



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“LA RESPONSABILIDAD DE LA VICTIMA EN ACCIDENTES DE
TRÁNSITO – HUÁNUCO 2020”.**

PRESENTADO POR:

Br. RONAL KENY TORRES MUNGUIA

ASESORES:

**DR. EDWIN BARRIOS VALER
DR. LUIS WIGBERTO FERNANDEZ TORRES**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

LIMA – PERÚ

2021

DEDICATORIA

A mi familia, por su incesante apoyo incondicional y a todos(as) quienes contribuyen en mi formación profesional a fin de cumplir el sino de mi existencia.

Ronal Keny

AGRADECIMIENTOS

A Dios por darme la vida; y seguir logrando éxitos para un futuro mejor,
A mi familia, por su apoyo perenne en mi formación profesional; y lograr mis metas trazadas con anterioridad, a mi Alma Mater la Universidad Alas Peruanas por darme las enseñanzas y demostrar a los demás en un futuro próximo, por darme el arte del conocimiento en Derecho;
A mis amigos(as), que comparten su sapiencia; y el compartir del cada día académico, a mis colaboradores, que apoyaron en la investigación;
Y a mi patria, por enseñarme a buscar paz y justicia social.

El Autor

RECONOCIMIENTO

A nuestra entrañable Universidad Alas Peruanas, por permitirme concluir mis estudios superiores en Derecho, en distintas ciudades del país y sustentar la presente tesis en la ciudad de Lima. De hecho, para mí una experiencia inolvidable por razones de fortalecimiento profesional, para lograr con éxito el ámbito laboral.

A todos mis inolvidables maestros de la Universidad Alas Peruanas por sus exigencias y orientaciones y poder sobre salir en nuestra nación con excelencia académica.

A todos mis compañeros de estudio por su amistad, admiración y estima.

El Autor

ÍNDICE

DEDICATORIA.....	14
AGRADECIMIENTOS	15
RECONOCIMIENTO	16
ÍNDICE	17
RESUMEN.....	19
ABSTRACT	20
INTRODUCCIÓN.....	21
CAPÍTULO I	23
PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	23
1.1 Descripción de la realidad problemática	23
1.2 Delimitación de la investigación.....	25
1.2.1 Delimitación espacial.....	25
1.2.2 Delimitación social.....	25
1.2.3 Delimitación temporal.....	25
1.2.4 Delimitación conceptual.....	25
1.3 Problema de investigación	25
1.3.1 Pregunta principal.....	26
1.3.2 Preguntas secundarios.....	26
1.4 Objetivos	26
1.4.1 Objetivo general	26
1.3.2 Objetivos específicos.....	26
1.5 Hipótesis y variables de la investigación	27
1.5.1 Hipótesis general.....	27
1.5.2 Hipótesis secundarios	27
1.5.3 Variables.....	27
1.5.3.1 Operacionalización de las variables.....	28
1.6 Metodología de la investigación.....	28
1.6.1 Tipo y nivel de la investigación.....	28
a) Tipo de la investigación	28
b) Nivel de la investigación	28
1.6.2 Métodos y diseños de la investigación	28

a) Método de la investigación	28
b) Diseño de la investigación	29
1.6.3 Población y muestra de la investigación.....	29
a) Población.....	29
b) Muestra.....	¡Error! Marcador no definido.
1.6.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	29
a) Técnicas	29
b) Instrumentos	29
1.6.5 Justificación, importancia y limitaciones de la investigación.....	30
a) Justificación de la investigación.....	30
b) Importancia de la investigación.....	¡Error! Marcador no definido.
c) Limitaciones de la investigación.....	30
CAPÍTULO II	31
MARCO TEÓRICO.....	31
2.1 Antecedentes de la investigación	31
2.2 Bases legales	38
2.3 Bases teóricas	39
2.4 Definición de términos de la investigación	50
CAPÍTULO III	53
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	53
3.1 Análisis de tablas y gráficos.....	¡Error! Marcador no definido.
3.2 Discusión de resultados	54
3.3 Conclusiones	¡Error! Marcador no definido.
3.4 Recomendaciones	¡Error! Marcador no definido.
3.5 Fuentes de información	70
ANEXOS	72
Anexo 1: Matriz de consistencia de la investigación	¡Error! Marcador no definido.
Anexo 2: Instrumento de investigación	13
Anexo 3: Validación de expertos.....	15

RESUMEN

La presente tesis titulada, LA RESPONSABILIDAD DE LA VÍCTIMA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUÁNUCO DURANTE EL 2020, tuvo como objetivo: Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

La metodología de estudio comprende el diseño no experimental, transversal, correlacional, de tipo básica, de enfoque cuantitativo, nivel correlacional. De modo que, la muestra es no probabilístico de tipo intencional, integrado por 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco. La técnica utilizada fue la encuesta con el instrumento dos cuestionarios, uno para cada variable: responsabilidad de la víctima y accidentes de tránsito.

Los resultados a los que se arribaron al concluir la presente tesis fueron Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,917; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación; que significa que existe una correlación positiva muy alta, probándose así la hipótesis general. Por consiguiente, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

Palabras Claves:

Responsabilidad de la víctima, accidentes de tránsito, responsabilidad penal, responsabilidad civil extracontractual, naturaleza del daño, seguridad vial, desacato a la ley, lesiones.

ABSTRACT

La presente tesis titulada, LA RESPONSABILIDAD DE LA VÍCTIMA Y LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE HUÁNUCO DURANTE EL 2020, tuvo como objetivo: Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

La metodología de estudio comprende el diseño no experimental, transversal, correlacional, de tipo básica, de enfoque cuantitativo, nivel correlacional. De modo que, la muestra es no probabilístico de tipo intencional, integrado por 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco. La técnica utilizada fue la encuesta con el instrumento dos cuestionarios, uno para cada variable: responsabilidad de la víctima y accidentes de tránsito.

Los resultados a los que se arribaron al concluir la presente tesis fueron Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,917; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación; que significa que existe una correlación positiva muy alta, probándose así la hipótesis general. Por consiguiente, se acepta la hipótesis de investigación y se rechaza la hipótesis nula.

Palabras Claves:

Responsabilidad de la víctima, accidentes de tránsito, responsabilidad penal, responsabilidad civil extracontractual, naturaleza del daño, seguridad vial, desacato a la ley, lesiones.

INTRODUCCIÓN

En nuestro país los accidentes de tránsito son pan de cada día, casi siempre se atribuye la responsabilidad a los conductores; ahora bien, esta hipótesis no siempre es verdadera, ya que los casos que se estudian en la presente tesis, tratan justamente de la responsabilidad de la víctima, es decir del peatón, quien, por imprudencia, irresponsabilidad u otro motivo, causa un accidente, incluso perdiendo la vida por este motivo, ejemplo de los cuales constituyen, cuando un peatón, cruza una pista de alta velocidad, existiendo un puente peatonal, consecuentemente es atropellado por un vehículo, muriendo, en este caso concreto no se le puede atribuir la responsabilidad al conductor, por el mismo hecho de que está prohibido expresamente por las normas de tránsito, que un peatón cruce una vía de alta velocidad, demostrándose de este modo una conducta temeraria del peatón.

Esta investigación está compuesta por tres capítulos, los mismos que describimos a continuación:

El Capítulo I, trata sobre el planteamiento del problema, en el cual se realizó una descripción de la realidad problemática desde un punto de vista de la problemática que abarca desde el ámbito internacional, demarcando la investigación en el aspecto social, temporal y conceptual; seguidamente ejecutamos la formulación del problema de investigación que la dividimos en problema general y problemas específicos, inmediatamente desarrollamos los objetivos tanto general, como los específicos; realizando a su vez la justificación de la investigación y señalando las limitaciones presentados durante el desarrollo de la presente investigación.

En el Capítulo II, abarca el marco teórico, el cual contiene los antecedentes de la investigación del tema, donde consideramos investigaciones anteriores relacionadas con el presente tema de autores de universidades extranjeras y nacionales, igualmente para un mejor entendimiento en esta tesis se presentan términos legales de los que se utilizaron.

En el capítulo III, finalmente en este capítulo se trata de la presentación, análisis e interpretación de resultados, que a su vez contiene, el análisis de resultados, la discusión de resultados, las conclusiones, recomendaciones y fuentes de información.

Por último, se presenta como anexos los documentos que garantizan la realización del trabajo de investigación, los mismos que se mencionan a continuación: la matriz de consistencia, los instrumentos de investigación, la validez y confiabilidad de los instrumentos, además del Anteproyecto de Ley.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

Los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco, son hechos a los que todos estamos acostumbrados y a los que al menos una vez en nuestra vida habremos sufrido, debido a diferentes causas como cuando un conductor se desvía del camino, cuando nos saltamos una luz roja, cuando conducimos a altas velocidades y chocamos con otro vehículo o cuando estamos apurados para llegar a nuestro centro laboral y cruzamos la calle sin ver el semáforo y ocasionamos un accidente, lo que se ve en muchos de los casos. Otro de los temas relacionados es que en la madrugada, en especial en las vías rápidas o carreteras muchas veces las personas debido a que la separación que existe entre cada puente peatonal suele ser extensa, las personas deciden cruzar teniendo algo de “cuidado” con los automóviles que se acercan, lo que en algunos casos funciona pero en los demás termina de la peor manera como puede ser la muerte o terminar grave en un hospital.

Estas personas quienes se constituyen o se les llama víctimas, puede que no sean tales sino que deban asumir una responsabilidad por el hecho que causaron debido a una mala conducta de su parte, por lo que la ley debería regular este tipo de conductas y hacer que estas personas así como los conductores si bien están obligados a cumplir y respetar las reglas de tránsito, los peatones también deberían adquirir esas obligaciones para que así se pueda disminuir la cantidad de accidentes ocasionados por este tipo de actos y que si bien el

conductor pudo o no respetar las reglas de tránsito pero que el accidente fue causado por la víctima, entonces solo tendría que asumir la responsabilidad por la infracción cometida, mas no por el hecho causado. Sin embargo, para esto entrarían a tallar algunos supuestos como en lo antes explicado, pues no sería lo mismo que el accidente ocurriera en una carretera a que ocurriera en una zona donde hay señales de regulación por estar próximos a un colegio, etc.

En nuestro Código Penal no se contempla la responsabilidad o culpabilidad de los peatones en los accidentes de tránsito, por ello y frente a un hecho con consecuencias penales nuestra legislación sanciona solo al conductor y/o al propietario o gerente de una empresa de transporte. (Balcazar, 2016)

Si bien es cierto que aunque se regule de manera estricta la conducta del peatón como se ha querido hacer años atrás y no se consiguió resultado positivo, con esta regulación se podrá al menos tener en cuenta que si existe el hecho que tiene como partes a un agente activo y un agente pasivo o víctima, que esta no pueda pedir que se le reconozca judicialmente como tal por el simple hecho de que al ser quien origino el accidente tendría que ser considerado no como víctima sino como un agente activo y responder ya sea penalmente o asumiendo una responsabilidad civil por los daños que pudo haber generado.

Los puentes peatonales se ubican en vías rápidas o calles en las que no hay cruces peatonales cercanos entre sí. Todas las semanas vemos en los noticieros a personas que perdieron la vida al cruzar por debajo del puente o lejos de él. Por cruzar la pista de manera tan irresponsable, un policía de tránsito puede imponerte una multa equivalente al 2% de una UIT (S/.77). Esta temeridad incluye cruzar la pista cuando el semáforo no lo permite, transitar por lugares donde la señalización prohíbe el paso o desobedecer las indicaciones de la policía de tránsito. Si bien el reglamento establece que el peatón goza del beneficio de la duda y de presunción de inocencia a su favor, subir o bajar de un vehículo en movimiento se considera una falta grave y significa una multa del 0,75% de una UIT (S/.28.80). (RPP Noticias, 2015)

Si bien el Código Penal regula la figura de la reparación civil que se deriva de diversos casos como en los accidentes de tránsito, también hace falta que se implemente su uso en el ámbito penal, bajo el supuesto de ser aplicado a la víctima que ocasionó el hecho, o en todo caso a la familia de ésta cuando hubo una consecuencia de muerte que puede causar un daño ya sea psicológico o material

del agente, siempre y cuando esté bien fundamentado y justificado para su correcta aplicación. Cabe señalar, que existe un estereotipo en lo referente a la responsabilidad en los accidentes de tránsito, que generalmente se le atribuye a los conductores, aunque en un número significativo, sucede que, el responsable es el peatón que actúa en forma temeraria e imprudentes, al no obedecer las normas existentes al respecto.

1.2 Delimitación de la investigación

1.2.1 Delimitación espacial

El contexto espacial de la presente investigación corresponde a la jurisdicción de la Ciudad Huánuco. Se escogió la ciudad de Huánuco, ya que es donde se puede decir que se concentra la mayor cantidad de casos relacionados con el problema de investigación en la región del mismo nombre.

1.2.2 Delimitación social

Esta investigación va dirigida a casos relacionados a accidentes de tránsito ocurridos en Huánuco, de los cuales se sacará una muestra que será expuesta a esta investigación por medio de cuadros estadísticos, en donde se va a plantear la posibilidad de legislar la responsabilidad de la víctima. Al final de la investigación, ya que se hizo en Huánuco, también se puede usar los resultados para poder establecerlos a nivel nacional.

1.2.3 Delimitación temporal

El desarrollo de la presente tesis corresponde al periodo de tiempo de 2020.

1.2.4 Delimitación conceptual

La responsabilidad de la Víctima

La imputación a la víctima, implica una toma de posición en torno a su ubicación sistemática y consecuencias argumentativas que importa sustentar el principio de auto-protección, en la determinación de la responsabilidad jurídico penal. (Poder Judicial del Peru, 2010)

Los accidentes de tránsito

Son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública. Se producen a consecuencia de una acción riesgosa,

irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en una carretera (Minsa, 2009).

