DILIGENTE

Encontrándonos en el terreno de la conducción de vehículos de motor, habría que buscar esa guía de la expresión concreta en este ámbito del deber de cuidado, objetivamente exigible a todo sujeto que, por otra parte a diferencia del ámbito civil, identificarse con la medida de ese deber general de cuidado que da el ciudadano medio, sino la que ofrece un hombre concienzudo y cuidadoso del mismo círculo del tráfico al que pertenece el autor, es decir y para nosotros, del de conductores de vehículos de motor.

El concepto de imprudencia es variable y dinámico, y en el juega un papel preponderante a las circunstancias del sujeto en función de las posibilidades de conocimiento del sujeto en función de las posibilidades de conocimiento del resultado que la conducta puede generar. Es por ello por lo que frente a la referencia genérica del hombre medio o del buen padre de familia del viejo Derecho Romano, se ofrece un complemento, o un plus de cognoscibilidad, en aquellas personas que por su técnica, por su integración de determinadas instituciones o por los especiales deberes de cuidado que sobre ellos pesan, ha de exigírselas un acentuamiento de este deber de atención y vigilancia.

El deber de cuidado en la conducción de un vehículo de motor, nos lleva en primer lugar a la declaración del artículo 83 del reglamento de tránsito, cuando dice el conductor de cualquier vehículo debe:

1. Tener cuidado y consideración con todos los peatones y con los vehículos que transitan a su alrededor.
2. Tomar las debidas precauciones con los peatones que despejan la intersección en el momento que el semáforo ya no les autoriza cruzar la calzada, debiendo detener su marcha absteniéndose de usar la bocina de forma que pudiera causar sobresalto o confusión al peatón.
3. Tener especial cuidado con las personas con discapacidad, niños, ancianos y mujeres embarazadas.

A ello, debe sumarse también el artículo 93 cuando dice: el conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, visibilidad existente las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación.

A partir de ese pronunciamiento tan amplio se puede cristalizar tres principios: Conducción controlada, seguridad y confianza, que son materia de análisis a continuación.

- a. **Principio de control:** La obligación genérica de conducción diligente adquiere su primer nivel de concreción en este principio de conducción controlada.

La dimensión del necesario control del vehículo por parte del conductor ha de entenderse tanto en los momentos de circulación y movimiento como en los de abandono del vehículo en la vía pública y así, del mismo modo puede considerarse imprudente, por infracción de este principio, al conductor de un vehículo que no evita la colisión con el que le precede en la situación de alcance tan reiteradamente objeto de enjuiciamiento, como el que abandona el móvil, sin asegurar debidamente su inmovilidad, cuando este se desplaza sin control, causando perjuicios a terceros. O si lleva a cabo ese abandono y descontrol de forma brusca en evitación de un riesgo para el, pero sin adoptar antes de ello medidas que le eran perfectamente posibles de llevar a cabo, en evitación de otros resultados lesivos.

Dicho control, excede, asimismo, del estricto ejercicio sobre el móvil, para extenderse al de las personas, animales o cosas que en el mismo son transportadas, acerca de los cuales deberá evitarse, de una parte, que interfieran la libertad de movimiento del propio conductor, el campo necesario de visión de este y la atención permanente a la conducción, que garanticen su propia seguridad, la del resto de ocupantes del vehículo y la de los demás usuarios de la vía, y de otra que

llevan a cabo, dichas personas o animales transportados y con ocasión de esa circulación, actos que deriven en perjuicios propios o de terceros, tales como subir o descender en marcha, antes de que el vehículo se hubiere detenido o con posterioridad a que arrancarse.

El control del estricto ejercicio sobre el móvil, debe extenderse también a terceras personas no solo que en el mismo son transportados sino a todas las personas en general que están a su alrededor, es decir, tener cuidado y consideración con todos los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor y tomar las debidas precauciones con los peatones que despejan la intersección en el momento en el que el semáforo ya no los autoriza a cruzar la calzada, a tenor del artículo 83 del Reglamento de Tránsito.

Otro grupo de actitudes del conductor, constitutivas de conductas infractoras culposas, también cabe relacionarlas con la vigencia de este principio del necesario control de la conducción que deteriora o llega a anularse en circunstancias tales como la situación de embriaguez u otras influencias de tóxicos en el conductor cuando por la consecuencia del resultado lesivo integran el delito de imprudencia, el cansancio excesivo o la somnolencia, o más concretas, como la distracción ocasionada por el hecho de fumar o hablar por el celular durante la conducción.

Conviene asimismo recordar que esa exigencia de control en todo momento del vehículo, no se ve atenuada por las especiales dificultades de la conducción, derivadas de concurrentes circunstancias atmosféricas, del estado de la calzada, visibilidad, etc. Siempre que resulten adversibles o previstas para el conductor, que ha de responder a las mismas, extremando proporcionalmente su diligencia, precisamente en restablecimiento del deber de control del vehículo.

Este principio de la conducción controlada, en un sentido tan absoluto puede llevar a la consecuencia de la incriminación automática en todo accidente, lo que conlleve a la necesidad de matizar tanto la entidad de esa infracción del deber de control y su gravedad, la relación causal de

la misma con el resultado lesivo producido, así como la previsibilidad y la evitabilidad que no deben nunca olvidarse, pues constituyen la clave misma sobre la que descansa el enjuiciamiento concreto de tales supuestos.

- b. Principio de seguridad** El principio de seguridad es otro de los axiomas esenciales para valorar la actuación del conductor de un vehículo de motor y derivar de ello en juicio sobre la existencia o no de negligencia en esa conducta, cuando dice el conductor debe circular siempre en una velocidad permitida tal que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el tal dominio del vehículo que conduce y no entorpece la circulación, a tenor del artículo 93 del Reglamento de Tránsito. La velocidad permitida y tener el dominio del vehículo en marcha, en acatamiento del principio de seguridad, en términos del todo semejantes, ambos principios intervienen, pues aquella tanto se trata de un factor al debido control del vehículo, cuanto generador de inseguridad para el conjunto de la circulación rodaba.

El dato de la velocidad en la conducción de vehículo de eminentemente circunstancial y relativo en cuanto depende de accidentes tan variables como de lugar y tiempo, índole de la vía por la que se discurre, complejidad del tráfico, vehículos implicados, en especial si son de gran tonelaje y carga que transportan y tantos otros.

Entre los deberes que incumben a los conductores de vehículos por las vías públicas tiene particular relevancia el de restar atención a las incidencias del tránsito, pues solo entonces están en condiciones de acomodar sus movimientos a las mudables circunstancias de la circulación, y este debe tener más rigurosa exigencia cuando se circula a gran velocidad, porque entonces los mecanismos de dirección y de frenado no responden con la misma eficacia a la acción del conductor. Un conductor normalmente cuidadoso, en aplicación del principio de

seguridad debe ir atento a las circunstancias circulatorias. El principio de seguridad obliga a prevenir, hasta donde humanamente es posible, el defectuoso comportamiento de los demás usuarios de la vía pública.