1.3 Problema de investigación

1.3.1 Problema General:

¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?

1.3.2 Problemas Específicos:

- a) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?
- b) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?
- c) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo General

Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

1.3.2 Objetivos específicos

- a) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.
- b) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.
- c) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

1.5 Hipótesis y variables de la investigación

1.5.1 Hipótesis general

Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

1.5.2 Hipótesis secundarios

- a) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.
- b) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.
- c) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

1.5.3 Variables

Variable 1:

La Responsabilidad de la Víctima.

La imputación a la víctima, en el ámbito más amplio de la imputación objetiva de comportamientos, implica una toma de posición en torno a su ubicación sistemática, modelo dogmático al que se adscribe, y consecuencias argumentativas que importa sustentar el principio de auto-protección de raigambre constitucional, en la determinación de la responsabilidad jurídico penal. (Poder Judicial del Peru, 2010)

Variable 2:

Accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública. Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en una carretera (Minsa, 2009)..

1.5.3.1 Operacionalización de las variables

VARIABLE	DIMENSIONES
Variable 1: La responsabilidad de la Victima.	✓ Responsabilidad penal ✓ Responsabilidad civil extracontractual ✓ Naturaleza del daño.
Variable 2: Accidentes de tránsito.	✓ Seguridad vial ✓ Desacato a la ley ✓ Lesiones.

1.6 Metodología de la investigación

1.6.1 Tipo y nivel de la investigación

a) Tipo de la investigación

Esta investigación es **básica** porque parte de un marco teórico para llegar a un conocimiento, también teórico, es decir no se busca la comprobación de la teoría en la práctica, sino más bien, se mantiene en la teoría.

b) Nivel de la investigación

La presente investigación por sus características corresponde al **nivel correlacional** porque busca establecer la relación que existe entre dos variables: responsabilidad de la víctima y accidentes de tránsito

1.6.2 Métodos y diseños de la investigación

a) Método de la investigación

Método deductivo

En el estudio se utilizó el método deductivo, por las características de la presente investigación, el mismo que es propio de un enfoque cuantitativo y que parte de conocimientos generales para arribar a, particulares.

Metodología jurídica

Este método permitió conocer jurídicamente la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito. La metodología jurídica comprende todos aquellos aspectos relacionado a la determinación de qué es lo que establece el sistema jurídico en relación con cierto supuesto tal como nuestro estudio (Martínez, 2010).

b) Diseño de la investigación

El diseño de investigación que corresponde a la presente tesis, por sus características específicas es: no experimental (porque no se manipulan variables), transversal (porque se desarrolló en un periodo de tiempo, en el año 2020), correlacional (porque se mide la relación existente entre las variables).

1.6.3 Población y muestra de la investigación

a) Población

La población de la investigación está conformada por los trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco.

b) Muestra:

La muestra de estudio estuvo constituida por 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco.

1.6.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

a) Técnicas

Para esta investigación se utilizó la técnica de la **encuesta**, la misma que sirvió para medir las dos variables.

b) Instrumentos

Respecto a los instrumentos, estos fueron dos cuestionarios, tanto para la variable 1, como para, la 2.

Criterio de validez y confiabilidad de los instrumentos

Respecto a la validez del instrumento, ésta se validó a través del juicio de expertos, para que se requirió de la participación de dos docentes de la Facultad de Derecho y Ciencia Política, además del Alfa de Cronbach, para determinar la fiabilidad de los instrumentos.

1.6.5 Justificación, importancia y limitaciones de la investigación

a) Justificación e importancia de la investigación

La justificación es parte de la investigación por la cual se caracteriza en explicar por qué es conveniente llevar a cabo la investigación asimismo cuáles son los beneficios que se derivarán de ella por lo que se deberá explicar el valor de la tesis que se piensa realizar. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014, p. 49).

Metodológica

Esta investigación es de tipo básica que va a utilizar el método deductivo y la observación como método empírico, por lo que se aplicarán dos cuestionarios, uno para cada variable.

Social

La presente investigación se origina debido a la problemática que existe dentro de la sociedad relacionada con los accidentes de tránsito que se suscitan día a día.

Práctica

Esta investigación va dirigida a resolver la problemática que surge de los accidentes de tránsito y sus posibles consecuencias dentro del sistema jurídico ya que en nuestra sociedad es un problema que se produce a diario y que ha existido desde siglos anteriores.

c) Limitaciones de la investigación

Limitaciones económicas

En este tipo de trabajos, lamentablemente, una de las limitaciones la constituye el aspecto económico, ya que estas actividades no cuentan con financiamiento del estado, ni mucho menos de la empresa privada, por lo tanto, será asumida por el investigador en su totalidad.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes a Nivel Internacional

A) Miguel Ángel De Dios, en su tesis: “Culpa exclusiva de la víctima en los accidentes de circulación”, para optar el grado de Doctor, por la Universidad de Salamanca en España; arriba a las siguientes conclusiones: a) Se puede afirmar, sin temor a equívoco, que la circunstancia fundamental que determina si estamos ante un accidente de circulación cabalga sobre el basto y dinámico bloque de leyes que tratan el fenómeno del tráfico y la seguridad vial. Por tanto, el antecedente a la aplicación del régimen especial sobre responsabilidad civil automovilística deviene de la combinación del elemento espacial “lugar del accidente” y del elemento objetivo “vehículo a motor”. En líneas generales y como conclusión genérica, resulta evidente que existen

algunas exclusiones sobre el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor en las que la vis atractiva del aseguramiento obligatorio de los vehículos se impone frente a cualquier otra consideración jurídica. Ciertamente, parece que hay una predisposición a incardinar dentro de la cobertura del SOA casi cualquier cosa que suceda con un vehículo. b) Es de hacer notar, por otro lado, que el agente responsable del daño se enfrenta a una exigencia de responsabilidad indeterminada, ya que de forma abstracta el canon, patrón, modelo o estándar de diligencia exigida actúa como una barrera infranqueable, un obstáculo difícil de sortear. Sólo probando esta diligencia será posible alcanzar la exoneración de la responsabilidad. Pero es que la prueba reivindica una diligencia diligentísima, que en la mayor parte de los casos resulta inagotable. Es decir, la mácula culpabilística del conductor de un vehículo a motor. c) En lo que atañe a la concurrencia de causas, instintivamente denominada “concurrencia de culpas”. Lo más acertado es proclamar que la distribución de las cuotas de responsabilidad derivadas del accidente no debe realizarse conforme a la culpa imputable al conductor del vehículo, sino a la causalidad. Resulta más apropiado hablar de distribución o atribución de responsabilidades en función de las conductas causales concurrentes o si se quiere en relación a la culpa o negligencia desplegada, eso sí; siempre y cuando la culpa sea concebida dentro del marco de la causalidad. En cualquier caso, en aquellos casos en los que la concurrencia causal tiene lugar con víctimas ajenas al tránsito vehicular es preferible determinar la aminoración de la responsabilidad del agente y la reducción del resarcimiento del daño de la víctima. (De Dios De Dios, 2010).

B) Adolfo Costas Gascón, en su tesis: “Imputación Objetiva en los accidentes de tránsito. Una perspectiva práctica”, para optar el grado de Doctor, por la Universidad Rey Juan Carlos de España; arriba a las siguientes conclusiones: a) Los accidentes de tráfico en sí han sido abordados por la doctrina penal, ya sea en el ámbito del estudio de los delitos contra la seguridad del tráfico, de la dogmática del delito imprudente, o de la aplicación de la imputación objetiva. Sin embargo, tal

vez en estos estudios no se había acometido todavía un estudio más detenido en la aplicación práctica de los principios de imputación en la determinación de responsabilidad en los distintos casos. El propósito de contribuir a un mayor acercamiento entre teoría y práctica es el que ha guiado este trabajo.

b) En los accidentes de tráfico se da una casuística muy amplia y variada, que requiere una investigación de difícil o imposible averiguación en todos sus puntos, pues en algunos casos, por mucho que se investigue siempre nos quedaran cabos sueltos o de dudosa comprobación, a saber: ¿Cómo poder precisar que ese conductor que ha sufrido un accidente por invadir la izquierda de la calzada y colisiona con otro vehículo, se encontraba en plenas facultades físicas o psíquicas, en el sentido de no haber podido sufrir un desvanecimiento? Al igual que, en los casos de adelantamiento, el vehículo adelantado aceleró en el momento de la maniobra en lugar de facilitar ésta al conductor que la realiza, o en salidas de la vía provocadas por deslumbramiento del conductor del vehículo que circula en sentido contrario. Por tanto, en los supuestos en los que se da una “conurrencia de culpas, causas o riesgos”: ¿Cuál es la verdadera causa del accidente: el adelantamiento, el exceso de velocidad, haber sufrido su conductor un deslumbramiento, un fallo mecánico de imposible comprobación o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas? Pues bien, a la vista de estos planteamientos, se deduce que nos encontramos más bien ante una concurrencia de comportamientos, y por tanto de responsabilidades de muy difícil determinación a los efectos de valorar la causa principal del accidente, con lo cual, hablaremos no de una sola responsabilidad sino de varias, al darse una concurrencia de conductas o comportamientos con un único resultado (accidente de tráfico).

c) El nexo objetivo existente entre acción y resultado, tradicionalmente se constataba con la relación de causalidad, es decir, bastaba con que el resultado hubiera sido causado por la acción. Pero en el marco de la moderna teoría de la imputación objetiva, bajo el imperio del pensamiento teleológico-racional, a la relación de la causalidad hay que unir la constatación de una determinada relación de riesgo o nexo objetivo entre el resultado y la acción para responsabilizar al autor, por lo tanto, es importante

diferenciar entre "ser causa y ser responsable del resultado (Costas Gascon, 2015).

- C)** Paula Ordóñez Vasco, en su tesis: "Responsabilidad Civil Por Actividades Peligrosas (Actualidad De Las Teorías Subjetiva Y Objetiva)", para optar el grado de Abogado, por la Pontificia Universidad Javeriana; arriba a las siguientes conclusiones: a) Lo único que parece ser claro en la actualidad, es que el criterio de culpa civil que sigue la normatividad vigente parte de una apreciación en abstracto, y es por esto que el acto culposo debe ser analizado en sí mismo y separado del sujeto que lo cometió, debe compararse entonces con el que hubiera realizado un hombre prudente y diligente, sin ningún tipo de análisis de conciencia. b) En segundo término, se examina el tema de la responsabilidad objetiva para concluir que la responsabilidad objetiva busca imponer responsabilidad patrimonial sin que haya necesidad de analizar la existencia del elemento culpa, para de esa manera condenar al sujeto que realizó el daño a reparar los perjuicios por el simple hecho de haberse demostrado la existencia del perjuicio y de los hechos que dieron lugar al mismo, independientemente de haya mediado culpa o dolo. Si el sujeto que generó el daño prueba la existencia de un factor extraño, podrá exonerarse de su responsabilidad. Esto se debe a que lo que interesa a la teoría de la responsabilidad objetiva es el nexo causal, y teniendo en cuenta que el elemento culpa no es objeto de razonamiento, la prudencia o diligencia del agente no es factor determinante para exonerarlo de su responsabilidad; c) Teniendo claros la generalidad de los tres elementos esbozados anteriormente; culpa, responsabilidad objetiva y presunciones, estrictamente en el tema de las actividades peligrosas, se debe puntualizar que debido al continuo movimiento de la sociedad actual y al crecimiento diario de la actividad industrial y tecnológica, no es conveniente encuadrar la actividad peligrosa dentro de unos parámetros estandarizados y dentro de una definición taxativa, debido a que es el juez el llamado a analizar el caso concreto y determinar si dentro de las circunstancias de tiempo, modo y lugar en que ocurrió el siniestro podría considerarse o no una actividad como peligrosa y el régimen jurídico que esto conlleva. De esta manera se

puede establecer que el parámetro básico que se debe seguir es que dicha actividad tenga la potencialidad o la posibilidad de causar un daño por su propia naturaleza o por el modo en que sea realizada. (Ordoñez Vasco, 2010).