Creemos que a partir de este momento puede decidirse que queda suficientemente claro, y distinto del otro principio de conducción controlada, el concepto y contenido de este de seguridad. Pues en tanto que aquel se refiera a la obligación para el conductor de controlar suficientemente el vehículo, este alude que la exigencia de atención por aquel as circunstancias circulatorias y la adopción de las necesidades medidas para la evitación de accidentes.

Así como imprudencias atentatorias a la seguridad del tráfico, pueden señalarse genéricamente, la infracción al mandato impuesto por las señalizaciones, de cualquier clase que sean, tanto fijas como móviles, luminosas o no, limitadas de velocidad, peso, dimensiones del vehículo, prohibidas a ciertas maniobras, etc.

En todas estas maniobras indebidas en realidad no se está perdiendo el control del vehículo, al menos en principio, sino que en realidad lo que se está afectando son los límites establecidos para la conducción de un vehículo de motor, y de los que con él comparten el tráfico, discurra dentro de la debida seguridad.

Otro tanto cabe decir de los adelantamientos indebidos por inadecuación de distancias, uso incorrecto en la señalización luminosa o acústica del vehículo conducido, defectuosa indicación de establecimientos por avería.

- c. Principio de confianza** Si los dos anteriores principios el de conducción controlada y el de seguridad, se encuentran aunque diferenciados, tan próximamente relacionados, como acabamos de ver, el denominado principio de confianza viene a ser tanto como la cara de la moneda de aquellos dos, su reverso.

Se concibe como aquel que supone que todo participe en la circulación rodada que se comporta reglamentariamente, tiene derecho a

esperar, en expectativa legítima, un comportamiento igualmente ajustado a la norma en los demás participantes en el tráfico, es así que la responsabilidad del infractor culposos puede ser aminorada o disminuida a tener del principio de confianza en el tráfico, y que consiste en la suposición del autor de que todo participe se conducirá en todo momento a tenor de las normas legales y reglamentarias e incluso consuetudinarias, sin que por tanto en circunstancias consideradas normales se debe prever una conducta antirreglamentaria por parte de la víctima que venga a quebrar el conjunto de previsiones adoptadas por el actuante sin darle tiempo a rectificarlas.

Haciendo abstracción, por el momento, de ese importante matiz de la exigencia del comportamiento reglamentario de aquel que pretenda alegar en su favor este principio de confianza, sobre cuya significación para la correcta valoración de la conducta, habremos de extendernos en el apartado siguiente, se hace comprensible este tercer axioma de carácter negativo, aludiendo a los supuestos concretos de aparición inopinada e imprevisible de obstáculos (animales, personas o cosas) en la trayectoria del vehículo guiado por el conductor o en las también imprevisibles maniobras de los otros conductores en circulación por el lugar.

Ello hace que, en ciertos supuestos, un arrollamiento, una colisión incluso un alcance, en los que en un primer momento pudiera entenderse infringida la obligación de control, en todo momento y circunstancia del móvil, pueda llegar a fundarse correctamente un juicio exculpatorio. (José Manuel, MAZA MARTÍN; Derecho Penal, los delitos culposos, Doctrina Jurídica Española, tomo XLVI, pág. 76 y sgtes)

2.1.6. LA VICTIMIZACIÓN PSICOLÓGICA OCASIONADA POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Es preciso señalar que los delitos ocasionados por accidentes de tránsito, traen como consecuencia además de los daños materiales y físicos, daños psíquicos, es decir lesión psíquica a la víctima por ser estos delitos violentos y

que estos deben ser vistos también desde el punto de vista de la criminología, ya que uno de los objetos de estudio de la criminología es la victimología o la víctima del delito, es así que la víctima soporta los efectos físicos, psicofísicos, económicos, sociales, etc. Del crimen así como también la insensibilidad del sistema legal, el rechazo y la inseguridad de la comunidad y la indiferencia de los poderes públicos, es decir, el abandono de la víctima del delito es un hecho incontestable que se manifiesta en todos los ámbitos en el Derecho Penal (sustantivo y procesal), en la Política Criminal, en la Política Social, etc. El derecho penal se halla unilateral y sesgadamente volcado hacia la persona del infractor, relegando a la víctima a una posición marginal, desatendiendo las más elementales exigencias reparatorias. Deben, existir programas de reparación del daño y de asistencia a las víctimas, ya que la victimización psicológica ocasionada por vehículos de motor constituye el evento traumático más frecuente. ANTONIO García-PABLOS de Molina citando a ESBEK. Rodríguez señala que "la doctrina ha constatado tres fases (aguda, subaguda y la reacción a largo plazo) de diversa duración con las que la víctima exhibe una particular sintomatología como consecuencia del impacto psicológico del traumatismo.

La fase aguda tiene breve duración y durante la misma experimenta la víctima trastornos conductuales (agresividad, pánico, apatía...) ansiedad y confusión. La fase subaguda, que sucede a la anterior, puede prolongarse durante semanas. En ella se desarrollan los trastornos mentales, dominando el cuerpo las reacciones emocionales (ansiedad, depresión, etc.), junto al comportamiento mental desadaptivo, psicológicamente, se caracteriza por la intrusión (la víctima revive el trauma). Algunos de sus síntomas son: fatiga, dolores corporales, traumafobia, labilidad emocional, irritabilidad, transpiración, desasosiego, trastornos del sueño, reacción de alarma, tensión o rigidez, pérdida de iniciativa, cefaleas, humor depresivo, debilidad, ansiedad, aislamiento, problemas digestivos, amargura, jadeo, pesadillas, etc. Por último, la reacción a largo plazo -última fase- incluye trastornos mentales no orgánicos, y, en menor porcentaje, orgánicos" (Antonio, GARCÍA – Pablos de MOLINA; Criminología. Pág. 102 y sgtes.).

2.1.7. BASE LEGAL DE LOS DELITOS CULPOSOS

2.1.7.1. HOMICIDIO CULPOSO

A. TIPO PENAL

El tipo Penal del homicidio culposo se encuentra previsto en el artículo 111 del código penal, el mismo que ha sido modificado por el artículo 1 de la Ley N° 29439, el 19 de noviembre del 2009, teniendo actualmente e siguiente contenido.

Artículo 111 Código Penal

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

El delito se perfecciona cuando es sujeto activo ocasiona la muerte del sujeto pasivo por haber obrado culposamente, es decir, cuando el agente produce un resultado dañoso al haber actuado por falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o previéndole, confía en poder evitarlo. La conducta del sujeto activo afecta

el deber objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado letal para el sujeto pasivo.

B-1.- Bien jurídico protegido

La vida independiente dentro de los parámetros naturales y biológicos, considerándolos que el comportamiento del sujeto activo ha consistido en matar a otro, dándose el nexo de causalidad entre el comportamiento culposo y el resultado muerte.

B-2.- Sujeto activo

Puede ser cualquier persona, no requiriéndose alguna condición o cualidad personal especial. Incluso, pueden cometer homicidio por culpa aquellas personas que tienen relación de parentesco natural o jurídico con su víctima.

B-3.- Sujeto pasivo

La persona sobre la cual se descarga la acción culposa, también puede ser cualquiera, no importa la condición en la que se encuentra la persona para que se configure el hecho punible.

C. TIPICIDAD SUBJETIVA

En el homicidio culposo, el agente no tiene intención de dar muerte. No quiere el resultado letal, pero se produce por la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

En ese sentido, se requiere necesariamente la presencia de la culpa, ya sea consciente o inconscientemente, en sus modalidades de imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de las reglas técnicas de profesión, actividad o industria.

D. CONSUMACION

El homicidio por culpa se perfecciona en el mismo momento que se produce el resultado muerte del sujeto pasivo a consecuencia del actuar negligente del agente. En tal forma, la simple vulneración del deber de cuidado no es suficiente para estar frente al ilícito en hermenéutica. Resulta necesaria la producción efectiva del resultado muerte.

E. TENTATIVA

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

F. PENALIDAD

La pena a imponerse para este delito es privativa de la libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas, de adecuarse el hecho al primer párrafo de tipo penal.

Si estamos ante los supuestos previstos en el segundo párrafo, la pena será privativa de la libertad 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, la pena será no mayor de seis años.

Finalmente, si ocurren las agravantes previstas en el tercer párrafo, es decir, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o armas 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, la pena será privativa de la libertad no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 inciso 4), 6) y 7) del mismo cuerpo normativo.

2.1.7.2. LESIONES CULPOSAS

A. TIPO PENAL

El tipo penal de las lesiones culposas se encuentra previsto en el artículo 124 del código penal, el mismo que ha sido modificado por el

artículo 1 de la Ley N° 29439, el 19 de noviembre del 2009, teniendo actualmente e siguiente contenido.

Artículo 124 del Código Penal

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

El se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona sobre el sujeto pasivo por haber obrado culposamente, es decir, el agente produce el resultado dañoso al haber actuado con falta de previsión, prudencia o precaución, habiendo sido el resultado previsible o previéndole, confía en poder evitarlo. La conducta del agente afecta el deber objetivo de cuidado y como consecuencia directa deviene el resultado no querido ni buscado sobre el sujeto pasivo. El agente debe observar el conjunto de reglas mientras desarrolla 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 (velocidad adecuada, desplazamiento por el carril correspondiente, estado psicosomático normal, vehículo en estado electromecánico normal y contar con licencia de conducir oficial; reglas aplicables al caso del chofer).

B-1.- Bien jurídico protegido

Con la tipificación del artículo 124 que recoge las lesiones simples o graves culposas, se busca proteger dos bienes jurídicos fundamentales para la convivencia en sociedad, esto es, la integridad física de las personas y la salud de las personas en general.

B.2.- Sujeto activo

El agente puede ser cualquier persona al no especificar el tipo penal alguna calidad especial que debe reunir. No obstante, cuando el agente produce el resultado dañoso al conducir una maquina motorizada 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, son solo circunstancias que agravan la pena.

B.3.- Sujeto pasivo

Puede ser cualquier persona

C. TIPICIDAD SUBJETIVA

En las lesiones culposas, el agente no tiene intención ni quiere causar el resultado. No quiere el resultado, este se produce por la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

Necesariamente se requiere la presencia de la culpa ya sea consciente o inconsciente, en sus modalidades de imprudencia, negligencia, impericia e inobservancia de las reglas técnicas de profesión, actividad o industria.

D. CONSUMACION

La consumación del ilícito penal ocurre una vez que se produce las lesiones en la integridad física del sujeto pasivo, o en todo caso, el daño a su edad.

Se requiere necesariamente el resultado dañoso para consumarse el delito. Si ello no se produce y el acto negligente solo puso en peligro concreto la integridad corporal o la salud de la víctima, el delito de lesiones por negligencia no se perfecciona.

E. TENTATIVA

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 colige que este no quiso el resultado dañoso.

F. PENALIDAD

Cuando por la magnitud del daño ocasionado a la integridad física o salud del agraviado, la lesión es calificada como lesión simple o menos grave, la pena será privativa de libertad no mayor de un año y de sesenta a ciento veinte días-multa.

Si se dan los presupuestos establecidos en el artículo 121, es decir, lesiones graves en la modalidad de culposas, 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 si concurren las agravantes previstas en el último párrafo del tipo penal, es decir, 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 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, la pena será privativa de la libertad no menor de cuatro años ni

mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 inciso 4), 6) y 7) del mismo cuerpo normativo.

2.2. HIPOTESIS

2.2.1. HIPOTESIS GENERAL

La imprudencia del conductor, el exceso de velocidad así como la conducción de bajo las influencias de alcohol son factores que influyeron en la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionado por los conductores de vehículos menores que transitan en la ruta ¿ Tingo María, durante el año 2016

2.2.2. HIPOTESIS ESPECIFICAS

- a. La imprudencia del conductor es un factor determinante que influye en la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de vehículos menores
- b. El exceso de velocidad es un factor determinante que influye en la comisión de delitos por accidentes de tránsito por conductores de vehículos menores
- c. Conducir bajo los efectos del alcohol es un factor determinante que influye en la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de vehículos menores.