- D)** Uriel Lichiardelli, en su tesis: “Imputación a la Víctima”, para optar el grado de Especialista en Derecho Penal, ante la Universidad de Buenos Aires; arriba a las siguientes conclusiones: a) Todo curso lesivo necesariamente requiere ser explicado, explicar en el sentido literal del término significa elegir dentro de un grupo determinado de condiciones aquella que mejor se amolde a la concreción del riesgo reflejado en el resultado. En ello, el comportamiento del autor o partícipe se define como causa determinante del curso lesivo. Excluir la imputación jurídico penal significa darle una explicación a ese curso lesivo, ya que de una u otra manera todo curso lesivo debe ser explicado; b) Puede resultar objetivamente imputable un resultado, si la acción ha creado una puesta en peligro jurídicamente prohibida y el peligro se ha realizado en el resultado típico. Un resultado causado por el sujeto que actúa sólo debe ser imputado al causante como su obra y sólo cumple el tipo objetivo cuando su comportamiento haya creado un riesgo no permitido para el objeto de protección, siendo que ese riesgo se vea reflejado en el resultado concreto, colocando a su vez a ese resultado dentro del alcance del tipo; c) En muchas ocasiones la conducta de la víctima aparece como un comportamiento sumamente relevante en la injerencia del resultado lesivo, concretamente aparece el resultado como una consecuencia directa de su comportamiento, siendo éste de su exclusiva competencia. El mero hecho de encontrarse el sujeto pasivo en un lugar y tiempo determinado para resultar lesionado por un tercero, hasta los aportes que el propio sujeto pasivo realiza como contribución hacia su resultado, resultan significativos. (Lichiardelli, 2016)

2.1.2. Antecedentes a Nivel Nacional

- A)** Tomás Aladino Gálvez Villegas, en su tesis: “Responsabilidad civil extracontractual y delito”, para optar el grado de Doctor, por la

Universidad Nacional Mayor de San Marcos; arriba a las siguientes conclusiones: a) Normalmente, para que un daño quede sujeto a la responsabilidad civil, y por tanto sea objeto de resarcimiento, tiene que ser un daño antijurídico, es decir ilícito o contrario al Derecho; sin embargo, este aserto se corresponde a los supuestos de responsabilidad civil, cuyo factor de atribución es la culpa o el dolo (factores subjetivos). En cambio, cuando se trata de supuestos sujetos a un factor de atribución objetivo de atribución, el hecho sujeto a responsabilidad puede no ser antijurídico, tales son los casos de responsabilidad por riesgo, por solidaridad o por garantía de reparación. (Galvez Villegas, 2008). b) Los factores objetivos de atribución de responsabilidad civil, se han desarrollado para lograr la finalidad y funciones de la responsabilidad civil en casos en que los factores subjetivos no son suficientes, consecuentemente siempre atribuyen responsabilidad civil, a diferencia de la imputación objetiva en el ámbito penal en que los criterios objetivos, se han desarrollado fundamentalmente para sustraer a determinadas conductas del ámbito penal. (Galvez Villegas, 2008) c) La responsabilidad civil proveniente del delito, tiene como fuente al hecho delictivo (delito o falta); a diferencia de la responsabilidad contractual, en las acciones delictivas no existe una vinculación previa entre el agente o responsable civil y la víctima o agraviado, estos resultan vinculados por primera vez con la comisión del hecho delictivo causante del daño. Consecuentemente, al causarse un daño a través de estas acciones, se infringe el principio general de no causar daño a nadie. Siendo así, este tipo de daños comparte la naturaleza de la responsabilidad civil extracontractual. (Galvez Villegas, 2008)

- B)** Junia Margot Molero Cazani, en su tesis: “La Responsabilidad Extracontractual Frente A Las Víctimas En Accidentes De Tránsito En La Provincia De Cusco”, para optar el grado de Magister, por la Universidad Andina Néstor Cáceres Velásquez; arriba a las siguientes conclusiones: a) La responsabilidad civil prevista en el Código Civil, artículo 1970, para casos de accidente de tránsito por vehículos automotores, se encuentra regulada en el Texto Único Ordenado del

Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidentes de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 024- 2002-MTC b) El Artículo 1970 del Código Civil prevé la responsabilidad extracontractual en el caso del bien riesgoso o peligroso que cause daño a otro, está obligado a repararlo. Consecuentemente los vehículos automotores son bienes riesgosos o peligrosos y en caso de accidente de tránsito derivan responsabilidad. c) Se determinó que 40 procesos judiciales se encuentran en giro el cual equivale el 29%, 72 procesos judiciales se encuentran archivados sin sentencia alguna, muchos de ellos archivados por abandono el cual equivale 47%, 26 procesos judiciales se encuentran en ejecución de sentencia el cual equivale el 17% y 10 procesos judiciales se encuentran archivados. (Molero Cazani, 2015).

- C)** Carlos Juan Nieves Cervantes, en su tesis: “La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito”, para optar el grado de Magister, por la Universidad de San Martín de Porres; arriba a las siguientes conclusiones: a) Está probado que, debido a que los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito. b) Está probado que los montos por concepto de reparación civil que fijan los jueces en casos por delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito, no resarcen de manera proporcional el daño ocasionado a los perjudicados por dichos delitos. c) Está probado que los sentenciados por casos de delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito no cumplen con el pago de la reparación civil a los perjudicados. Está probado que el factor del subjetivismo influye a que los magistrados no determinen en forma objetiva la reparación civil de acuerdo al daño ocasionado. (Nieves Cervantes, 2016)

2.2 Bases legales

Respecto al tema materia de estudio: responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito, existe nutrida legislación, tanto en el ámbito penal, como en el civil, es en ese contexto que citamos algunas normas en las que se enmarca el presente trabajo de investigación:

La Constitución Política del Perú en su artículo 2 inciso 24 acápite D que establece: “Nadie será procesado ni condenado por acto u omisión que al tiempo de cometerse no esté previamente calificado en la ley, de manera expresa e inequívoca, como infracción punible; ni sancionado con pena no prevista en la ley”. La misma que considera que la aplicación de las penas está prevista por la comisión de un hecho que es considerado tanto para la norma como para la sociedad como una conducta ilícita y que debe ser sancionada por su naturaleza.

El Artículo 12 del Código Penal que establece: Delito doloso y delito culposo Las penas establecidas por la ley se aplican siempre al agente de infracción dolosa. El agente de infracción culposa es punible en los casos expresamente establecidos por la ley. Por consiguiente, tenemos que las penas se van a aplicar de acuerdo al tipo de delito al que pertenezca cada uno y de acuerdo a los daños que se van a generar o los derechos vulnerados, siempre que se encuentren contemplados en la norma como un hecho delictivo o delito, en ese sentido cabe precisar que en la composición del delito, debe tener tres elementos imprescindibles: la antijuridicidad, la punibilidad y la responsabilidad.

Además de ello, el artículo 20 del Código Penal Peruano, inciso 6 y 7 en el que se establece: Está exento de responsabilidad penal: El que obra por una fuerza física irresistible proveniente de un tercero o de la naturaleza, el que obra compelido por miedo insuperable de un mal igual o mayor. Este texto normativo nos hace referencia a la figura de la imputabilidad, en términos específicos está referido a cuáles son las causales que deben configurarse para que el hecho no se considere un ilícito y no devenga en una pena o sanción.

El artículo 1970 de Código Civil Peruano que establece: Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo. (Cusi, 2014), en este entendido la persona que crea un riesgo debido a la realización de cierta actividad y causa un daño debe repararlo de manera obligatoria, es así que se debe establecer la figura de la autopuesta en peligro ya que es lo que se quiere determinar con esta investigación.

Además el artículo 1985 del Código Civil Peruano, establece lo siguiente: La indemnización comprende las consecuencias que deriven de la acción u omisión generadora del daño, incluyendo el lucro cesante, el daño a la persona y el daño moral, debiendo existir una relación de causalidad adecuada entre el hecho y el daño producido. El monto de la indemnización devenga intereses legales desde la fecha en que se produjo el daño.

Nos referimos a que la reparación civil se da como consecuencia de un daño ocasionado teniendo en cuenta las figuras del daño emergente, el que surge del hecho y el lucro cesante, que es la pérdida de ingresos por el daño que se ocasiona, es decir dejar de percibir ingresos.

2.3 Bases teóricas:

Hecho de la víctima

Según Juan Espinoza Espinoza: "...como en el caso de un menor de 17 años que, para evadir una redada que hacia la policía, se echó a correr en medio de la vía expresa a la altura del Puente Angamos en Surquillo y fue atropellado por un automóvil. El menor quedó seriamente lesionado y los padres demandaron al propietario y al conductor del vehículo. Mediante resolución del 18.12.95, el Vigésimo Noveno Juzgado Especializado en lo Civil de Huánuco, declaró fundada en parte la demanda, por concepto de daño moral a los padres (el menor falleció durante el proceso) la cantidad de tres mil dólares americanos o su equivalente en moneda nacional, mas intereses. Sin embargo, esta resolución fue revocada por sentencia del 28.06.96, por la Primera Sala Civil de la Corte Superior de Huánuco, por entender, en posición que comparto, que se trataba de un supuesto de ruptura del nexo causal. En efecto, se afirmó que: "como se evidencia de la

copia del atestado policial de fojas noventa y cuatro, para que se suscite el accidente fue factor contributivo la incertidumbre (del agraviado) que para evitar ser intervenido (por la Policía que estaba efectuando una batida) trata de retirarse del lugar a costa del peligro pero fue un factor determinante la imprudencia del agraviado, por ingresar a una vía de alta velocidad no permitida para peatones y sin tomar ninguna precaución”. (Espinoza Espinoza, 2011)

Como hemos visto, muchos de los casos de accidentes de tránsito son originados por la propia víctima, quien en algunas oportunidades por negligencia cruza la vía y genera un perjuicio para si mismo como para la persona que iba conduciendo en la vía con el cuidado respectivo, pero que no pudo evitar que se diera el hecho, es así que los legisladores deberían tener más cautela al momento de proponer una ley o modificar alguna norma, ya que hay ciertos casos en los que ya se está viendo la posibilidad de examinar quien genero el hecho y si la otra parte tiene responsabilidad o es una víctima también.

-...El criterio de la autopuesta en peligro, como apuntan González Cussac y Mira Benavent, opera para excluir la responsabilidad del autor cuando la víctima decide voluntaria y libremente hacer frente al peligro asumiendo sus consecuencias, es decir, en aquellos casos en los que puede elegir sin interferencias ajenas entre enfrentarse al riesgo o no hacerlo. Siendo que la víctima creó el riesgo que se realizó tradujo de su acción, es decir, no puede trasladarse a terceras personas la responsabilidad por una muerte producida como consecuencia de la imprudencia de la propia víctima o, lo que es lo mismo, en violación de sus deberes de autoprotección. Fíjese que de haber sido otra la víctima, la responsabilidad penal habría recaído indudablemente en Luis, por operar indebidamente el tractor de remolque, sin posibilidad de trasladar la imputación del resultado a cualquier otra persona. Al haber sido Luis víctima de su propia negligencia, debe asumir las consecuencias del riesgo que solo él generó. Claro está, siempre que a dicho resultado no haya contribuido de manera relevante conducta alguna por parte de la empresa (falta a sus deberes de control o las normas de seguridad en el trabajo) o

de un tercero. Parece claro que la muerte del trabajador solo puede ser atribuida o imputada a un hecho propio de la víctima, es decir, se trata de una autopuesta en peligro consciente o, en términos de Jakobs, de una acción a propio riesgo. (Gonzalez Cussac y Mira Benavent, 2002)

Este autor ha tenido en cuenta la posibilidad de que la víctima es quien se expone al peligro al no tomar las medidas necesarias o no respetar las normas de tránsito que luego terminan generando un perjuicio o daño que no solo es físico y psicológico, sino que también es un daño material en algunos casos y esto es exigido de todas maneras en la etapa judicial por aquel sujeto que origino el hecho materia de conflicto.

La víctima en el Derecho Penal material

Hemos precisado con anterioridad que la víctima ocupa un lugar en cada aspecto del sistema penal. Así, en el ámbito del Derecho penal material la trascendencia del papel de la víctima se ubica tanto en las cuestiones de la parte general, como en la parte especial. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Sin embargo, debido a que la relevancia de la víctima dentro de la Parte Especial del Derecho penal es casi absoluta, en la medida que todos los tipos penales contienen un sujeto pasivo que – según el concepto de víctima que utilizaremos – tendría, a su vez, la condición de víctima (directa o indirecta), se desbordarían las pretensiones generales del presente estudio final, lo que me obliga a limitar el análisis a las cuestiones de la Parte General. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La víctima en el Derecho penal es considerada como aquel sujeto o conjunto de sujetos a los que se les ha causado algún daño y a quien (s) la ley protege en el sentido de que este debe ser resarcido ya sea económicamente o poniéndolo a salvo de quien le causó el perjuicio.

El concepto de víctima

En la doctrina existe extrema confusión en la identificación práctica de cuando estamos frente a una víctima, debido a la multiplicidad de conceptos utilizados por el Derecho penal – material y formal – (víctima, sujeto pasivo, ofendido, perjudicado, actor civil, agraviado), produciéndose

una absoluta falta de definición y gran confusión. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Existen algunos autores que confunden sujeto pasivo con víctima y viceversa, mientras que otros hablan de dichos conceptos (sujeto pasivo y víctima) como sinónimos; finalmente, existen otros autores que recurren a un concepto extensivo de víctima que incluye no solo a la víctima propiamente dicha, sino que también al denominado sujeto pasivo y a los terceros perjudicados. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

No obstante el nivel de identificación en torno a la distinción entre sujeto pasivo del delito y víctima, puede decirse: sujeto pasivo es la persona (o colectivo) que goza de la titularidad del bien jurídico penalmente tutelado, en tanto que víctima del delito es aquel que sufre las consecuencias directas o indirectas generadas por la comisión del delito. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

El concepto de víctima está referido más que nada a aquella persona o grupo de personas que sufren un perjuicio provocado por un tercero, quien de manera dolosa o culposa es responsable del daño, por otro lado también se tiene que muchas veces se entiende que la víctima es lo mismo al sujeto pasivo dentro de una relación de causalidad lo que resulta ser incorrecto pues existe una diferencia entre ambos conceptos.

El bien jurídico –penal y la víctima

Se afirma, en la doctrina, que el concepto de bien jurídico ha permitido la expropiación de los intereses de la víctima por parte del Estado. Debe recordarse que antes de la aparición de la idea del bien jurídico, el delito era lesión de derechos subjetivos. Esta noción de delito – como es evidente – era la que mejor se acomodaba a los propósitos de la víctima de no ser olvidada por el sistema penal. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La aparición del bien jurídico replanteó la problemática del delito: el delito no era la lesión de derechos del ofendido, sino la lesión del bien jurídico, provocando que la protección de bienes jurídicos, articulada mediante los tipos penales, haga que la víctima quede atrapada en el tipo penal y en el bien jurídico. Con razón, sostiene BOVINO: <el bien jurídico no es más que la víctima objetivada en el tipo penal. Por su parte, MAIER alude a que el

anonimato sufrido por la víctima se generó justamente por medio de la idea de bien jurídico. Finalmente, el célebre profesor de Frankfurt Winfried Hassemer aludía – en tono crítico – a la víctima como una <simple figura de papel que encarna desde el punto de vista sistemático la lesión del bien jurídico>. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Ahora, para ubicarnos en contexto, debemos dejar en claro que las ideas que a continuación expongo son válidas, fundamentalmente, para aquellos casos en los que víctima y sujeto pasivo del delito coinciden, es decir, aquellos casos en los que la persona afectada con el comportamiento ilícito es además la titular del bien jurídico. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

El autor señala que la víctima aparece dentro del derecho penal por ser quien se ve afectada dentro del hecho delictivo y para lo cual su existencia permanece o nace del hecho por lo que siempre está presente, pues es quien recibe la consecuencia de la acción realizada por el sujeto activo.