2.3. VARIABLES

2.3.1. VARIABLE INDEPENDIENTE

Factores que inciden en la comisión de delitos

2.3.2. VARIABLE DEPENDIENTE

Accidentes de Transito

2.3.3. VARIABLE INTERVINIENTE

Tingo María

Pasajeros y Choferes que se desplazan en Tingo María

2.4. OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	DIMENSIONES
INDEPENDIENTE Factores que inciden en la Comisión de Delitos	Conducir bajo los efectos del alcohol
DEPENDIENTE Accidentes de Transito	Volcadura Choques

CAPITULO III

MATERIALES Y MÉTODOS

3.1. MÉTODO Y DISEÑO

3.1.1. MÉTODO DE LA INVESTIGACION

En la presente investigación hemos utilizado los siguientes métodos, la misma se relaciona con la naturaleza de la investigación estos son:

3.1.1.1. MÉTODO HISTÓRICO COMPARATIVO

Nos permitió determinar los fenómenos que ocasionan el accidente de tránsito para establecer la semejanza, porque no todos los accidentes tienen la misma intensidad, sino son diversos

3.1.1.2. MÉTODO DIALECTICO

Nos permitió el estudio de la doctrina penal relacionados al caso, teniendo en consideración sus puntos contradictorios a través de su desarrollo, el accidente de tránsito no es nuevo, a mayor desarrollo de la industria motor surge mayores accidentes imposibilitando su control adecuado

3.1.2. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

Se encuadra en el diseño no experimental. Por ser descriptivo explicativo (transeccional) y por ser longitudinal, porque abarco el periodo de estudio correspondiente al 2016 (espacio temporal)

3.2. TIPO Y NIVEL DE INVESTIGACIÓN

3.2.1. TIPO DE INVESTIGACION

3.2.1.1. INVESTIGACION DESCRIPTIVO – CORRELACIONAL:

Por qué se describió mediante la relación de las variables analizadas en función de la hipótesis de trabajo y se recolecto datos de un grupo de sujetos con el cual se determinó la subsecuente relación entre estos conjuntos de datos

3.2.2. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El trabajo de investigación se enmarca dentro del nivel explicativo, porque se explicó mediante la relación de las variables analizadas en función de la hipótesis de trabajo.

3.3. POBLACION Y MUESTRA

3.3.1. POBLACION

La población para el presente trabajo de investigación estuvo constituida por los conductores de vehículos que transitan en la ruta Tingo María 2016, durante el periodo 2016 haciendo un total de 85 conductores de vehículos que ocasionaron accidentes de tránsito. Entre los cuales 29 conductores de vehículos automóviles, 38 conductores de vehículos camionetas, 05 conductores de vehículo tipo ómnibus; 08 conductores de vehículo tipo camión y 05 conductores de vehículo trimovil motokar (Datos proporcionados por la Oficina de la Dirección Territorial Policial – DIRTEPOL- Huánuco)

3.3.2. MUESTRA

La Muestra de trabajo fue elegida de acuerdo al tipo de muestreo no probabilístico, con un grupo estructurado, por la necesidad e interés del investigador. Dada la naturaleza de la investigación estuvo constituida por:

Doce (12) conductores de vehículos automóviles, que ocasionaron accidentes de tránsito en la ruta Tingo María

Quince (15) conductores de vehículo tipo camioneta que ocasionaron accidentes de tránsito en la ruta Tingo María

Uno (01) conductor de vehículo tipo ómnibus, que ocasiono accidente de tránsito en la ruta Tingo María

Uno (01) conductor vehículo tipo camión que ocasiono accidente de tránsito en la ruta Tingo María

Uno (01) conductor de vehículo trimovil tipo motokar, que ocasiono accidente de tránsito en la ruta Tingo María

Haciendo un total de 30 conductores de vehículos.

3.3.3. DELIMITACION GEOGRAFICA-TEMPORAL Y TEMATICA

El presente trabajo de investigación se encuentra delimitado bajo las siguientes dimensiones:

A. Dimensión Espacial

La presente investigación se realizó en los 120 kilómetros que cubren la ruta desde la ciudad de Huánuco hasta la ciudad de Tingo María

a. Dimensión Metodológica

La presente investigación se enmarcara dentro de los fundamentos teóricos, doctrinales y tecnológicos del Derecho Penal como también en la metodología y procedimiento de la investigación desarrollada

b. Dimensión Temporal

La presente investigación abarcara el periodo comprendido del año 2016, con la finalidad de poder caracterizar, describir y explicar las características de las variables del presente estudio.

3.4. TECNICAS E INSTRUMENTOS DE INVESTIGACION

3.4.1. PARA LA RECOLECCION DE DATOS

Para lograr el cumplimiento de los objetivos de estudio se acudirán al empleo de técnicas de recolección y tratamiento de datos y como instrumentos el cuestionario diseñado por la escala de Likert, y así poder contribuir en el Ordenamiento Jurídico en el Distrito Judicial de Huánuco

- a. Entrevistas y Encuestas:** La técnica de encuesta es ampliamente utilizada como procedimiento de investigación, ya que permite obtener y elaborar datos de modo rápido y eficaz, las mismas que serán aplicadas a los especialistas y expertos con respecto a los aspectos legales de delitos ocasionados por accidentes de tránsito teniendo en cuenta las variables e indicadores del presente trabajo
- b. Análisis Documental:** Es un proceso cuya función primera e inmediata es de recoger información sobre el objeto que se toma en consideración. Esto implica una actividad de codificación: la información bruta seleccionada que se traduce mediante un código para ser transmitida a alguien. Los numerosos sistemas de codificación que existen, podrían agruparse en dos categorías: los sistemas de selección, en los que la información se codifica de un modo sistematizado; el cual nos permitirá utilizar y seleccionar la información bibliográfica relacionada con los factores de comisión de los delitos por Accidente de Tránsito en la ruta Huánuco – Tingo María
- c. Análisis Estadístico:** los que se utilizaran de los datos relacionados a las variables durante el periodo 2016

3.4.2. PARA LA PRESENTACION DE DATOS

Los datos obtenidos fueron presentados en cuadros, en tablas estadísticos

3.4.3. PARA EL ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS DATOS

Para el procesamiento de los datos obtenidos, se empleó la estadística descriptiva y la estadística inferencial, que permitió la tabulación de datos.

CAPITULO IV

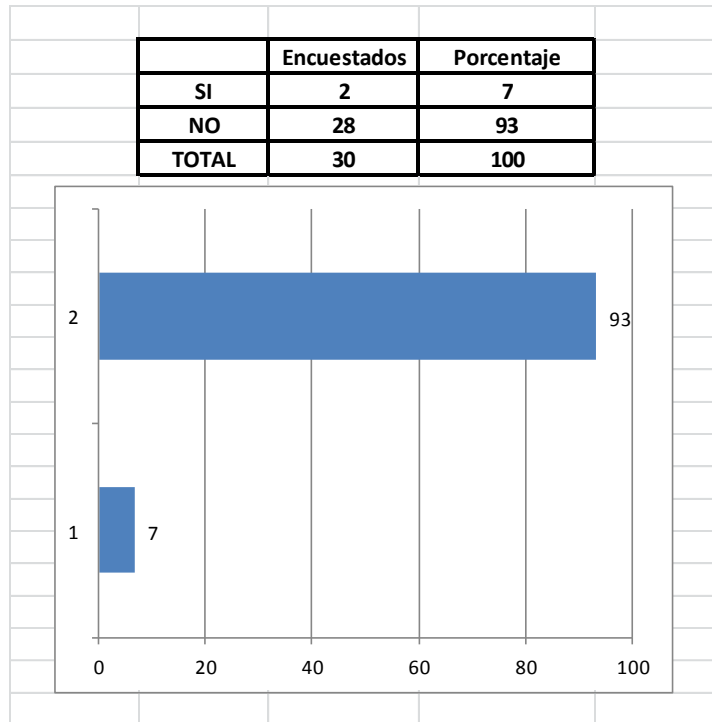
DISCUSIÓN DE RESULTADOS

4.1. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN

4.1.1. RESULTADOS DE APLICACIÓN ESTADISTICA DE LOS GRAFICOS DE LA ENCUESTRA PRACTICADOS A LOS SEÑORES PASAJEROS QUE TRANSTITAN EN LA RUTA TINGO MARIA