Víctima y aplicación espacial de la ley penal

La víctima ha jugado, quizás de modo inadvertido, un papel relevante en sede de aplicación espacial de la ley penal. En ese contexto, puede subrayarse la exclusiva orientación hacia la víctima que supone el principio de personalidad pasiva. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

En virtud al aludido es posible aplicar la ley penal nacional extraterritorialmente, esto es, frente a comportamientos producidos fuera del territorio nacional, cuando las víctimas o sujetos pasivos del delito son ciudadanos nacionales. Su contraposición viene dado por el principio de personalidad activa, caracterizado por enfocarse, ya no en la víctima, sino en el autor del delito. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La figura de la víctima como ya lo había mencionado antes es quien recibe el daño y por ello de alguna manera se tiene su aplicación espacial, es así que depende del hecho que la víctima sea perteneciente a un determinado país para que pueda ser sometida bajo diferentes leyes.

La victimodogmática

La cuestión de la imputación objetiva del resultado ha sido el tema más vivamente discutido en el Derecho penal de los últimos veinte años. Dicha trascendencia, dice SCHUNEMANN, es similar a la que tuvo el finalismo antes de 1975 o el concepto de causalidad en el periodo del naturalismo

jurídico – penal, con la distinción que, en cuanto a las categorías aludidas – causalidad y finalismo -, estas resultaban definibles ontológicamente, lo que no ocurre en la imputación objetiva, a tal punto que el Catedrático de Múnich señale: <la categoría de la imputación objetiva ha abarcado entre tanto cada vez más ámbitos de aplicación, como un pulpo gigante con innumerables tentáculos>. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Uno de esos tentáculos ha alcanzado a la víctima, al punto en que se suele hablar de nociones como: victimológico, autorresponsabilidad de la víctima, intensifica en ciertos delitos de relación como los delitos sexuales, la violencia doméstica, entre otras tipologías delictivas. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La figura de la imputación como señala el autor debe extenderse hacia la figura de la víctima con lo cual nace la victimología o autorresponsabilidad de la víctima por ser quien ocasiona el hecho delictivo y que recibe las consecuencias del mismo, como en los casos de accidentes de tránsito y otros.

El principio victimológico

Uno de los más importantes desarrollos en el ámbito de la victimodogmática viene conformado por el denominado <principio victimológico>, que aparece como una fórmula de interpretación teleológica de los tipos penales. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Este principio, desarrollado fundamentalmente por el catedrático muniqués Bernd Schunemann, propone – a partir de la idea del Derecho penal como ultima ratio – que la labor de interpretación de los tipos penales se guie por criterios de merecimiento y necesidad de pena, en virtud de los cuales la imposición de la pena no corresponderá en los casos en que la víctima no merece ni necesita protección penal. Las siguientes palabras de Schunemann definen su planteamiento: <Si el daño social resulta de la conducta de la víctima que desatiende sus propios intereses, entonces, de hecho, la víctima, no el ofensor, debe ser disuadido de comportarse de una forma socialmente dañosa. Y esta intimidación de la víctima puede ser mejor lograda negándole la protección del Derecho penal si ella descuidó sus propios intereses>. En suma, conforme al principio victimológico <debe existir una correspondencia entre la necesidad de pena del

comportamiento y la necesidad de protección de la víctima>. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Este principio establece o plantea la idea de que la víctima que ocasiona el daño deba repararlo así como también debe recibir una pena o sanción por la comisión del mismo y es así que se considera como un principio ya que existe la necesidad de sancionar este tipo de acciones.

El criterio de fin de protección de la norma o de alcance del tipo y la autopuesta en peligro de la víctima

La imputación de resultado al autor no depende únicamente de la existencia de una acción u omisión creadora de un riesgo no permitido, realizado en el resultado. En ciertas ocasiones se exige, adicionalmente, que el resultado lesivo se encuentre dentro del ámbito u objeto de protección planteado por la norma. Las prohibiciones penales tienen, pues, objetivos limitados; así, por ejemplo, no es objetivo del tipo penal evitar los resultados que deriven de la autopuesta en peligro de la propia víctima. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La introducción de la idea del fin de protección de la norma como criterio de restricción del tipo penal objetivo obedece fundamentalmente a los aportes realizados por ROXIN y RUDOLPH, pudiendo sostenerse que es el criterio que muestra mayores niveles de indefinición. A pesar de reconocerse la existencia de un ámbito de protección de la norma cuyo rebase supone la exclusión de la imputación objetiva, no existen suficientes señales por parte de la doctrina de los supuestos que conforman el objeto de protección normativa, lo que puede manifestarse peligrosamente a nivel jurisprudencial. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La víctima como se señala es protegida por la ley por ser quien recibe el perjuicio, sin embargo el autor considera que debería dejarse de lado la protección a la víctima cuando esta fue quien generó el hecho materia de imputación, teniendo en cuenta que existe la figura de la autopuesta en peligro por parte de esta.

La imputación a la víctima: Concurrencia de culpas y principio de autorresponsabilidad

La imputación de comportamientos al ámbito de responsabilidad de la víctima es uno de los aspectos que ha suscitado mayor atención doctrinal y respecto de la cual la jurisprudencia ha sido susceptible.

Este nivel de tratamiento ha propiciado que las propuestas de solución resulten de lo más diversas, destacando – por su trascendencia jurisprudencial – la tesis de la concurrencia de culpas y – por su contenido dogmático - la idea del principio de autorresponsabilidad.

El tema de la imputación a la víctima es uno que viene siendo muy investigado por cuanto es necesario hacer una investigación exhaustiva en cuanto a la determinación de la responsabilidad de esta y además debido a lo que sería la carga de la prueba para determinar que fue la víctima quien ocasionó el hecho.

La autorresponsabilidad

Un importante sector de la doctrina propone el recurso al principio general de autorresponsabilidad como criterio de imputación normativa de comportamientos. La atribución de responsabilidad a la víctima tiene como presupuesto la idea de la autorresponsabilidad, que parece partir de la idea que las personas deben responder únicamente de sus propios actos, lo que nos relaciona necesariamente con la noción de responsabilidad personal, lo que – a su vez – resulta congruente con la imagen del ser humano que dimana de la Constitución: el ser humano como ser capaz de autodeterminarse y con la libertad como valor superior del orden jurídico, en virtud del cual < se ha de partir siempre del principio de que cada uno responde de lo que hace y de sus propias decisiones>. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

La figura de la autorresponsabilidad como es bien detallada tiene como propósito que las personas se hagan responsables de su accionar, tanto bueno como malo dependiendo del riesgo que estas pueden ocasionar así como los daños que deriven de estos actos.

El comportamiento de la víctima y el consentimiento

Un sector minoritario de la doctrina penal soluciona los problemas de imputación al tipo objetivo, generados a partir del comportamiento de la víctima, recurriendo a la figura del consentimiento excluyente de la tipicidad. El problema del comportamiento de la víctima, según esta

doctrina, no puede solucionarse a través de la reducción teleológica de los tipos penales o la incorporación de consideraciones de política criminal en sede de interpretación. En todo caso, los criterios de imputación objetiva que aluden al comportamiento de la víctima pueden fácilmente ser reconducidos al consentimiento como causa de exclusión del tipo. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

En ese contexto, se entiende que los tipos penales aluden a ámbitos de situación que implican el reconocimiento de la autonomía de la persona humana y, por lo tanto, de su dignidad, lo que a su vez impide que se recurra a la función de protección de bienes jurídicos para ignorar al propio titular de los bienes jurídicos. La lógica subyacente a este razonamiento es la siguiente: El Estado es el tutor de los ciudadanos, quienes pierden su autonomía frente a aquel, solo el Estado sabe lo que es bueno para los ciudadanos. (Peter Alexis Albrecht y otros, 2014)

Teniendo en cuenta este capítulo, tenemos que el que la víctima tenga responsabilidad por el daño causado no hace que se eliminen los tipos penales ya que solo se estaría determinando que el sujeto activo está eximido de responder penalmente por el tipo establecido como ilícito.

Creación de riesgo no permitido

El principio general de la imputación objetiva es que el agente, mediante su acción, cree una situación de la que aparezca como muy probable que intereses jurídicamente protegidos sean dañados o que aumente un peligro ya existente. De modo que basta que el autor intensifique un peligro prohibido, lo cual sucede cuando empeora las circunstancias que ya comportan un riesgo. En consecuencia, no resulta decisivo el hecho de que el resultado de todas maneras debiera producirse. Así, la imputación objetiva es posible en los casos en los que se adelanta la producción de resultado: por ejemplo, causar la muerte de una persona agonizante. Lo mismo cuando se empeora el mal estado de salud en que se encuentra una persona (agravación de una enfermedad) o se impide que se salve a un individuo del peligro en que se encuentra, se restringe las posibilidades de salvamento. (Hurtado Pozo, 2011)

Como casi todo comportamiento en sociedad implica una intromisión en el ámbito de otro, resulta excesivo pretender reprimir la creación de cualquier

riesgo. Si esto se hiciera, se obstaculizaría demasiado el desarrollo normal de las actividades cotidianas (p. ej., la circulación de vehículos, el tráfico aéreo, la fabricación de medicamentos, la utilización de la energía nuclear). Para no llegar a situación tan extrema y negativa, el derecho penal no debe emplearse en aquellos casos en los que no se hayan sobrepasado los límites del riesgo tolerado o autorizado. (Hurtado Pozo, 2011)\

De acuerdo a este tema, toda persona tiene de acuerdo a ley cierto permiso de producir un daño permitido dentro de la sociedad, es así que quien ya estando en la realización de este riesgo permitido aumenta el peligro que puede generar es quien debe responder de manera absoluta por el hecho que a sabiendas que podía ser evitado, no lo produjo.

Agente responsable por crear un peligro

La creación del riesgo puede concernir tanto al que realiza una acción como a quien se abstiene de actuar. En el primer caso, se trata de quien se entromete en la vida de otro; salvo que este mismo, aun la víctima del perjuicio, cree o aumente la situación peligrosa. La segunda hipótesis concierne a quien, sin haber creado el peligro, está obligado, según las circunstancias del caso concreto, a impedir que el resultado dañino tenga lugar; por ejemplo, los padres en relación con los hijos (deber del garante). (Hurtado Pozo, 2011)

Si la misma persona se coloca en una situación de peligro, no se puede tratar de imputar el resultado que se produce al tercero que lo originó o lo hizo posible. Debido a que la puesta en peligro voluntaria de sí mismo no es penalmente relevante, la injerencia del tercero no concierne al derecho penal. Por ejemplo, en el caso del conductor que utiliza llantas usadas y que resulta lesionado en un accidente provocado por el estado de las llantas, el responsable del taller de mecánica que le vendió esos neumáticos no responde por delito de lesiones. (Hurtado Pozo, 2011)

Cuando la actividad es realizada por un conjunto de personas, hay que tener en cuenta la responsabilidad de cada uno de los participantes, pues, la manera de conducirse de uno o de algunos de estos puede impulsar o crear la ocasión para que otro, de manera plenamente responsable, realice un comportamiento peligroso para sí mismo. Por ejemplo, el caso del escalamiento de una montaña conllevando riesgos importantes para la

vida y la integridad corporal, en donde cada uno de los participantes que interviene, con plena conciencia de estos, los asume. A partir de ese momento, surge su responsabilidad personal; dicho de otra manera, asume la responsabilidad por el acto que ejecuta. Si sufre algún daño personal, este no podrá ser imputado a los demás, por más que sus actuaciones determinaran o dieran ocasión para que el lesionado, consciente y voluntariamente, practicara el comportamiento peligroso. (Hurtado Pozo, 2011)

No se puede llegar a la misma conclusión, por el contrario, si la persona en peligro es incapaz, por ejemplo, en razón de su salud mental o de su edad; o cuando no tuvo plena conciencia de los alcances de su decisión de participar en la actividad peligrosa y, por tanto, no quería correr el riesgo. De acuerdo con las circunstancias del caso concreto, puede tratarse de un caso de autoría debido a que la víctima no actuó de manera voluntaria con relación al peligro. (Hurtado Pozo, 2011)

Como lo ya antes mencionado, la persona que ocasiona o incrementa el riesgo permitido ocasionando un daño que no pueda ser evitado por otro, debe responder por este, salvo que se tenga por determinado la capacidad mental de la persona, es así que se da la excepción por cuanto es necesario determinar quién puede discernir y quién no.

Agente responsable por crear un peligro

Si la misma persona se coloca en una situación de peligro, no se puede tratar de imputar el resultado que se produce al tercero que lo originó o lo hizo posible. Debido a que la puesta en peligro voluntaria de sí mismo no es penalmente relevante, la injerencia del tercero no concierne al derecho penal. Por ejemplo, en el caso del conductor que utiliza llantas usadas y que resulta lesionado en un accidente provocado por el estado de las llantas, el responsable del taller de mecánica que le vendió esos neumáticos no responde por delito de lesiones. (Espinoza Espinoza, 2011) Tal y como se señala si la víctima es quien genera el hecho, este no se le puede imputar al tercero que no pudo evitar la comisión de este por cuanto fue de manera involuntaria, aclarando además que se le eximiría de responsabilidad y que no tiene más que ver dentro del asunto que se generó luego.

Realización del riesgo no permitido

La producción de un resultado, previsto en un tipo legal, podrá ser imputado al agente cuando constituye la realización del riesgo no permitido, que ha creado o aumentado. La valoración negativa del resultado está condicionada por el estrecho vínculo que lo une al propio peligro del comportamiento ejecutado. (Espinoza Espinoza, 2011)

La imputación objetiva y, por lo tanto, el carácter típico de la conducta no pueden ser admitidos cuando el agente disminuye el riesgo. No es imputable el resultado a quien lo causó y, de esta manera, evitó que la víctima sufriera una lesión más grave o muriera por la piedra lanzada por el agresor. (Espinoza Espinoza, 2011)

En los casos de riesgos no permitidos por la sociedad, se tiene que determinar quién lo provocó con la finalidad de poder sancionar o aplicar una medida de reparo al agente, quien sabía que estaba prohibido de realizar dicho accionar.

2.4 Definición de términos de la investigación:

Responsabilidad

La palabra Responsabilidad proviene del término latino responsum (ser capaz de responder, corresponder con otro). La responsabilidad es el cumplimiento de las obligaciones o cuidado al hacer o decidir algo, o bien una forma de responder que implica el claro conocimiento de que los resultados de cumplir o no las obligaciones, recaen sobre uno mismo. La responsabilidad se puede ver como la conciencia acerca de las consecuencias que tiene todo lo que hacemos o dejamos de hacer sobre nosotros mismos o sobre los demás. (Venemedia, 2014)

Victima

El origen de la palabra víctima se cree que viene de “victus” que significa alimento o del “vieo” que es atar con juncos (parte de un ritual) significando así atado o inmovilizado. Estos dos términos estarían relacionados al sacrificio, se dice que una víctima es un ser vivo (animal o persona) que se expone a un grave riesgo en obsequio de otra; es decir, está destinada a ser sacrificada. En otros casos, la víctima se define como una persona o animal que ha sufrido un daño (ya sea físico, psicológico, emocional y/o moral) por alguna acción o suceso. (Venemedia, 2014)

Reparación civil

Toda persona responsable criminalmente de un delito o falta es también responsable civilmente de los mismos; es decir, el culpable de un hecho punible, sea como autor, cómplice o encubridor, deberá responder también de los daños materiales o morales producidos o derivados de la infracción cometida, de los que resarcirá en la cuantía económica que determine al tribunal penal. (Enciclopedia Juridica, 2014)

Delito

Es toda acción u omisión que, por malicia o negligencia culpable, da lugar a un resultado dañoso, estando prevista o tipificada en la ley penal dicha acción u omisión con el señalamiento de la correspondiente pena o castigo. Cuando dicha conducta no alcanza la gravedad precisa para ser calificada como delito, puede encuadrarse en las faltas o delitos menores, cuya tipificación en la ley penal se hace separadamente de los delitos. (Enciclopedia Juridica, 2014)

Atipicidad

Ausencia de tipicidad, que obsta al proceso penal o, cuando menos, a la punibilidad. En el derecho penal atípicas son todas aquellas acciones que no se adecuan a la norma penal prescripta por lo que no son punibles. (Enciclopedia Juridica, 2014)

Riesgo creado

Constituye una modalidad de la responsabilidad objetiva (v.). Quien se sirve o tiene a su cuidado cosas que pueden ocasionar un peligro para terceros responde por esa sola circunstancia de los daños que aquéllas ocasionen. Tradicionalmente, la responsabilidad civil tenía carácter subjetivo y se derivaba de la culpa o de la negligencia, pero, en la segunda mitad del siglo XIX, los juristas empezaron a desarrollar la teoría de la objetivización de la responsabilidad, que fue recogida en la legislación civil de algunos países, entre ellos la Argentina, al referirse a las obligaciones que nacen de los hechos ilícitos que no son delitos. (Ossorio, 2010)

Daño

La palabra daño proviene del latín *damnum* que significa provocar dolor o perjuicio. Esta palabra la usamos cuando algo que se encuentra en perfecto estado, recibe algún tipo de golpe o fuerza externa que lo perjudica y

dependiendo de la magnitud del daño, este elemento que sufrió el deterioro puede detener sus funciones hasta que se solucione el daño. (Venemedia, 2014)

CAPÍTULO III
PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

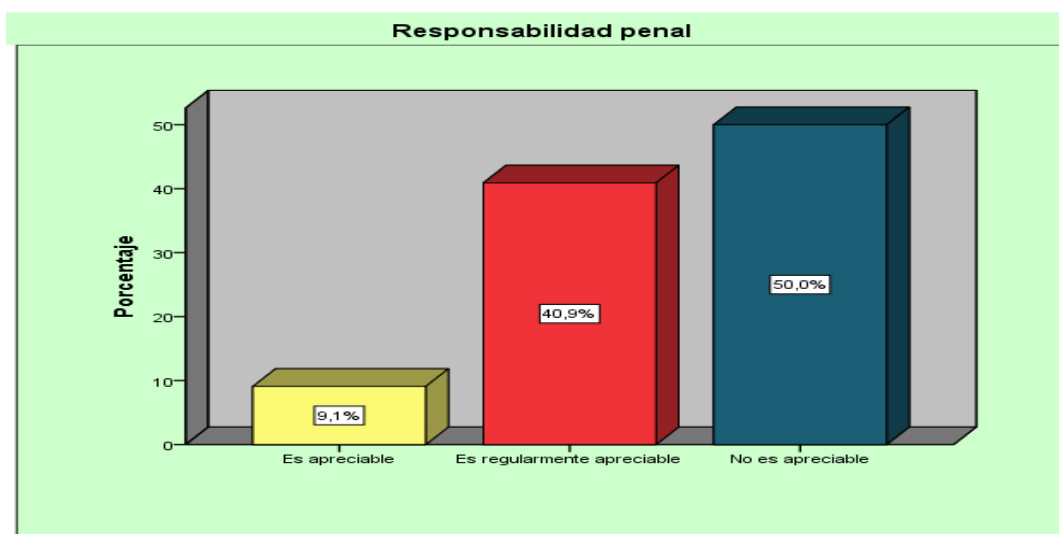
3.1. Análisis de Tablas y Gráficos

TABLA N° 1

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN RESPONSABILIDAD PENAL					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es apreciable	4	9,1	9,1	9,1
	Es regularmente apreciable	18	40,9	40,9	50,0
	No es apreciable	22	50,0	50,0	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

GRÁFICO N° 1



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

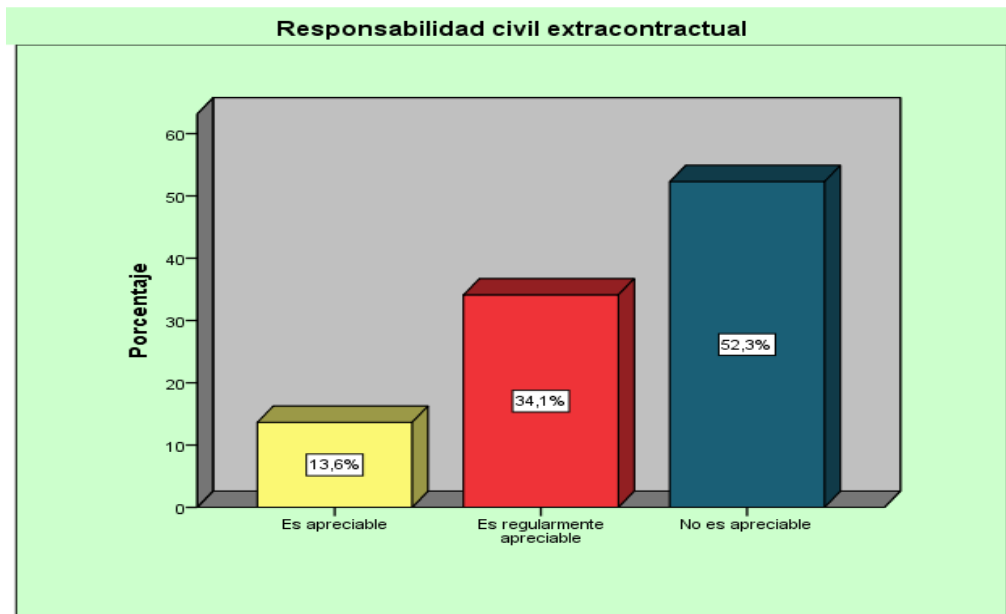
Al observar el contenido en la tabla N° 1 y gráfico N° 1; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable responsabilidad de la víctima, en la dimensión responsabilidad penal: 4, que representa al 9,1% manifiestan que es apreciable; mientras que 18, que representa al 40,9%, afirman que es regularmente apreciable y 22, que representa al 50,0% manifiestan que no es apreciable; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que no es apreciable la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco.

TABLA N° 2

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN RESPONSABILIDAD CIVIL EXTRACONTRACTUAL					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es apreciable	6	13,6	13,6	13,6
	Es regularmente apreciable	15	34,1	34,1	47,7
	No es apreciable	23	52,3	52,3	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

GRÁFICO N° 2



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

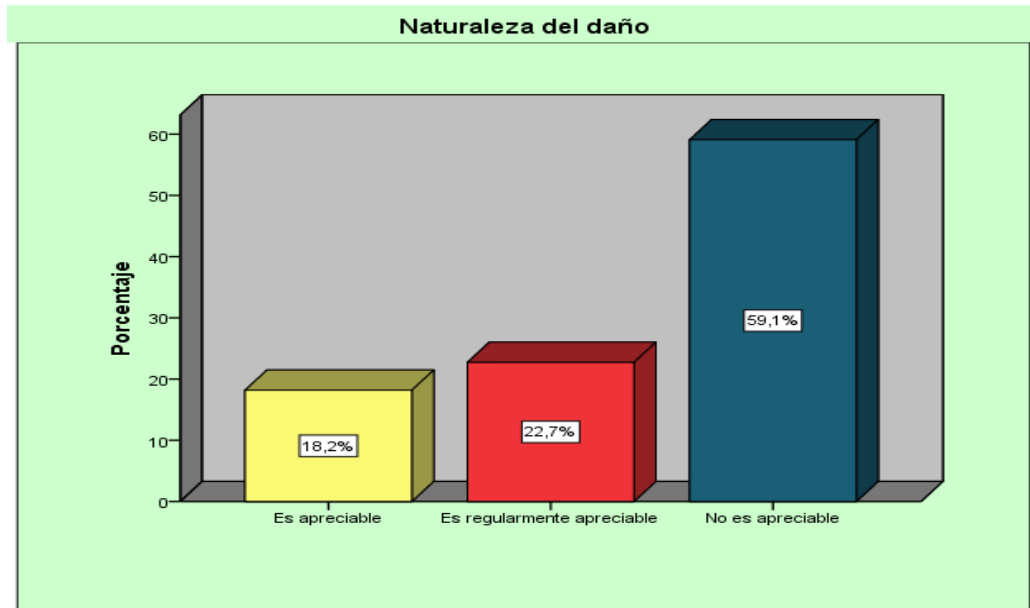
Al observar el contenido en la tabla N° 2 y gráfico N° 2; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable responsabilidad de la víctima, en la dimensión responsabilidad civil extracontractual: 6, que representa al 13,6% manifiestan que es apreciable; mientras que 15, que representa al 34,1%, afirman que es regularmente apreciable y 23, que representa al 52,3% manifiestan que no es apreciable; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que no es apreciable la responsabilidad civil extracontractual en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco.

TABLA N° 3

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN NATURALEZA DEL DAÑO					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es apreciable	8	18,2	18,2	18,2
	Es regularmente apreciable	10	22,7	22,7	40,9
	No es apreciable	26	59,1	59,1	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

GRÁFICO N° 3



Fuente: Cuestionario sobre responsabilidad de la víctima

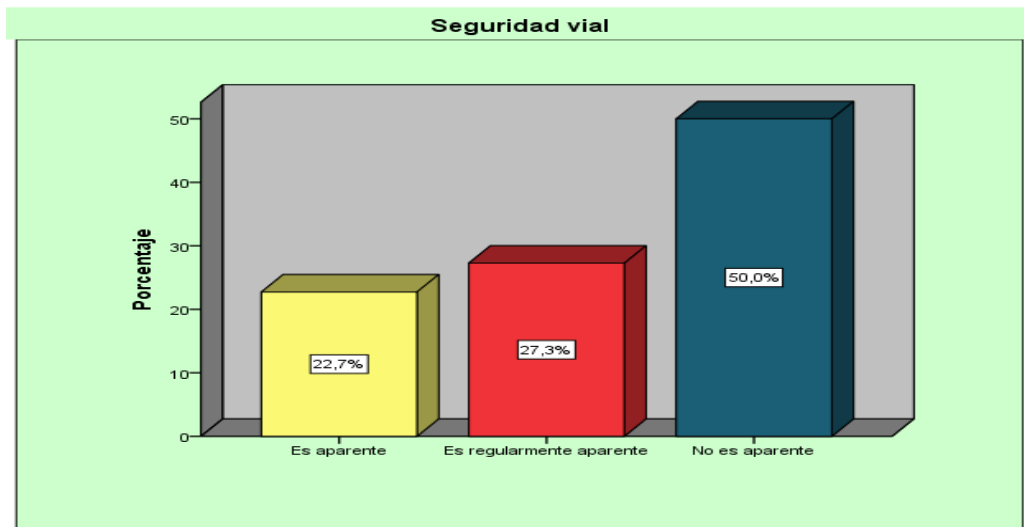
Al observar el contenido en la tabla N° 3 y gráfico N° 3; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable responsabilidad de la víctima, en la dimensión naturaleza del daño: 8, que representa al 18,2% manifiestan que es apreciable; mientras que 10, que representa al 22,7%, afirman que es regularmente apreciable y 26, que representa al 59,1% manifiestan que no es apreciable; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que no es apreciable la naturaleza del daño en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco.