TABLA N° 01

- 1. ¿Los conductores de vehículos que transitan en la ruta Huánuco Tingo María respetan el reglamento de tránsito?**

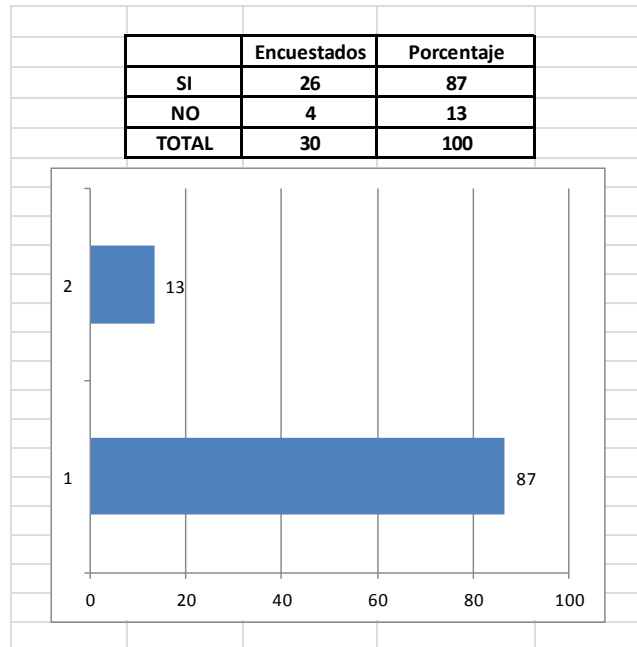


Interpretación

En el presente grafico se puede observar que 02 pasajeros sostienen que si respetan el reglamento de tránsito, la misma que equivale al 7% del total de los encuestados y un total de 28 pasajeros manifiestan que los señores conductores no respetan el reglamento de tránsito, la misma que equivale a un 93% del total de encuestados. En donde es de advertir que un porcentaje mayor han manifestado su total disconformidad, esto es la pura realidad; los señores conductores por su falta de conocimiento al reglamento de tránsito son pasibles de cometer los diversos accidentes que se suscitan en la ruta antes indicada

TABLA N° 02

2. ¿Los conductores de vehículos transitan haciendo competencia en la ruta para ganar pasajeros?

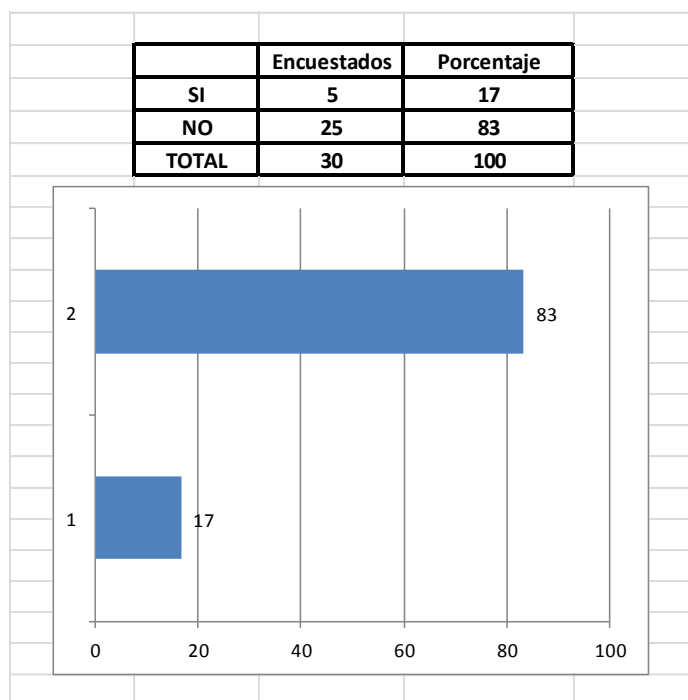


Interpretación

En el presente grafico se deduce que el indicador Si refleja la suma de 87% frente al indicador No con 13% porcentajes que revelan que los conductores que transitan por la ruta Huánuco Tingo María conducen sus vehículos a extrema velocidad con la intensión de ganar pasajeros que se encuentran en la ruta, esto es la pura realidad, hemos observado in situ que muchos vehículos salen de sus agencias con escasos pasajeros llegando a su destino sumamente repletos, agregándose a esto que el vehículo que sale tiene que retornar nuevamente con los pasajeros que están esperando en el destino.

TABLA N° 03

3. ¿Los conductores de vehículos conducen a velocidades permitidos en el Reglamento de Tránsito?

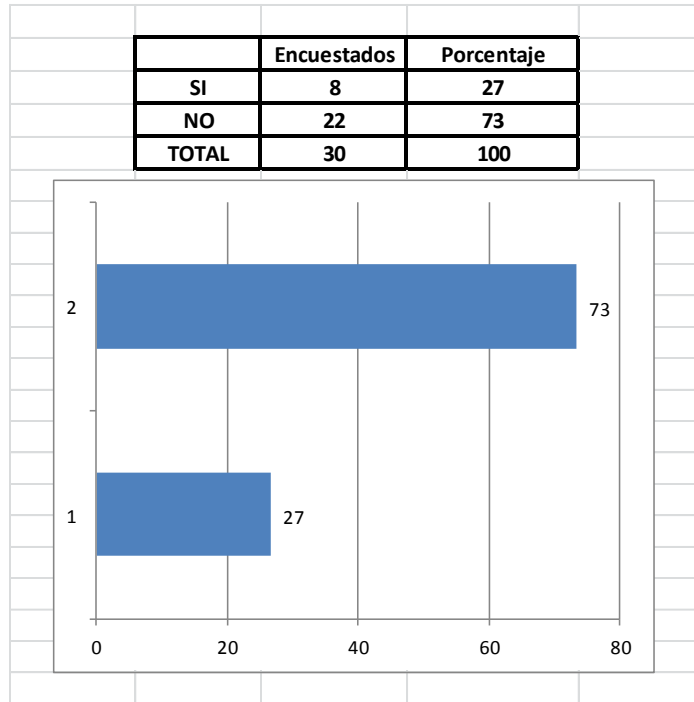


Interpretación

Del presente grafico se deduce que los conductores de vehículos conducen sus vehículos a velocidades permitidas por el reglamento de tránsito, por el Si han manifestado el 17% y por el No el 83%, ambos porcentajes se contradicen, llegando a la conclusión que los conductores de vehículos no respetan el reglamento de tránsito. Esto es la pura realidad como hemos indicado, debido a que los conductores en su intención de ganar pasajeros y llegar rápido a su destino y así tener mayores ingresos económicos transitan a excesiva velocidad, producto de ello sufren los accidentes.