TABLA N° 4

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN SEGURIDAD VIAL					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es aparente	10	22,7	22,7	22,7
	Es regularmente aparente	12	27,3	27,3	50,0
	No es aparente	22	50,0	50,0	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

GRÁFICO N° 4



Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

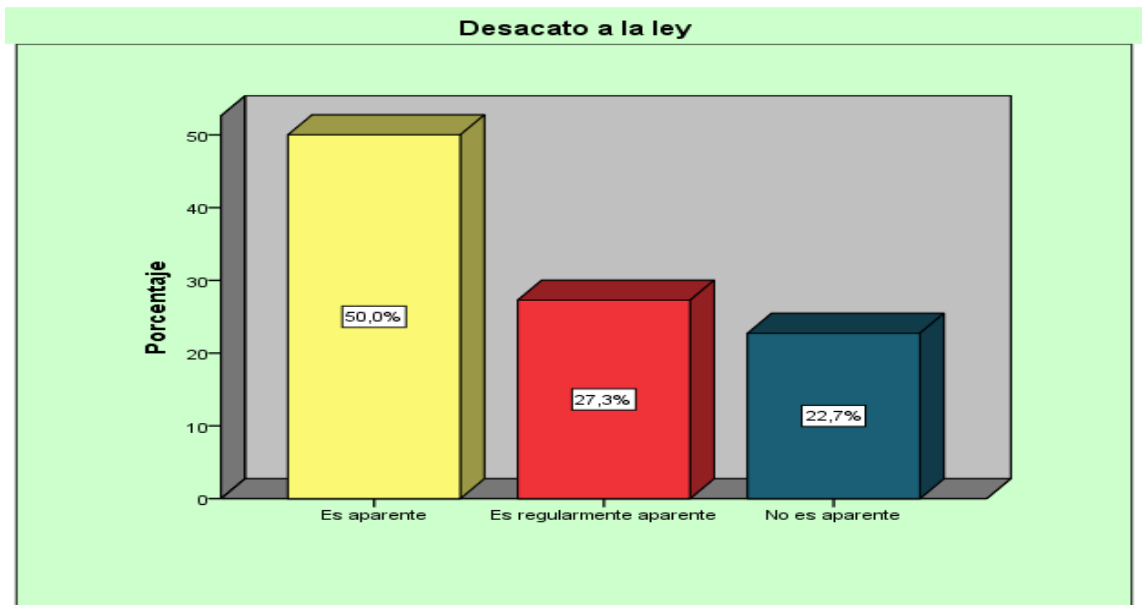
Al observar el contenido en la tabla N° 4 y gráfico N° 4; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable accidentes de tránsito, en la dimensión seguridad vial: 10, que representa al 22,7% manifiestan que es aparente; mientras que 12, que representa al 27,3%, afirman que es regularmente aparente y 22, que representa al 50,0% manifiestan que no es aparente; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que no es apreciable la seguridad vial en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco.

TABLA N° 5

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN DESACATO A LA LEY					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es aparente	22	50,0	50,0	50,0
	Es regularmente aparente	12	27,3	27,3	77,3
	No es aparente	10	22,7	22,7	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

GRÁFICO N° 5



Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

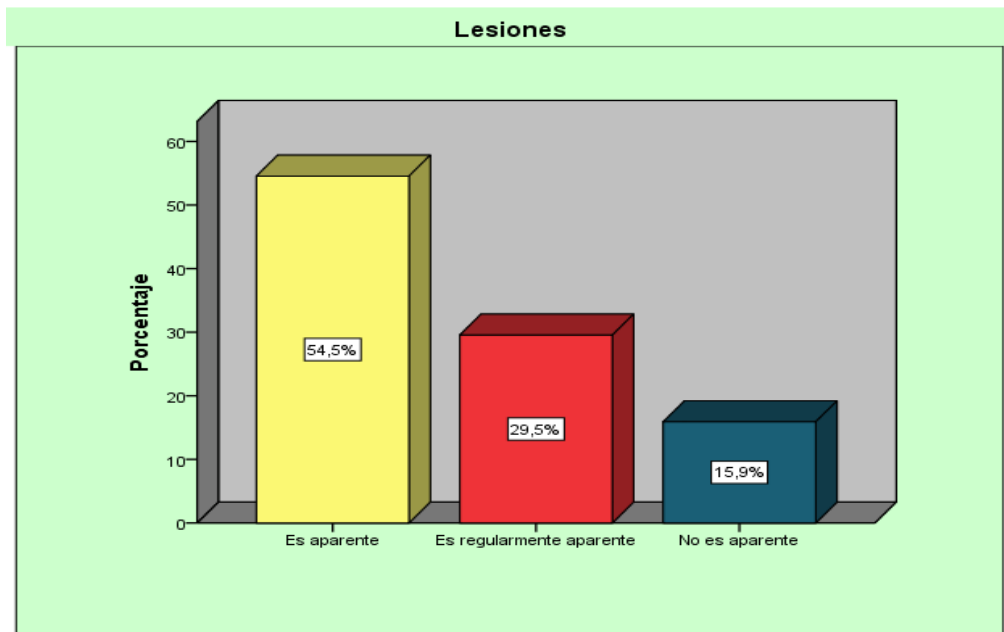
Al observar el contenido en la tabla N° 5 y gráfico N° 5; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable accidentes de tránsito, en la dimensión desacato a la ley: 22, que representa al 50,0% manifiestan que es aparente; mientras que 12, que representa al 27,3%, afirman que es regularmente aparente y 10, que representa al 22,7% manifiestan que no es aparente; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que es aparente el desacato a la ley en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco.

TABLA N° 6

RESULTADOS DE LA DIMENSIÓN LESIONES					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Es aparente	24	54,5	54,5	54,5
	Es regularmente aparente	13	29,5	29,5	84,1
	No es aparente	7	15,9	15,9	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

GRÁFICO N° 6



Fuente: Cuestionario sobre accidentes de tránsito

Al observar el contenido en la tabla N° 6 y gráfico N° 6; los resultados del cuestionario aplicado a una muestra representativa de 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco; respecto a la variable accidentes de tránsito, en la dimensión lesiones: 24, que representa al 54,5% manifiestan que es aparente; mientras que 13, que representa al 29,5%, afirman que es regularmente aparente y 7, que representa al 15,9% manifiestan que no es aparente; todo ello nos lleva a concluir que la mayoría de la muestra representativa afirman que es aparente el desacato a la ley en accidentes de tránsito, en la jurisdicción de la ciudad de Huánuco..

Prueba de Hipótesis.

Después del análisis de los resultados obtenidos de cada variable y sus dimensiones correspondientes a través de dos cuestionarios uno, para la variable responsabilidad de la víctima y otro, para la variable accidentes de tránsito; además del programa SPSS 26, se obtuvo los siguientes datos como coeficientes:

Respecto a la hipótesis general:

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 7 que, al correlacionar los resultados totales de las variables: responsabilidad de la víctima y accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,917; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 26:

TABLA N° 7

CORRELACIÓN DE LA HIPÓTESIS GENERAL				
			Responsabilidad de la víctima	Accidentes de tránsito
Rho de Spearman	Responsabilidad de la víctima	Coeficiente de correlación	1,000	,917**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	44	44
	Accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación	,917**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	44	44
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

Respecto a las hipótesis específicas:

Primera hipótesis específica

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 8 que, al correlacionar los resultados totales de la variable responsabilidad de la víctima y la dimensión seguridad vial en accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,974; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 26:

TABLA N° 8

CORRELACIÓN DE LA PRIMERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA CORRELACIONES				
			Responsabilidad de la víctima	Seguridad vial
Rho de Spearman	Responsabilidad de la víctima	Coeficiente de correlación	1,000	,974**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	44	44
	Seguridad vial	Coeficiente de correlación	,974**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	44	44

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

Segunda hipótesis específica:

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 9 que, al correlacionar los resultados totales de la variable responsabilidad de la víctima y la dimensión desacato a la ley en accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,880; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 26:

TABLA N° 9

CORRELACIÓN DE LA SEGUNDA HIPÓTESIS ESPECÍFICA				
			Responsabilidad de la víctima	Desacato a la ley
Rho de Spearman	Responsabilidad de la víctima	Coeficiente de correlación	1,000	,880**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	44	44
	Desacato a la ley	Coeficiente de correlación	,880**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	44	44
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

Tercera hipótesis específica:

H_i Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

H_0 No existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.

Toma de decisión

Se puede apreciar en la tabla N° 9 que, al correlacionar los resultados totales de la variable responsabilidad de la víctima y la dimensión lesiones en accidentes de tránsito, se obtiene un valor de Rho de Spearman =0,817; lo que indica que existe una correlación positiva alta; en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación. Tal como se evidencia en el siguiente cuadro de correlación, a través del software SPSS 26:

TABLA N° 10

CORRELACIÓN DE LA TERCERA HIPÓTESIS ESPECÍFICA				
			Responsabilidad de la víctima	Lesiones
Rho de Spearman	Responsabilidad de la víctima	Coeficiente de correlación	1,000	,817**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	44	44
	Lesiones	Coeficiente de correlación	,817**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	44	44
**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).				

3.2. Discusión de Resultados

Adolfo Costas Gascón, en su tesis: "Imputación Objetiva en los accidentes de tránsito. Una perspectiva práctica", para optar el grado de Doctor, por la Universidad Rey Juan Carlos de España; arriba a las siguientes conclusiones: a) Los accidentes de tráfico en sí han sido abordados por la doctrina penal, ya sea en el ámbito del estudio de los delitos contra la seguridad del tráfico, de la dogmática del delito imprudente, o de la aplicación de la imputación objetiva. Sin embargo, tal vez en estos estudios no se había acometido todavía un estudio más detenido en la aplicación práctica de los principios de imputación en la determinación de responsabilidad en los distintos casos. El propósito de contribuir a un mayor acercamiento entre teoría y práctica es el que ha guiado este trabajo. b) En los accidentes de tráfico se da una casuística muy amplia y variada, que requiere una investigación de difícil o imposible averiguación en todos sus puntos, pues en algunos casos, por mucho que se investigue siempre nos quedaran cabos sueltos o de dudosa comprobación, a saber: ¿Cómo poder precisar que ese conductor que ha sufrido un accidente por invadir la izquierda de la calzada y colisiona con otro vehículo, se encontraba en plenas facultades físicas o psíquicas, en el sentido de no haber podido sufrir un desvanecimiento? Al igual que, en los casos de adelantamiento, el vehículo adelantado aceleró en el momento de la maniobra en lugar de facilitar ésta al conductor que la realiza, o en salidas de la vía provocadas por deslumbramiento del conductor del vehículo que circula en sentido contrario. Por tanto, en los supuestos en los que se da una "conurrencia de culpas, causas o riesgos": ¿Cuál es la verdadera causa del accidente: el adelantamiento, el exceso de velocidad, haber sufrido su conductor un deslumbramiento, ¿un fallo mecánico de imposible comprobación o conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas? Pues bien, a la vista de estos planteamientos, se deduce que nos encontramos más bien ante una conurrencia de comportamientos, y por tanto de responsabilidades de muy difícil determinación a los efectos de valorar la causa principal del accidente, con lo cual, hablaremos no de una sola responsabilidad

sino de varias, al darse una concurrencia de conductas o comportamientos con un único resultado (accidente de tráfico). c) El nexo objetivo existente entre acción y resultado, tradicionalmente se constataba con la relación de causalidad, es decir, bastaba con que el resultado hubiera sido causado por la acción. Pero en el marco de la moderna teoría de la imputación objetiva, bajo el imperio del pensamiento teleológico-racional, a la relación de la causalidad hay que unir la constatación de una determinada relación de riesgo o nexo objetivo entre el resultado y la acción para responsabilizar al autor, por lo tanto, es importante diferenciar entre "ser causa y ser responsable del resultado (Costas Gascon, 2015). Los resultados de la presente investigación coinciden con las afirmaciones del autor en el sentido de que la implementación obligatoria del Proceso Inmediato no ha beneficiado el cumplimiento derivada del proceso por alimentos.

a) Carlos Juan Nieves Cervantes, en su tesis: “La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito”, para optar el grado de Magister, por la Universidad de San Martín de Porres; arriba a las siguientes conclusiones: a) Está probado que, debido a que los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito. b) Está probado que los montos por concepto de reparación civil que fijan los jueces en casos por delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito, no resarcan de manera proporcional el daño ocasionado a los perjudicados por dichos delitos. c) Está probado que los sentenciados por casos de delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito no cumplen con el pago de la reparación civil a los perjudicados. Está probado que el factor del subjetivismo influye a que los magistrados no determinen en forma objetiva la reparación civil de acuerdo al daño ocasionado. (Nieves Cervantes, 2016). Los resultados

obtenidos en la presente investigación, corroboran lo afirmado por el autor, en lo referente a que, Este problema trajo consigo mucha incertidumbre en la tutela de los justiciables, pues los mismos necesitaban ser atendidas de manera urgente dado al bien jurídico que protege este delito, a lo que en el año siguiente (2015) se dispuso la aplicación del proceso inmediato. 3.- Posterior a la aplicación del proceso inmediato, se ha evidenciado que ninguno de los casos estudiados fue resuelto dentro del tiempo establecido, pues aún es necesario que los justiciables esperen más de 12 meses para poder obtener una sentencia que les beneficie, además que, si bien es cierto que el objetivo de la dación de la norma referida al proceso especial del delito de omisión a la asistencia, es justamente acelerar el cumplimiento y efectivización de las sentencias que beneficien a los afectados, sin embargo este objetivo no se está cumpliendo.