TABLA N° 04

- 4. ¿Producto de la velocidad con que conduce el conductor, alguna vez ha sufrido usted algún tipo de accidente?**

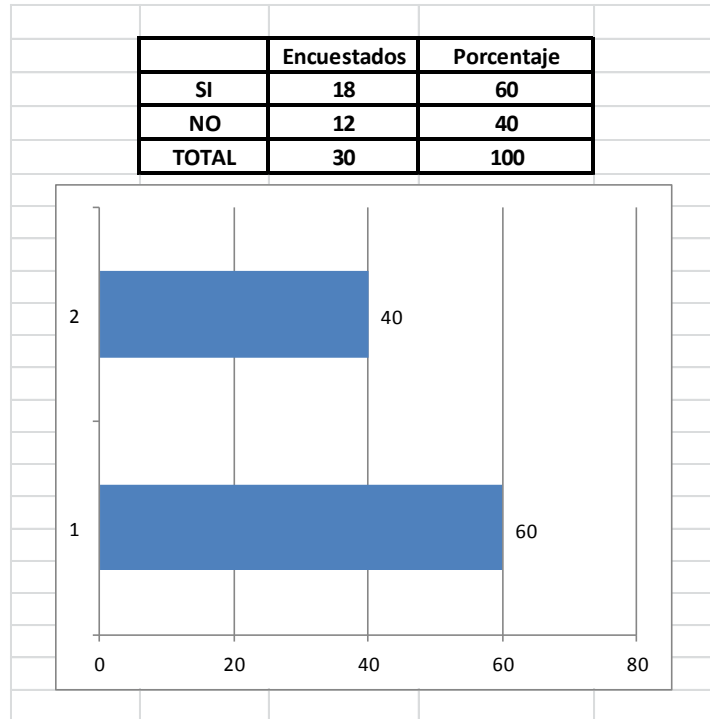


Interpretación

Del presente grafico se relaciona si el producto de la velocidad ha sufrido algún tipo de accidente de tránsito, deduciéndose que Si han sufrido algún tipo de accidente refleja un 27% frente al indicador No que es el 73%, este criterio es relativo, puesto que la tercera parte de los encuestados han sufrido algún tipo de accidente productivo de la velocidad con que conduce el conductor, perjudicando la salud y la vida de los pasajeros.

TABLA N° 05

5. ¿El consumo de alcohol por los conductores de vehículos por esta ruta es frecuente?



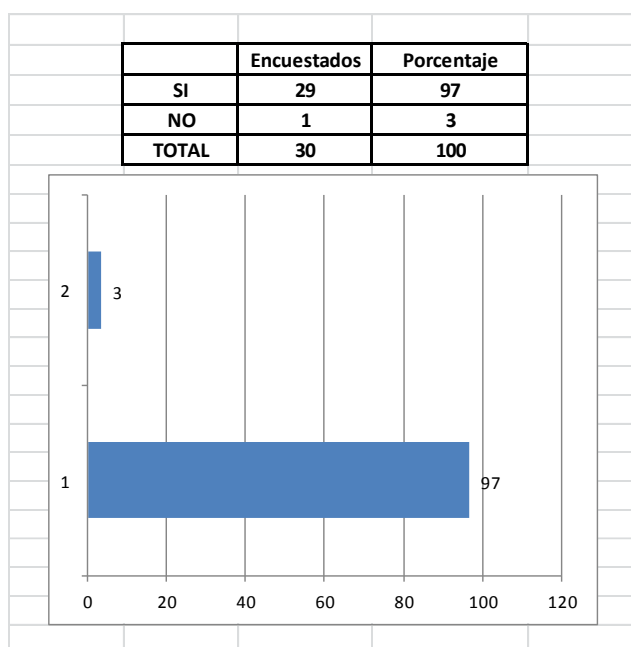
Interpretación

Del presente grafico se refleja que el consumo de alcohol por parte de los conductores de la ruta y si esto es frecuente; el 60% de los encuestados manifiestan que Si frente a un 40% de los encuestados que sostienen No. El porcentaje mayoritario es alarmante, los conductores sin respetar la vida, la salud consumen licor de manera frecuente, esto es la pura realidad por cuanto hemos observado directamente no existiendo ningún control por parte de las autoridades en nuestro medio.

4.1.2. RESULTADOS DE APLICACIÓN ESTADISTICA DE LOS GRAFICOS DE LA ENCUESTA PRACTICADOS A LOS SEÑORES CONDUCTORES QUE TRANSITAN EN LA RUTA HUANUCO TINGO MARÍA.

TABLA N° 06

1. Señor Conductor ¿Cuenta usted con licencia de Conducir?

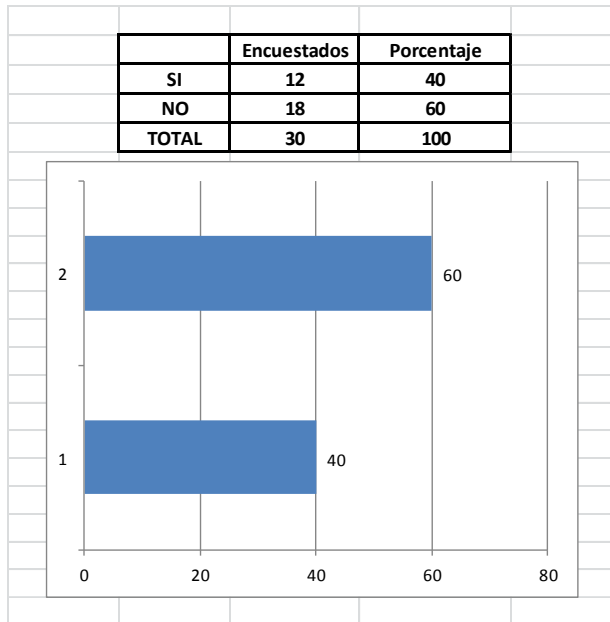


Interpretación

Trata si el conductor cuenta con licencia de conducir, número total de encuestados 30 choferes, el 97% de los encuestados explica que si cuenta con licencia de conducir, el 3% de los encuestados no cuenta con licencia de conducir. En consecuencia del total de encuestados en un extremo mayoritario explica que si cuentan con licencia de conducir frente a un porcentaje menor que han explicado no contar con licencia de conducir pero que conducen vehículo en la ruta Huánuco Tingo María