El criterio de la autopuesta en peligro, como apuntan González Cussac y Mira Benavent, opera para excluir la responsabilidad del autor cuando la víctima decide voluntaria y libremente hacer frente al peligro asumiendo sus consecuencias, es decir, en aquellos casos en los que puede elegir sin interferencias ajenas entre enfrentarse al riesgo o no hacerlo. Siendo que la víctima creó el riesgo que se realizó tradujo de su acción, es decir, no puede trasladarse a terceras personas la responsabilidad por una muerte producida como consecuencia de la imprudencia de la propia víctima o, lo que es lo mismo, en violación de sus deberes de autoprotección. Fíjese que de haber sido otra la víctima, la responsabilidad penal habría recaído indudablemente en Luis, por operar indebidamente el tractor de remolque, sin posibilidad de trasladar la imputación del resultado a cualquier otra persona. Al haber sido Luis víctima de su propia negligencia, debe asumir las consecuencias del riesgo que solo él generó. Claro está, siempre que a dicho resultado no haya contribuido de manera relevante conducta alguna por parte de la empresa (falta a sus deberes de control o las normas de seguridad en el trabajo) o de un tercero. Parece claro que la muerte del trabajador solo puede ser atribuida o imputada a un hecho propio de la víctima, es decir,

se trata de una autopuesta en peligro consciente o, en términos de Jakobs, de una acción a propio riesgo. (Gonzalez Cussac y Mira Benavent, 2002). En ese sentido los resultados obtenidos en la presente investigación coinciden con las afirmaciones emitidas por el autor, en lo referente a la auto exposición al peligro por parte del peatón, debido esto a transitar por una vía que está prohibida, además de ello es de alta velocidad, es decir que siendo consciente de los peligros que trae consigo el atravesar la pista, lo hace.

3.3. CONCLUSIONES:

PRIMERA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se corrobora a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,917; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por lo tanto, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

SEGUNDA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la aplicación del proceso inmediato y el principio del interés superior del niño, niña y adolescente en el delito de omisión a la asistencia familiar en el Distrito Judicial de Huánuco, 20 entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se confirma a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,974; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por ende se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

TERCERA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se confirma a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,880; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

CUARTA:

Se determinó que existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020, tal como se confirma a través del estadígrafo de correlación Rho de Spearman, cuyo valor es de 0,817; lo que quiere decir que existe una correlación positiva alta, por ende, se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis de investigación.

3.4. RECOMENDACIONES:

PRIMERA:

Al Congreso de la República, canalizar la aprobación del Anteproyecto de Ley referido a la modificación de la norma sobre la responsabilidad de la víctima en accidentes de tránsito.

SEGUNDA:

A los administradores de justicia: Ministerio Público y Poder Judicial, desarrollar sendas agendas sobre el análisis del desarrollo de los procesos referidos a la aplicación de la responsabilidad de la víctima en accidentes de tránsito.

TERCERA.

Al Poder Judicial, promover la capacitación para los jueces, quienes son los encargados de resolver los casos y establecer alternativas de solución en lo referente a la responsabilidad de la víctima en accidentes de tránsito.

CUARTA:

A la Corte Superior de Justicia de Huánuco, establecer un programa de capacitación permanente para los administradores de justicia, del ámbito judicial de su jurisdicción, en lo referente a la responsabilidad de la víctima en accidentes de tránsito.

3.5 Fuentes de información

- Balcazar, M. A. (13 de Mayo de 2016). *Scribd*. Obtenido de Scribd: <https://es.scribd.com/doc/196705195/Responsabilidad-Del-Peaton-en-Los-Accidentes-de-Transito>
- Costas Gascon, A. (2015). *Imputacion Objetiva en los Accidentes de Trafico. Perspectiva Practica*. Madrid: Universidad Rey Juan Carlos.
- De Dios De Dios, M. A. (2010). *Culpabilidad Exclusiva de la victima en los accidentes de circulacion*. Salamanca: Universidad de Salamanca.
- Enciclopedia Juridica. (2014). *Enciclopedia Juridica*. Obtenido de Enciclopedia Juridica: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/delito/delito.htm>
- Espinoza Espinoza, J. (2011). *Derecho de la Responsabilidad Civil*. Huánuco: Rodhas SAC.
- Galvez Villegas, T. A. (2008). *Responsabilidad civil extracontractual y delito*. Huánuco: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Gonzalez Cussac y Mira Benavent. (2002). *Ambito de responsabilidad de la victima y teoria de la imputacion objetiva*. Madrid: Tecnos.
- Hernandez Sampieri, R. (2014). *Metodologia de la Investigacion*. Mexico: Mc Graw- Hill.
- Hurtado Pozo, J. (2011). *Manual de Derecho Penal Parte General*. Huánuco: Idemsa.
- Lichiardelli, U. (2016). *Imputacion a la victima*. Buenos Aires: Universidad Nacional de La Plata.
- Molero Cazani, J. M. (2015). *La Responsabilidad Extracontractual frente a las victimas en accidentes de transito*. Juliaca: Universidad Andina Nestor Caceres Velasquez.
- Nieves Cervantes, C. J. (2016). *La responsabilidad civil en los delitos culposos ocasionados por vehiculos motorizados en accidentes de transito*. Huánuco: Universidad de San Martin de Porres.
- Ordoñez Vasco, P. (2010). *Responsabilidad Civil por Actividades Peligrosas (Actualidad de las teorías subjetiva y objetiva)*. Bogotá: Pontificia Universidad Javeriana.

- Ossorio, M. (2010). *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Guatemala: Datascan S.A.
- Peter Alexis Albrecht y otros. (2014). *La víctima en el sistema penal*. Huánuco: Grijley .
- Poder Judicial del Peru. (2010). Víctima e imputación. *Poder Judicial*, 4.
- RPP Noticias. (05 de octubre de 2015). *RPP Noticias*. Obtenido de RPP Noticias: <http://rpp.pe/Huánuco/seguridad/cinco-maneras-en-las-que-los-peatones-provocan-accidentes-noticia-901682>
- Tamayo Ly, Carla y Silva Siesquen Irene. (s.f.). *DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN*. Obtenido de DEPARTAMENTO ACADÉMICO DE METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN: http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:K5jOlziwIVIJ:www.postgradoune.edu.pe/documentos/tecnicas_Instrumentos.pdf+&cd=3&hl=es-419&ct=clnk&gl=pe
- Universidad Nacional Abierta. (s.f.). *Maestría en Educación*. Obtenido de Maestría en Educación: <http://postgrado.una.edu.ve/metodologia2/paginas/cerda7.pdf>
- Venemedia. (28 de mayo de 2014). *Concepto y Definición*. Obtenido de Concepto y Definición: <http://conceptodefinicion.de/responsabilidad/>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

TÍTULO: LAS MEDIDAS DE PROTECCIÓN Y SU INCIDENCIA EN LA ERRADICACIÓN DE LA VIOLENCIA FAMILIAR DURANTE EL ESTADO DE EMERGENCIA POR COVID-9, EN EL MARCO DE LA LEY 30364 EN EL PRIMER JUZGADO MIXTO DE EMERGENCIA, 2020.

AUTOR: Br. RONAL KENY TORRES MUNGUÍA

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
<p>Problema General ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?</p> <p>Problemas específicos</p> <p>a) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?</p> <p>b) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?</p> <p>c) ¿Qué relación existe entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020?</p>	<p>Objetivo General Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>Objetivos específicos</p> <p>a) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>b) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>c) Determinar la relación que existe entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p>	<p>Hipótesis General Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>Hipótesis específicas</p> <p>a) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y la seguridad vial en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>b) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y el desacato a la ley en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p> <p>c) Existe una relación significativa entre la responsabilidad de la víctima y las lesiones en los accidentes de tránsito en la ciudad de Huánuco durante el 2020.</p>	<p>VARIABLE 1 Responsabilidad de la víctima</p> <p>Dimensiones:</p> <p>a) Responsabilidad penal b) Responsabilidad civil extracontractual c) Naturaleza del daño</p> <p>VARIABLE 2 Accidentes de tránsito</p> <p>Dimensiones:</p> <p>a) Seguridad vial b) Desacato a la ley c) Lesiones</p>	<p>Enfoque: Cuantitativo</p> <p>Tipo: Básica</p> <p>Nivel: Correlacional</p> <p>Diseño: No experimental, transversal, correlacional</p> <p style="text-align: center;">O1 M r O2</p> <p>M= muestra O= observación 1, 2 = variables correlacionales r = Grado de relación entre las variables.</p> <p>Método: Deductivo – Observación</p> <p>Población: Trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco.</p> <p>Muestra: 44 trabajadores de la administración de justicia de la ciudad de Huánuco.</p> <p>Muestreo: No probabilístico a criterio del investigador</p> <p>Técnica: Encuesta</p> <p>Instrumento: Cuestionario</p>

Anexo 2: Instrumento de investigación



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Anexo N° 2

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA Escuela Profesional de Derecho

CUESTIONARIO SOBRE RESPONSABILIDAD DE LA VÍCTIMA

Estimado trabajador administrador de justicia: Agradecemos su gentil participación en la presente investigación, para obtener información sobre la responsabilidad de la víctima en los accidentes de tránsito.

Instrucciones:

En las siguientes proposiciones marque con una "X" en el valor del casillero que según usted corresponde.

		1	2
		SI	NO
N°	Dimensiones		
		1	2
Responsabilidad Penal			
01	¿Está de acuerdo con eximir de responsabilidad al conductor del vehículo que fue parte del accidente de tránsito ocasionado por la víctima?		
02	¿Considera que la ley penal es adecuada en estos casos?		
03	¿Estaría de acuerdo con someter a la víctima a un proceso penal en caso se demuestre que fue quien ocasionó el accidente de tránsito?		
04	¿De someterse a la víctima a un proceso penal, cree usted que debería pagarse una reparación civil al conductor del vehículo?		
05	¿Considera necesaria la aplicación de una sanción a quienes no respetan el reglamento de tránsito, como por ejemplo la limpieza de calles?		
06	¿Cree usted que la ley debería crear un capítulo dedicado a los accidentes de tránsito ocasionados por la víctima?		
Responsabilidad Civil Extracontractual			
07	¿Conoce usted el significado de reparación civil?		
08	¿Cree usted que debería pagársele una reparación civil al peatón imprudente o negligente que ocasiono el accidente?		
09	¿Considera usted necesario que para obtener una reparación civil se alegue un daño moral?		
10	¿Conoce usted el significado de lucro cesante y daño emergente?		
11	¿En caso de muerte, cree usted que los familiares deberían exigir una reparación civil sabiendo que fue quien ocasionó el accidente?		
12	¿Cree que debería modificarse la ley o norma que contempla la reparación civil respecto a lo antes preguntado?		
Naturaleza del daño			
13	¿Considera usted que la víctima es consciente de su exposición al peligro cuando no respeta las reglas de tránsito?		
14	¿Cree usted que es necesario analizar las circunstancias del hecho para determinar si hubo responsabilidad directa de la víctima o del conductor?		
15	¿Cree usted que los accidentes ocasionados por la víctima solo ocurren en vías rápidas y/o carreteras?		
16	¿Cree usted que la mayoría de los accidentes de tránsito son ocasionados por el transporte público?		
17	¿Considera que los accidentes de tránsito en carreteras son ocasionados debido a que las personas no toman conciencia del riesgo antes de cruzar las vías?		
18	¿Sabe usted lo que es un daño extrapatrimonial?		

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
Escuela Profesional de Derecho

CUESTIONARIO SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO

Estimado trabajador administrador de justicia: Agradecemos su gentil participación en la presente investigación, para obtener información sobre la responsabilidad de la víctima en los accidentes de tránsito.

Instrucciones:

En las siguientes proposiciones marque con una "X" en el valor del casillero que según usted corresponde.

		1	2
		SI	NO
Nº	Dimensiones		
		1	2
Seguridad Vial			
01	¿Considera usted que las vías de tránsito y los puentes peatonales han sido bien diseñados?		
02	¿Cree usted que de aplicarse el control del reglamento de tránsito disminuirían los accidentes de tránsito?		
03	¿Cree que con la existencia de Organizaciones no Gubernamentales ayudaría a la agencia de tránsito para la capacitación y concientización sobre seguridad vial?		
04	¿Antes de cruzar alguna vía, usted mira a ambos lados y respeta el semáforo?		
05	¿Considera que en las zonas donde hay carreteras debería haber más puentes peatonales?		
06	¿Cree usted que en Huánuco hay una adecuada señalización vial?		
Desacato a la ley			
07	¿Cree usted que en Huánuco se respetan las normas de tránsito?		
08	¿Alguna vez ha recibido una multa por no respetar las reglas de tránsito peatonal?		
09	¿Usted utiliza los puentes peatonales para cruzar las vías rápidas y carreteras?		
10	¿Conoce usted el reglamento de tránsito relacionado al peatón?		
11	¿Cree usted que las personas no cumplen con las reglas de tránsito peatonal por desconocimiento?		
12	¿Considera que en su zona los paraderos están bien definidos?		
Lesiones			
13	¿Considera que de generarle lesiones a la víctima el conductor debería pagar por la recuperación de esta, sabiendo que fue quien ocasiono el accidente?		
14	¿Cree usted que muchas de las víctimas buscan se les ocasione una lesión para poder obtener algún beneficio económico?		
15	¿Cree que, de causarse una lesión al conductor, la víctima debería resarcirlo por causar el daño?		
16	¿Considera usted que se le debería resarcir a la víctima dependiendo del tipo de lesión?		
17	¿Considera necesario determinar el tipo de lesión para aplicar una responsabilidad ya sea a la víctima o al conductor?		
18	¿Usted cree que el daño moral debería considerarse como una lesión?		

Anexo 3: Validación de expertos

Anexo: 4
ANTEPROYECTO DE LEY
SUMILLA: LA RESPONSABILIDAD DE LA
VÍCTIMA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO –
HUÁNUCO 2020.