TABLA N° 07

2. Como conductor de vehículo ¿Considera la velocidad como factor importante?

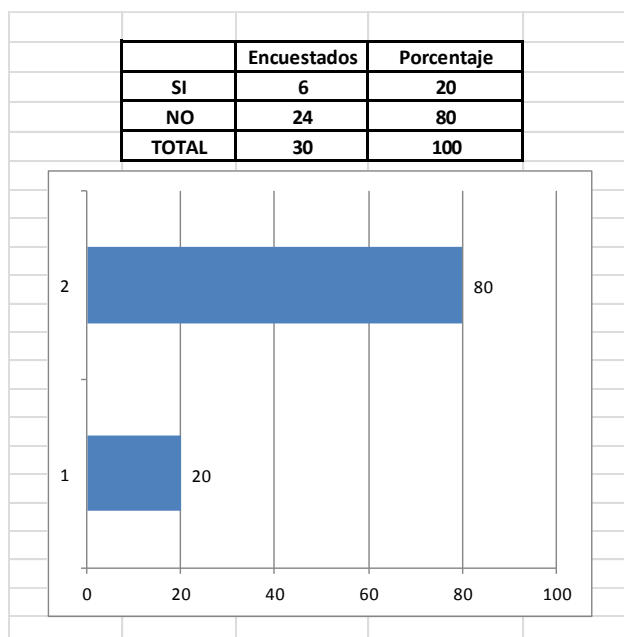


Interpretación

Está relacionado que si la velocidad es un factor importante en la ruta de tránsito. El 40% de los encuestados explica que la velocidad es un factor importante, el 60% de los encuestados equipara que la velocidad no juega un papel importante en el conductor. En consecuencia, para un porcentaje regular la velocidad del conductor es de valor, consideramos que este criterio es uno de los factores de los accidentes de tránsito en la ruta de nuestra investigación

TABLA N° 08

3. ¿Usted ha ocasionado algún accidente de tránsito conduciendo unos vehículos bajos los efectos del alcohol?

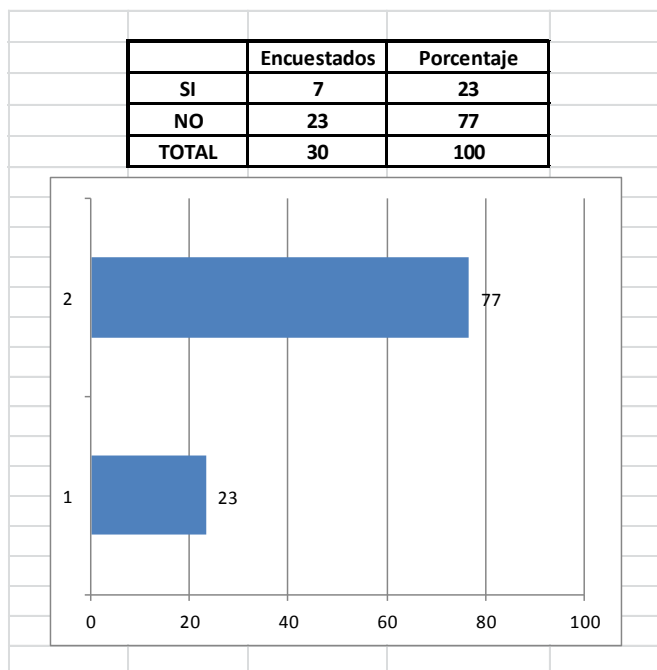


Interpretación

Permite explicar si en su condición de conductor bajo los efectos del alcohol ha ocasionado algún accidente de tránsito, en donde el 20% explican que si ocasionaron algún accidente de tránsito conduciendo un vehículo bajo los efectos del alcohol. El 80% de los encuestados sostienen que no han ocasionado ningún accidente de tránsito. En donde se puede observar que existen un porcentaje significativo que han ocasionado accidentes de tránsito por conducir bajos los efectos del alcohol. Esto es la pura realidad, nuestra observación nos ha permitido conocer que antes de la partida a su lugar de destino mientras que los vehículos se encuentran en las terminales, a la espera de los pasajeros, el responsable de la conducción antes de partir brinda algunas copas de licor.

TABLA N° 09

4. ¿Ha tenido un accidente de despiste en la carretera?



Interpretación

El 23% de los encuestados constataron que si han sufrido un accidente de despiste en la ruta. El 77% de los encuestados sostiene que no han sufrido despiste alguno en la ruta. En consecuencia, el despiste también es un factor de accidente de tránsito, la misma que ocurre por la falta de experiencia y conocimiento de la ruta por parte del conductor.

CAPITULO V

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

5.1. CONTRASTACION Y VALIDEZ DE HIPOTESIS

Culminada la presente investigación, se pudo contrastar que nuestra hipótesis planteada fue valida, ya que como están demostradas con los resultados obtenidos de la muestra realizada a los señores pasajeros y conductores que transitan por la ruta Huánuco – Tingo María, refleja que los factores que determinan la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de vehículos que transitan en la ruta Huánuco – Tingo María, es la excesiva velocidad y la imprudencia del conductor, la misma que está reflejada en el cuadro correspondiente, sumándose a estos los otros rubros. La hipótesis planteada nos demuestra también que el problema no se puede explicar poniendo énfasis solo en los aspectos de la falta de responsabilidad de los conductores, sino también, en la falta de control por parte de las autoridades, llámese Ministerio de Transporte, Policía Nacional, Ministerio Público, etc. Estas instituciones tiene la obligación de prevenir los accidentes,

toda vez que en los vehículos que transitan por la ruta viajan vidas, hombres, mujeres, niños y ancianos, estos requieren inmediata atención.

La génesis de la conducta del conductor está relacionada con sus ingresos económicos, toda vez que para tener mayor ingreso económico a través de los pasajes los conductores sin control alguno conducen sus vehículos a extrema velocidad con la finalidad de llegar rápido a su destino.

Esto es la pura realidad, como hemos podido advertir con nuestro trabajo de campo a través de la encuesta.

La hipótesis nos permite señalar en toma indispensable la competencia que hay entre los conductores sin importarles la vida que depende de ellos, por tanto, con lo expuesto se ha podido constatar que la hipótesis en el trabajo fue confirmada, demostrándose así el interés y el cuidado con que fue realizado la presente investigación.

En previsión de los resultados se ha empleado técnicas y métodos adecuados según la naturaleza del trabajo, las mismas han colaborado de manera contundente con la verificación de la realidad.

a. TITULO DEL PROYECTO: “IMPLICANCIAS DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE EN EL DELITO DE

FORMULACION DEL PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES	INSTRUMENTOS
Problema Principal ¿Cuál es la implicancia del Ministerio de transporte en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016? Problemas Específicos d. ¿El dolo eventual y su factor en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016? e. ¿Los Factores del Ministerio de Transportes para brindar las licencias de conducir en el distrito de Tingo María 2016? f. ¿El grado de alcohol como factor determinante en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016?	Objetivo General Determinar cómo implica el Ministerio de Transportes en el delito de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016. Objetivos Específicos d. Determinar en dolo eventual en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016. e. Determinar los factores del Ministerio de Transportes para que pueda brindar las licencias de conducir en el distrito de Tingo María 2016. f. Determinar el grado de alcohol como factor determinante en los delitos de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016.	Hipótesis General La imprudencia del conductor, el exceso de velocidad así como la conducción de bajo las influencias de alcohol son factores que influyeron en la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionado por los conductores de vehículos menores que transitan en la ruta ¿ Tingo María, durante el año 2016 Hipótesis Específicas d. accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de vehículos menores e. El exceso de velocidad es un factor determinante que influye en la comisión de delitos por accidentes de tránsito por conductores de vehículos menores f. Conducir bajo los efectos del alcohol es un factor determinante que influye en la comisión de delitos por accidentes de tránsito ocasionados por los conductores de vehículos menores	Variable Independiente Factores que inciden en la comisión de delitos Variable Dependiente Accidentes de Transito Variable Interviniente Tingo María Pasajeros y Choferes que se desplazan en Tingo María	Variable Independiente Imprudencia del Conductor Exceso de Velocidad Conducir bajo los efectos del alcohol Variable Dependiente Volcadura Despistes Choques Atropellos	- Análisis de Contenido - Entrevistas - Encuestas

CONDUCCION DE ESTADO DE EBRIEDAD EN EL DISTRITO JUDICIAL DE TINGO MARIA - 2016”

CONCLUSIONES

1. Se ha podido demostrar que los Factores que son Imprudencia del Conductor, Exceso de Velocidad y la Conducción Bajo los Efectos de Alcohol en la sangre y otros Estupefacientes influyen en la Comisión de Delitos de Accidentes de Tránsito ocasionados en la carretera central que transita en la ruta Huánuco – Tingo María.
2. Se ha podido demostrar que la Imprudencia de los Conductores de vehículos que transitan en la ruta Huánuco – Tingo María causan Lesiones Graves y hasta la muerte.
3. Se ha podido demostrar que el Procedimiento a seguir en caso de un Factor que Influye al Accidente de Tránsito como es la Conducción en Estado de Ebriedad y que esto ocasiona Lesiones Graves y Absolutos y también la muerte, la Figura es considerado como Culpa.
4. Se ha podido demostrar que los Accidentes de Tránsito han traído consecuencias como Lesiones Graves, Absolutas y la muerte y que el ESTADO no brinda protección conforme a las Normas existentes y Disposiciones que determinen Indemnizar a estas personas que sufrieron daños viendo su Rehabilitación Absoluta y a los familiares de las personas fenecidas.

5. Se ha podido demostrar que las autoridades pertinentes como el MINISTERIO DE TRANSPORTE, EL MINISTERIO PÚBLICO Y LA POLICIA NACIONAL hacen poco o nada para evitar y disminuir estos Accidentes de Tránsito, con la debida verificación y control que requiere esta ruta de Huánuco – Tingo María

RECOMENDACIONES

- 1- Se necesita urgente una adecuada POLÍTICA CRIMINAL viendo estos cuatro factores que son vía, vehículo, hombre y ambiente para evitar que sigan cayendo en estos factores que influyen en LA COMISIÓN DEL DELITO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.
- 2- Es de suma urgencia hacer de conocimiento a la población y más a los conductores de vehículos, que existe Capacitaciones, Orientaciones y Estudios del REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO semanal y que participen mediante una evaluación constante.
- 3- Se requiere considerar a esta FIGURA CULPOSA que se da para la COMISIÓN DE DELITOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO con la FIGURA DEL DOLO EVENTUAL, ya que el agente supo que al manejar un vehículo incurriendo a estos factores iba a producir un daño irreparable.
- 4- Proponer Normas que se incorporen a las que ya existen para la Indemnización y la Rehabilitación Absoluta de las personas que sufrieron daños.

- 5- Hacemos un llamado a las Autoridades pertinentes como MINISTERIO DE TRANSPORTE, MINISTERIO PÚBLICO, LA POLICÍA NACIONAL, entre otros. Implementando Operativos, Verificaciones y Controles en la ruta Huánuco – Tingo María para evitar así estos Accidentes de Tránsito y no recaer en la Comisión de estos Delitos.

BIBLIOGRAFÍA

- BORDA, Guillermo. (1985). *Tratado de Derecho Civil. Familia*. Buenos Aires, Perrot, 276 pp.
- CABALLERO ROMERO, Romero. (2009), *Innovaciones En Las Guías Metodológicas Para Los Planes y Tesis De Maestría y Doctorado*. Lima. 2da. Ed. Editorial Instituto Metodológico Alen Caro. 578 pp.
- DONNA, Edgardo Alberto, (2002) *Derecho Penal Parte Especial Tomo II-C*. Rubinzal-Culzoni Editores S.A., 426 pp.
- FERNANDEZ FERNANDEZ, Cesar y ORTEGA CHACON, Domingo. (2009). *Metodología y Técnicas de la Investigación Jurídica*. Trujillo 1era. Ed. Editorial Privada Antenor Orrego. 369 pp.
- 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.
- PINEDO SANDOVAL, Carlos A. (2012) *imputación Subjetiva Seis Aportes Fundamentales al Debate Jurídico-Penal Contemporáneo*. ARA Editores E.I.R.L., 456 pp.
- REATEGUI SÁNCHEZ, James, (2014) *Derecho Penal Parte Especial Volumen 1*. Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L., 562 pp.
- ROJAS VARGAS, Fidel, (2012) *Código Penal Dos décadas de Jurisprudencia*. ARA Editores E.I.R.L., 321 pp.
- SIERRA BRAVO, Restituto, (2001) *Técnicas de Investigación Social*. Editorial Thomson Paraninfo S.A., 230 pp.

- 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.

ANEXO