ANTEPROYECTO DE LEY NRO: 1

El Bachiller en Derecho RONAL KENY TORRES MUNGUÍA de la Universidad Alas Peruanas, en estricto cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 107 de la Constitución Política del Perú presento el siguiente proyecto de Ley:

I. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El progresivo aumento del tráfico y la utilización masiva del automóvil están dando lugar a que se produzcan, cada vez con más frecuencia, accidentes de circulación. Estos cambios, que sin duda han creado continuas mejoras para la sociedad actual, han venido a incrementar la problemática que ello supone para Derecho de daños, particularmente en el régimen de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor.

En esta tesis, el autor analiza los aspectos materiales de la responsabilidad civil en lo atinente a la culpa exclusiva de la víctima. En relación a estas cuestiones es importante conocer el régimen especial de responsabilidad de los daños derivados del accidente de circulación «RD 8/2004 Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor» y las causas de exoneración de la responsabilidad objetiva «artículo 1 de la ley». El objetivo principal es alcanzar una respuesta positiva a la situación problemática.

El presente trabajo doctrinal contiene algunas reflexiones en conexión con las siguientes cuestiones: ¿Cuál es el significado de accidente de tráfico? «A pesar de la aparente claridad terminológica que atesora el concepto ¿accidente?, éste, o por mejor decir, la fijación de lo que es accidente y desde cuándo existe el mismo, es una de las cuestiones más controvertidas ¿Cuál es la legislación especial que afecta al accidente o hecho de la circulación? ¿Cuál es el significado de la conducta diligente? ¿Cuál es el significado de la inversión de la carga de la prueba? «En relación a la problemática surgida entre conductor y víctima».

Todo ello, desde dos perspectivas: por un lado, a través del análisis crítico de la normativa existente en estos momentos en materia de responsabilidad derivada de daños causados por el accidente de circulación, y por otro, para fijar una posición doctrinal inequívoca.

Desde una posición globalizada los Principios Europeos de la Responsabilidad Civil han intentado dar respuesta a algunas de estas cuestiones en el ámbito de la responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos a motor: Así en el artículo 5:101 establece: «La persona que lleva a cabo una actividad anormalmente peligrosa responde objetivamente por el daño característico del riesgo que tal actividad comporta y que resulta de ella».

Por otra parte, se exponen las normas y las doctrinas jurisprudenciales aplicables a estos supuestos y, en particular, los supuestos de responsabilidad objetiva y las causas de exoneración y la forma de resarcimiento. En este sentido, no es descabellado argüir que la indemnización de los daños debe ir encaminada a lograr la integra compensación de los mismos, para proporcionar al perjudicado de un accidente de circulación la plena indemnidad por el acto dañoso, esto es la que en derecho romano se llamaba "restitutio in integrum"

En el presente trabajo de investigación, haremos un análisis de la responsabilidad civil, propiamente la extracontractual, y con la información respectiva trataremos de identificar la responsabilidad civil en un accidente de tránsito que es provocado por el peatón. Todos los que conducimos un vehículo tenemos conocimiento de que, al hacer uso de este, nos enfrentamos a muchos riesgos, incluido la imprudencia del peatón. Las personas que vivimos en una sociedad tenemos derechos y obligaciones, y que todos somos iguales ante la ley, eso es lo que dice La Constitución y otras normas, en ese entender, tocaremos temas importantes que están dentro de la responsabilidad, como los elementos para que se configure y la víctima pueda pedir una reparación, la subjetividad del agente, la objetividad de los daños, y cómo es que se rompe esta relación entre causa y efecto, en fin, todos estos temas, repito importantes serán abordados y con la amplia información de juristas, como Trazegniec, Osterling, Sessarego, y muchos más. Bajo el Instituto de la responsabilidad civil todas las personas estamos en la obligación de resarcir el daño causado ya sea por dolo o culpa, más no ocurre si un sujeto imprudente en estado

ecuánime, en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas provoca un accidente de tránsito y el conductor hace todo lo posible para no atropellarlo, producto de este hecho el vehículo queda dañado, impactar con otro vehículo o vivienda, como también pueden haber lesiones personales, en este caso por lo general la justicia siempre hará responsable al conductor y/o propietario del vehículo y el peatón siempre quedará impune. Por consiguiente, la investigación está centrada en ese punto y cuáles son los motivos por los que la legislación es benevolente con el peatón imprudente.

En el presente trabajo de investigación, haremos un análisis de la responsabilidad civil, propiamente la extracontractual, y con la información respectiva trataremos de identificar la responsabilidad civil en un accidente de tránsito que es provocado por el peatón. Todos los que conducimos un vehículo tenemos conocimiento de que al hacer uso de este, nos enfrentamos a muchos riesgos, incluido la imprudencia del peatón. Las personas que vivimos en una sociedad tenemos derechos y obligaciones, y que todos somos iguales ante la ley, eso es lo que dice La Constitución y otras normas, en ese entender, tocaremos temas importantes que están dentro de la responsabilidad, como los elementos para que se configure y la víctima pueda pedir una reparación, la subjetividad del agente, la objetividad de los daños, y cómo es que se rompe esta relación entre causa y efecto, en fin, todos estos temas, repito importantes serán abordados y con la amplia información de juristas, como Trazegniec, Osterling, Sessarego, y muchos más. Bajo el Instituto de la responsabilidad civil todas las personas estamos en la obligación de resarcir el daño causado ya sea por dolo o culpa, más no ocurre si un sujeto imprudente en estado ecuánime, en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas provoca un accidente de tránsito y el conductor hace todo lo posible para no atropellarlo, producto de este hecho el vehículo queda dañado, impactar con otro vehículo o vivienda, como también pueden haber lesiones personales, en este caso por lo general la justicia siempre hará responsable al conductor y/o propietario del vehículo y el peatón siempre quedará impune. Por consiguiente, la investigación está centrada en ese punto y cuáles son los motivos por los que la legislación es benevolente con el peatón imprudente

II. ANÁLISIS COSTO – BENEFICIO DE LA FUTURA NORMA LEGAL

El impacto de la presente iniciativa legislativa resulta favorable en la medida en que, no genera costo alguno al Estado.

PLAN NACIONAL DE LA ESTRATEGIA ELABORADA POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES.

FINALIDAD

Reforzamiento de leyes de tránsito y educación masiva vía radio y televisión a los ciudadanos.

Las leyes de tránsito son regulaciones que permiten el desplazamiento ordenado tanto de vehículos motorizados como de peatones y ciclistas. Estas buscan además, disminuir los accidentes y las consiguientes lesiones y muertes. Del mismo modo, la educación vial es el conjunto de acciones, conductas, estrategias, leyes y políticas que buscan promover la seguridad, prevenir siniestros, salvar vidas y minimizar o evitar daños en el contexto del tránsito. Es por ello que el reforzamiento de las leyes de tránsito y la educación vial han sido consideradas como intervenciones para la prevención de accidentes de tránsito y de las lesiones y muertes ocasionadas por los mismos.

En dicho sentido, se ha reportado que la implementación de políticas de seguridad vial en Irán logró disminuir en forma significativa las tasas de muerte y morbilidad por lesiones de accidentes de tránsito. Esta intervención incluyó aspectos como el reforzamiento de leyes de tránsito en general y acerca del uso de cinturones de seguridad y cascos de motocicleta, así como campañas educativas comunicacionales a través de radio y televisión (7). Igualmente, una intervención holística en Japón incluyó componentes de seguridad vial (normatividad, infraestructura vial, mejora de condiciones de trabajo de conductores, aumento de zonas de juego seguras, atención de trauma, compensación financiera para víctimas, sistema de obtención de licencia de conducir, uso de cinturón de seguridad, etc.) entre la década 1990 y 2000, con los que logró reducir las tasas de mortalidad por lesiones de accidentes de tránsito, aunque no se logró cambiar las tasas de morbilidad (8). Australia también combinó el uso de infraestructura, política, y fiscalización obteniendo una reducción en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito a nivel nacional (9).

En Korea, antes de la Copa del Mundial FIFA 2002, se introdujo una política de reducción de choques mediante las siguientes medidas: aplicación de multa para cinturones de seguridad no abrochados, control de siete conductas de manejo riesgosas, expansión de sistema de monitoreo con cámaras, sistema de recompensa financiera por evidencia de infracción de tráfico, introducción del sistema de inspección de seguridad vial, y por último,

la introducción de un programa de educación permanente para un tráfico seguro. Esta política logró una reducción de 5,9% de muertes asociadas a tráfico en un periodo de ocho meses (10).

Otro ejemplo a mencionar es el caso de Brasil, país en el que la política nacional de tráfico incluyó penalidades rigurosas para infracciones de tránsito para conductores y peatones; así como la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad. Una intervención local en Londrina utilizó el monitoreo electrónico de radar en puntos estratégicos de la ciudad para controlar la velocidad del vehículo y evidenció una reducción de más de 40% en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en dicha ciudad.

III. EFECTO DE LA VIGENCIA DE LA NORMA QUE SE PROPONE SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La presente iniciativa legislativa recomienda la modificación de la norma dentro de un escenario jurídico de cumplimiento por parte de las autoridades responsables, en los procesos penales.

IV. FORMULA LEGAL

Reforzamiento de leyes de tránsito y educación masiva vía radio y televisión a los ciudadanos, así como también capacitaciones en colegios y centros de trabajos.

Las leyes de tránsito son regulaciones que permiten el desplazamiento ordenado tanto de vehículos motorizados como de peatones y ciclistas. Estas buscan, además, disminuir los accidentes y las consiguientes lesiones y muertes. Del mismo modo, la educación vial es el conjunto de acciones, conductas, estrategias, leyes y políticas que buscan promover la seguridad, prevenir siniestros, salvar vidas y minimizar o evitar daños en el contexto del tránsito. Es por ello que el reforzamiento de las leyes de tránsito y la educación vial han sido consideradas como intervenciones para la prevención de accidentes de tránsito y de las lesiones y muertes ocasionadas por los mismos.

En dicho sentido, se ha reportado que la implementación de políticas de seguridad vial en Irán logró disminuir en forma significativa las tasas de muerte y morbilidad por lesiones de accidentes de tránsito. Esta intervención incluyó aspectos como el reforzamiento de leyes de tránsito en general y acerca del uso de cinturones de seguridad y cascos de motocicleta, así como campañas educativas comunicacionales a través de radio y televisión (7). Igualmente, una intervención holística en Japón incluyó componentes de seguridad vial (normatividad, infraestructura vial, mejora de condiciones de trabajo de

conductores, aumento de zonas de juego seguras, atención de trauma, compensación financiera para víctimas, sistema de obtención de licencia de conducir, uso de cinturón de seguridad, etc.) entre la década 1990 y 2000, con los que logró reducir las tasas de mortalidad por lesiones de accidentes de tránsito, aunque no se logró cambiar las tasas de morbilidad (8). Australia también combinó el uso de infraestructura, política, y fiscalización obteniendo una reducción en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito a nivel nacional (9).

En Korea, antes de la Copa del Mundial FIFA 2002, se introdujo una política de reducción de choques mediante las siguientes medidas: aplicación de multa para cinturones de seguridad no abrochados, control de siete conductas de manejo riesgosas, expansión de sistema de monitoreo con cámaras, sistema de recompensa financiera por evidencia de infracción de tráfico, introducción del sistema de inspección de seguridad vial, y por último, la introducción de un programa de educación permanente para un tráfico seguro. Esta política logró una reducción de 5,9% de muertes asociadas a tráfico en un periodo de ocho meses (10).

Otro ejemplo a mencionar es el caso de Brasil, país en el que la política nacional de tráfico incluyó penalidades rigurosas para infracciones de tránsito para conductores y peatones; así como la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad. Una intervención local en Londrina utilizó el monitoreo electrónico de radar en puntos estratégicos de la ciudad para controlar la velocidad del vehículo y evidenció una reducción de más de 40% en la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en dicha ciudad.

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIONES CUANTITATIVA

I. DATOS GENERALES:

- 1.1 Apellidos y nombres del informante: Dr. BARRIOS VALER, EDWIN
- 1.2 Institución donde labora: UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
- 1.3 Autor del instrumento: Br. RONAL KENY TORRES MUNGUIA
- 1.4 Título de la Investigación: LA RESPONSABILIDAD DE LA VICTIMA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO – HUÁNUCO 2020.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE				BAJA				REGULAR				BUENA				MUY BUENA			
		0	6	11	16	61	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																				
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación.																				
4.ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems.																	X			
5.SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																				
6.INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados.																				
7.CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos.																				
8.COHERENCIA	Entre Hipótesis dimensiones e indicadores.																				
9.METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos.																				
10.PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la Ciencia																				

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El instrumento es aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 92%
LUGAR Y FECHA: Octubre, de 2021.



.....
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE

DNI: 24705026..Teléfono: 995144404.

**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIONES CUANTITATIVA

I. DATOS GENERALES:

1.5 Apellidos y nombres del informante: Mg. MIRANDA MIRANDA, PABLO FELIPE

1.6 Institución donde labora: UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

1.7 Autor del instrumento: Br. RONAL KENY TORRES MUNGUIA

1.8 Título de la Investigación: LA RESPONSABILIDAD DE LA VICTIMA EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO – HUÁNUCO 2020.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

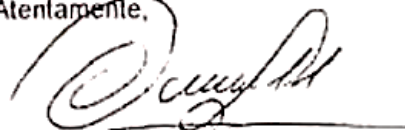
INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE				BAJA				REGULAR				BUENA				MUY BUENA			
		0	6	11	16	61	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.																			X	
2.OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																			X	
3.ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación.																			X	
4.ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems.																	X			
5.SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																			X	
6.INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados.																				X
7.CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos.																			X	
8.COHERENCIA	Entre Hipótesis dimensiones e indicadores.																			X	
9.METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos.																			X	
10.PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la Ciencia																			X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: El instrumento es aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 90%

LUGAR Y FECHA: Octubre, de 2021.

Atentamente,



.....
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE