



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA

Escuela Profesional De Derecho

TESIS

**“PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA
DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INCULPADO EN
HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015 -
2017”**

PRESENTADO POR:

Bach. Mirta Miriam Santa cruz Prado

ASESORES:

Mg. Walter Manuel Ruiz Villacis

Abog. Rommel Gustavo Motta Arce

PARA OPTAR EL TITULO PROFESIONAL DE ABOGADO

LIMA – PERÚ

2018



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

DICTAMEN DE EXPEDITO DE TESIS N° 020 -T-2018-OIYPS-FDYCP-UAP

Visto, el Oficio N° 040-2018-OGYT-FDYCP-UAP, de fecha 19.02.2018 de la Oficina de Grados y Títulos, en el que se solicita la revisión final de trabajo de Investigación presentado por el/la bachiller **MIRTA MIRIAN SANTA CRUZ PRADO**, a fin que se declare expedito para sustentar la tesis titulada "**PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015 -2017**"

CONSIDERANDO

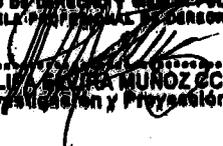
Que, el Reglamento de Grados y Títulos aprobado por Resolución Rectoral N° 15949-2015.R-UAP de fecha 28.12.2015, contempla las disposiciones normativas correspondientes a las funciones de las Oficinas de Investigación, el mismo que concuerda con lo dispuesto por el Reglamento de Investigación e Innovación Tecnológica aprobado por Resolución Rectoral N° 17483-2017-R-UAP de fecha 15.12.2016.

Que, de la revisión de la tesis, se aprecia que esta cuenta con el informe de el/la asesor/a metodólogo Abg. Rommel Gustavo Motta Arce de fecha 13 de febrero de 2018 y el informe de el/la asesor/a temático Mg. Walter Manuel Ruiz Villasis de fecha 12 de febrero de 2018, informes que señalan que la tesis ha sido desarrollada conforme a las exigencias requeridas para el trabajo de investigación correspondiente al aspecto temático y procedimiento metodológico.

DICTAMEN

Atendiendo a estas consideraciones y al pedido de el/la bachiller **MIRTA MIRIAN SANTA CRUZ PRADO** esta Jefatura **DECLARA EXPEDITA LA TESIS**; titulada "**PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015 -2017**" Debiendo el/la interesado/a continuar y cumplir con el proceso y procedimiento para que se le programe el examen oral de sustentación de Tesis.

La Victoria, 20 de febrero de 2018


Dra. FELICIA MUÑOZ CURO
Jefe de Investigación y Proyección Social

FEMC/jmu

INFORME N° 001 --WMRV-T-2018

AL : Dr. Ricardo Alfredo Díaz Bazán Ph.D.
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política.

DE : Mg. Walter Manuel Ruiz Villacis
Docente Asesor
Código N° 051234.

REFERENCIA : Resolución Decanal N°0077-2018-FDYCP-UAP de 31-01-2018

ASUNTO : Asesoría Temática: Tesis

BACHILLER : **SANTACRUZ PRADO MIRTA MIRIAM**
Título: "PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015-2017".

FECHA : 12 de febrero del 2018

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a la Resolución de la referencia, a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente informe conteniendo la evaluación de los aspectos de forma y fondo:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las normas del APA.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

"PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015-2017".

Con relación al título del tema de investigación consideramos que el tema que ha elegido la bachiller se encuentra dentro de los temas de investigación de nuestro entorno necesarios en su investigación a fin de analizar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidente de tránsito en la ciudad de Moyobamba – Región San Martín.

DEL CAPÍTULO I : PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- Descripción de la realidad problemática.

El problema de la investigación trata de establecer los riesgos que el sistema social está dispuesto a tolerar y definir como delictuales sólo aquellos que excedan el margen de los socialmente permitidos.

- Justificación e importancia a la investigación.-

Por su naturaleza este trabajo analiza los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculpaado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito, siendo necesario para su correcta aplicación analizarlo, tomando en cuenta los primigenios criterios de imparcialidad e idoneidad necesarios para su útil y eficaz aplicación.

El estudio es importante, pues, año-a-año se vienen incrementando las muertes por accidentes de tránsito, por lo que es imperativo frenar las muertes por este tipo de accidentes. También es importante cumplir con las leyes vigentes en lo relacionado al tema y aplicar la ley con todo rigor sin discriminar a nadie. La relevancia social de esta investigación está dada por el hecho de que las muertes producidas por accidentes de tránsito, traducidos como homicidio culposos se producen en una cantidad importante, pues son cientos de personas que pierden la vida y/o quedan incapacitados de manera temporal o permanente, debido al actuar de personas irresponsables que conducen vehículos a excesiva velocidad y esto debe frenarse imponiendo castigos con penas severas.

DEL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

Antecedentes de la investigación:

El tema "RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO Agravado POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO" ha sido materia de diversas investigaciones, las cuales han arrojado estadísticas que han servido de base para determinar su importancia en la vida social. Es así que se han realizado estudios estadísticos de los que se ha establecido que afectan a un 2.96% del común de los habitantes en los departamentos de Lima, Arequipa, Moquegua, Madre de Dios, Ucayali y Junín.

Sobre el particular también ha investigado Manuel Mauricio Martínez López (año 2015) en el tema "Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez", que es donde concluye en que los accidentes de tránsito cuando el conductor está en estado de embriaguez ha dado lugar al estudio de la figura del "dolo eventual".

Asimismo, Esmeralda Azucena García Martínez, Fredy Edmundo Hernández Martínez y Suyapa Marbely Pineda Velásquez, en el año 2004 realizaron un estudio sobre "el delito culposo", en el cual concluyeron que al momento de culpar a una persona por determinada acción penal no basta la comprobación de la realización de una acción antijurídica y atribuible, sino que además, habrá que determinar si el autor ha obrado culpablemente.

Bases Teóricas

Las bases teóricas han descansado en la descripción de dos términos fundamentales: Homicidio culposo y accidentes de tránsito, explicando y describiendo el primero en sus componentes básicos como son: el elemento típico esencial, los elementos de tipicidad objetiva, el nexo de causalidad, la infracción del deber de cuidado, la objetivación por infracción del deber de cuidado, la teoría del riesgo permitido, el estado de embriaguez, el agente que conduce vehículo motorizado y la antijuricidad; y asimismo, el segundo, en: la infracción al deber de cuidado, el riesgo, los reglamentos, la lex artis, los conocimientos especiales, el resultado, el resultado como una consecuencia de la infracción al deber de cuidado, el caso fortuito, el principio de confianza, la concurrencia de culpas, el consentimiento, la culpa vs. el dolo, el dolo directo, el dolo indirecto y el dolo eventual.

Bases Legales

Considera la normativa vigente respecto al tema: "PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DETRÁNSITO, materia de estudio, tomando en cuenta la jerarquía de los diferentes cuerpos legales existentes.

- Constitución Política del Perú.
- Código penal : Decreto Legislativo N° 635
Art. 111. Homicidio culposo., modificado por el artículo 1 de la Ley N° 27753 de 9/6/2002.
- Ley N° 29439, de fecha 19 de noviembre del 2009, Ley que modifica e incorpora artículos al Código Penal y modifica los Códigos Procesales Penales, referidos a la conducción en estado de ebriedad o drogadicción.

Definición de términos básicos

Se ha realizado de manera apropiada y acorde con el fondo de la investigación la definición de los siguientes términos: homicidio culposo, bien jurídico, elementos del tipo y agravación.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

Discusión de Resultados.

La investigación ha realizado el análisis estadístico de carácter descriptivo correlacional entre las variables de: homicidio culposo agravado con la variable de accidentes de tránsito, indicando que tienen relación significativa con la Inspección Ocular para determinar la responsabilidad del inculpado.

Se contrasto los resultados encontrados con los antecedentes de la investigación y las bases teóricas de la investigación.

Conclusiones y Recomendaciones

La Tesis materia del presente informe concluye que la Inspección Ocular influye en el grado de culpabilidad del investigado; la pericia in situ es determinante en el grado de culpabilidad del investigado; y la acción de omisión y/o abandono de la víctima incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidente de tránsito, siendo que en la ciudad de Moyobamba mayormente el que genera el accidente ayuda y/o socorre a la víctima.

Recomendaciones:

La Tesis materia de Informe, recomienda, entre otros aspectos:

- Que el personal que practica Inspecciones Oculares debe estar debidamente capacitado y contar con los implementos, herramientas y materiales necesarios.
- Que el personal a cargo de las pericias debe estar debidamente capacitado y debe existir en número suficiente.
- Que se debe tomar siempre en cuenta la circunstancia del abandono de la víctima luego del accidente.
- Que los organismos encargados de velar por el cumplimiento de las disposiciones legales realicen su labor con mayor empeño y mejorando sus mecanismos a efectos de garantizar que las disposiciones dadas sean adecuadamente cumplidas.

Fuentes de información:

La tesista ha recurrido a 14 fuentes de información tanto nacional como extranjera, la cual consideramos está relacionada directamente con el tema materia de su investigación.



CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente al **aspecto temático** considero que la bachiller **MIRTA MIRIAM SANTACRUZ PRADO**, ha realizado la tesis conforme a las exigencias establecidas por la Facultad, para su preparación y elaboración; la misma que está concluida y lista para ser sustentada.

Atentamente,



.....
Mg. Walter Manuel RUIZ VILLACIS
Docente Asesor
Código:051234



INFORME N°004-RGMA-T-2018

A : **Dr. Ricardo Alfredo Díaz Bazán PhD**
Decano de la Facultad de Derecho y Ciencia Política

DE : **Abg. Rommel Gustavo Motta Arce**
Docente Asesor
Código N° 050773

REFERENCIA : Resolución Decanal N° 0077-2018-FDYCP-UAP

ASUNTO : Asesoría Metodológica: Tesis

BACHILLER : **MIRTA MIRIAM SANTACRUZ PRADO**
Título: "PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015-2017"

FECHA : 13 de febrero de 2018

Tengo el agrado de dirigirme a Usted, con relación a la referencia; a fin de hacer de vuestro conocimiento el presente Informe, la evaluación de los aspectos de forma y fondo:

1. DE LOS ASPECTOS DE FORMA

Se ha considerado la Resolución Vicerrectoral N° 2342-2013-VIPG-UAP, que regula la estructura del proyecto de Tesis, la estructura de la Tesis, y que hace referencia a las normas del APA.

2. DE LOS ASPECTOS DE FONDO

TÍTULO DEL TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Con relación al título del tema de investigación, **PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INculpADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015-2017**, consideramos que es procedente, que cumple con los requisitos que todo título debe tener ya que se consignan las dos variables, el año y el lugar donde se hace la investigación.

DEL CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

- Descripción de la realidad problemática
Existe una revisión de la literatura que tiene relación con el problema planteado. Se presta atención a áreas donde el investigador informa datos relevantes y algunos resultados interesantes que la investigación los informa detalladamente.
- Delimitación de la Investigación
Existe una correcta delimitación espacial; en la ciudad de Moyobamba periodo 2015-2017 teniendo un alcance a nivel nacional. También se consigna una delimitación social que comprende al personal de la fiscalía y especialistas del tema. En cuanto se refiere la delimitación temporal abarcó el periodo de Moyobamba 2017. En cuanto se refiere a la delimitación conceptual comprende dos conceptos fundamentales: el homicidio culposo y los accidentes de tránsito.

- Problemas de la Investigación
El problema se resume en una pregunta que refleja toda la problemática de la investigación: ¿Cuáles son los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 - 2017?
- Objetivos de la Investigación
En cuanto se refiere al objetivo general de la investigación: "Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 - 2017". Dicho objetivo ha sido precisado utilizando un verbo infinitivo que termine en ar, er, ir,
- Hipótesis y variables de la investigación
En cuanto se refiere a la hipótesis: Los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito muchas veces no son tomados en cuenta de manera correcta en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 - 2017.
- Metodología de la investigación
En cuanto a la metodología se consigna a qué tipo de investigación pertenece la investigación que se expone, también se señala el nivel de investigación, siendo en esta oportunidad una investigación descriptiva, en cuanto al método correctamente se señala que es deductivo hipotético, porque se dice que se dedujo una hipótesis, en cuanto se refiere al diseño se señaló que es no experimental correlacional, también se precisa la población y la muestra correctamente.
- Justificación e importancia de la investigación
En la tesis se valora y es importante la investigación porque contribuye a apoyar una teoría sobre los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito y desarrolla una teoría del problema planteado. En cuanto a la importancia la investigación concede aportes sobre la teoría del problema planteado.

DEL CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

- Antecedentes de la Investigación
Se debería consignar una mayor cantidad de antecedentes internacionales y antecedentes nacionales.
- Bases teóricas
Se consigna teoría de varios autores sobre las dos variables y sobre el problema planteado.
- Bases Legales
Se consigna una serie de leyes y normas jurídicas que tienen relación con la investigación.
- Definición de Términos Básicos.
Hay una correcta selección de términos que se han usado en toda la investigación.

DEL CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

- Análisis de Tablas y Gráficos
Se consignan tablas y gráficos con el respectivo análisis y la interpretación respectiva de dichas tablas y gráficos.

- **Discusión de Resultados**
Se ha desarrollado una correcta discusión de los resultados haciendo una correcta coincidencia y complementación de los diversos resultados.
- **Conclusiones**
Las conclusiones están planteadas correctamente.
- **Recomendaciones**
Las recomendaciones están planteadas y tienen relación lógica con las conclusiones.
- **Fuentes de información**
Hay una correcta aplicación de las técnicas APA.

ANEXOS

Matriz de Consistencia

En cuanto se refiere a la matriz de consistencia hay que reforzar la metodología de la investigación.

Instrumento(s)

Se consignan los instrumentos respectivos.

Validación de instrumento por expertos (Ficha de validación del instrumento. Juicio de expertos).

CONCLUSIÓN

Por lo expuesto, habiéndose cumplido con las sesiones de asesoramiento correspondiente al **aspecto metodológico** considero que el bachiller **MIRTA MIRIAM SANTACRUZ PRADO**, ha realizado la **tesis** conforme las exigencias establecidas por la Facultad, para su preparación y elaboración; el mismo que está concluido y listo para ser sustentado.

Atentamente,

DEDICATORIA

A mis queridos hijos, Julio Dann e Iván Cruz Santa Cruz futuro médico. A mis queridos hermanos, Nina Ebelia, Nelly Soledad, Alden Arístides, Adán Efraín y Eva Violeta Santa Cruz Prado y con amor inconmensurable a la memoria de mis adorados padres Andrés Antenor Santa Cruz Santa Cruz y Juana Adela Prado Villarreal (QDEP) quienes me impulsaron en el largo camino al presente y al recuerdo.

AGRADECIMIENTO

Mi más profundo agradecimiento al destacado profesor Dr. Walter Mendizabal Anticona por su abnegada dedicación y constancia, como guía en la culminación del presente trabajo, quien volcó sus conocimientos para culminar con éxito mi excelsa vocación y ser defensora del derecho por una causa justa. Asimismo, a Daniel Ruiz Villacorta especialista judicial del juzgado penal unipersonal por el apoyo en la validación de los instrumentos.

RECONOCIMIENTO

La realización de esta investigación de tesis fue posible, en primer lugar, al doctor Walter Mendizabal Anticona, al personal de la Corte Superior de Justicia de la Región San Martín. Asimismo, a la facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas.

A los asesores, metodólogo y temático, por su dirección y ayuda constante, en especial por su orientación metodológica y por su continuo estímulo durante todo el proceso hasta al final del mismo.

A todas aquellas personas que en forma directa o indirecta contribuyeron a que este trabajo de investigación pudiera llevarse a cabo.

INDICE

DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTO	iii
RECONOCIMIENTO.....	iv
INDICE	v
RESUMEN.....	8
ABSTRACT	9
INTRODUCCIÓN	10
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	11
1.1. Descripción de la realidad problemática	12
1.2. Delimitación de la investigación	16
1.2.1. Delimitación espacial.....	16
1.2.2. Delimitación social.....	16
1.2.3. Delimitación temporal	16
1.2.4. Delimitación conceptual.....	17
1.3. Problema de investigación	17
1.3.1. Problema principal (general)	17
1.3.2. Problemas secundarios	17
1.4. Objetivos de la investigación.....	17
1.4.1. Objetivo general	18
1.4.2. Objetivos secundarios	18
1.5. Hipótesis y variables de la investigación.....	18
1.5.1. Hipótesis general.....	18
1.5.2. Hipótesis secundarias	18
1.5.3. Variables (Definición conceptual y operacional).....	19
1.6. Metodología de la investigación.....	20

1.6.1. Tipo y nivel de investigación.....	20
1.6.2. Método y diseño de investigación.....	21
1.6.3. Población y muestra de investigación	22
1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	23
1.6.5. Justificación, importancia y limitaciones de la investigación.....	25
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO.....	28
2.1. Antecedentes de la investigación.....	29
Antecedentes internacionales	29
Antecedentes Nacionales	29
Antecedentes locales	32
2.2. Bases legales.....	33
2.3. Bases teóricas	35
2.3.1. Homicidio culposo	35
2.3.2. Accidentes de tránsito	40
2.4. Definición de términos básicos	55
CAPITULO III: PRESENTACIÓN, ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS.....	57
3.1. Análisis de tablas y gráficos.....	58
3.2. Discusión de resultados	69
3.3. Conclusiones	73
3.4. Recomendaciones	74
3.5. Fuentes de información.....	76
ANEXOS	78
Anexo 1: Matriz de consistencia	79
Anexo 2: Anteproyecto de ley.....	81
Anexo 3: Instrumentos.....	86

Anexo 4: Validación de experto	89
Anexo 5: Informe de opinión de expertos de instrumentos de investigaciones cuantitativas.....	92

RESUMEN

El presente trabajo de investigación básica tiene por título “Principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017”.

El objetivo fue: Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

El tipo de investigación, en el presente estudio fue “Investigación Aplicada”. Según la finalidad del presente estudio, la investigación se concentra en el nivel “Descriptivo”.

La población estuvo conformada por 120 abogados especializados en Derecho Penal, litigantes a nivel de la Corte Superior de Justicia de Moyobamba. A setiembre del 2017. La muestra considerada luego de aplicar la fórmula del muestreo fue de 92 (Abogados especializados en Derecho Procesal Penal).

Las principales conclusiones fueron: a) La inspección ocular incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado, b) La pericia in situ incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado y c) la acción de omisión y/o abandono de la víctima incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

Palabras clave: Homicidio culposo, accidentes de tránsito, inculpado.

ABSTRACT

This basic research paper is entitled "Main criteria taken into account to determine the responsibility of an accused in aggravated manslaughter aggravated by traffic accidents in the city of Moyobamba period 2015 -2017".

The objective was to: Determine the main criteria taken into account to determine the responsibility of an accused in aggravated homicide aggravated by traffic accidents in the city of Moyobamba period 2015-2017.

The type of research, in the present study was "Applied Research". According to the purpose of the present study, the research focuses on the "Descriptive" level.

The population consisted of 120 lawyers specialized in Criminal Law, litigants at the level of the Superior Court of Justice of Moyobamba. To September of 2017. The sample considered after applying the sampling formula was 92 (Lawyers specializing in Criminal Procedure Law).

The main conclusions were: a) The ocular inspection significantly affects the determination of the responsibility of an accused, b) The on-site expertise has a significant impact on the determination of the responsibility of an accused and c) the action of omission and / or abandonment of The victim has a significant impact on the determination of the responsibility of an accused person in aggravated homicide caused by traffic accidents in the city of Moyobamba, 2015-2017.

Keywords: Wrongful homicide, traffic accidents, defendant.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo lleva por Título “PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INCULPADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015 -2017”.

El trabajo desarrollado se divide en tres capítulos de acuerdo a las disposiciones expedidas por la Universidad:

En el Primer Capítulo, se consideró el planteamiento del problema, el problema de investigación, los objetivos, las hipótesis y la metodología de la investigación.

En el Segundo Capítulo, se abordó el marco teórico que incluye los antecedentes, bases legales y las bases teóricas.

En el tercer Capítulo, se muestran los resultados, el análisis e interpretación del trabajo de campo. Asimismo, incluye la discusión de resultados, las conclusiones, recomendaciones y fuentes de información.

CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En 1930, Engisch hablaba todavía de la rareza de los delitos culposos. La razón de semejante afirmación estriba en que hasta aquella época estos delitos eran tan insignificantes en relación a los dolosos que el legislador podía permitirse tratarlos de forma un tanto superficial y fragmentaria (Nuñez, 1974). Y por ende la dogmática los consideraba en un segundo plano, a tal punto que fueron llamados “los hijastros del Derecho Penal” (Bustios, 1989).

Sin embargo, desde aquel entonces la situación se ha transformado radicalmente. El progreso científico y el desenvolvimiento técnico ha puesto a disposición del hombre complejos mecanismos cuyo manejo es fuente de peligro, tanto para quien los utiliza, como para los demás. El extraordinario avance científico y tecnológico, en su faz negativa, ha provocado que la sociedad actual esté cubierta de nuevos y grandes peligros, a tal punto que sea denominada como una “sociedad del riesgo” (Beck, 1998), cuya característica principal consiste en que el progreso científico-tecnológico y los riesgos crecientes van de la mano.

Ahora bien, paralelamente al incremento de los riesgos, se puede apreciar en la dogmática penal una continua y cada vez mayor preocupación por las conductas imprudentes. Del mismo modo, en la praxis judicial se observa un aumento de las investigaciones y procesos que tienen su origen en este tipo de delitos. La importancia que hoy en día han adquirido los delitos culposos es tal que han pasado de ser hijastros del Derecho Penal a ser “hijos predilectos de la dogmática jurídico-penal” (García, 1998).

Precisamente la existencia e importancia de los tipos penales culposos se constituye en la verificación de que en nuestra sociedad las acciones peligrosas son aceptadas (Rodríguez, 2013), pero estando sujeto a control el riesgo producido. Es decir, por un lado, la sociedad se

ha visto en la necesidad de tolerar ciertas conductas peligrosas (Arroyo, 2003), pues de lo contrario (de no aceptarse ningún peligro) podría quedar paralizada la vida social misma (Hormazabal, 1999).

El tráfico rodado, la utilización de maquinaria pesada en la industria, el empleo de sustancias nocivas para producir medicamentos, son ejemplos de lo que venimos diciendo. Ciertamente, ese tipo de actividades peligrosas, al mismo tiempo que amenazan la integridad de determinados bienes jurídicos, proporcionan grandes beneficios de toda índole para el desarrollo social, por lo que no puede prescindirse de las mismas (Alcacer, 2007).

Existe pues en la sociedad postmoderna un riesgo permitido para que la sociedad pueda seguir funcionando. Pero, y, en segundo lugar, dicho riesgo se encuentra sometido a control, esto es a medición de sus niveles de permisibilidad (Silva, 1997).

En suma, el ordenamiento jurídico no incorpora una prohibición de evitar toda conducta peligrosa, sino que, por el contrario, permite la realización de actividades en sí mismas peligrosas siempre que se ejecuten cumpliendo determinadas medidas de precaución.

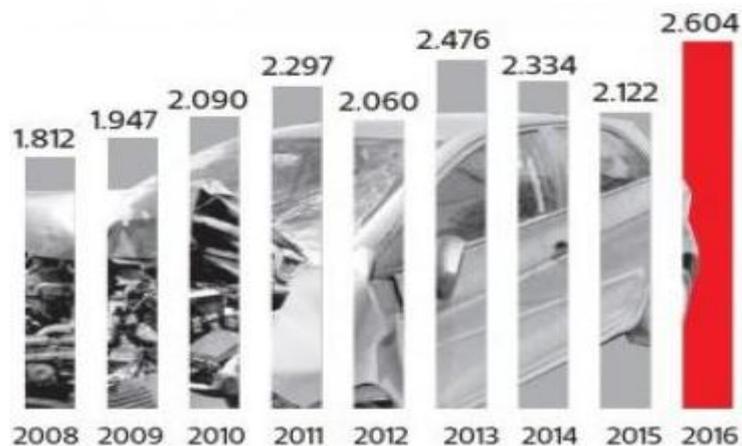
El problema es, en consecuencia, de límites. Se trata de establecer los riesgos que el sistema social está dispuesto a tolerar y de definir como delictuales solo aquellos que excedan el margen de lo socialmente permitido. La culpa o imprudencia punible, de esta manera, estará asociada a aquellas actividades riesgosas que sobrepasen el marco de la prudencia que ellas exigen (Bustos, 2004).

Esta tarea de definición ciertamente no es fácil teniendo en cuenta la cantidad de actividades de alto riesgo que cada día tienen lugar en el proceso social y la imposibilidad humana de controlarlos bien sea por su

imprevisibilidad, o bien porque a las personas no se les puede exigir, por ser psicológicamente imposible, que estén atentas en todo momento a las posibles consecuencias de sus acciones.

En lo relacionado a los accidentes de tránsito que es materia del presente trabajo de investigación es importante mencionar que en el mundo mueren 1.2 millones de personas y 35 millones resultan heridas a consecuencia de accidentes de tránsito, con un costo económico aproximado de 518 mil millones de dólares anuales, lo que representa un promedio del 1.5% del (PBI). Estas cifras aumentarán en 65% en los próximos 20 años, de no existir un compromiso con la prevención.

Los países de ingresos medios y bajos cuentan sólo con el 48% del total de vehículos, pero son los más afectados pues el 90% de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales ocurren en ellos. En el Perú, los accidentes registrados en las carreteras del país han tenido un repunte en el 2016 respecto de años anteriores.



Fuente: PNP

Respecto de los accidentes registrados en las diversas carreteras del país (que representan el 20% del total), estos han tenido en el 2016 un repunte respecto de años anteriores. Hasta noviembre habían ocurrido 2.604 accidentes, la cifra más alta de los últimos diez años.

Según estadísticas de la Policía de Carreteras, estos accidentes dejaron 726 muertos y 5.800 heridos (el índice más alto de heridos en los últimos cinco años).

Aunque en todo el país los choques y despistes de buses son los casos más comunes, la incidencia de los accidentes y el grado de siniestralidad están diferenciados por zonas. El 2016, las rutas del sur han sido las más frecuentes a estos accidentes. La Panamericana Sur y la carretera de penetración sur; que incluye la Vía Libertadores, la ruta Nasca-Cusco y las ramificaciones viales que llegan hasta Puno y Madre de Dios; han sido escenario del 54% de siniestros. Más de la mitad de casos con muertos y heridos se reportaron en estas mismas vías.

En las vías del norte; que incluyen la Panamericana Norte, la carretera de penetración hacia Huaraz, las rutas de la sierra liberteña, Cajamarca y Chota; ocurrieron el 27% de los accidentes. El 19% restante se presentó en la Carretera Central y las rutas que conectan la selva.

Las cifras policiales muestran que los errores humanos representan casi el 70% de las causas de accidentes, siendo los más comunes el exceso de velocidad, la imprudencia y la ebriedad del conductor. Las fallas mecánicas y de infraestructura fueron la causa de apenas el 5% de casos.

Además de la pérdida de vidas humanas, los accidentes automovilísticos implican pérdidas económicas. Estos tuvieron un costo calculado en S/19 mil millones en el 2015, según un estudio de la consultora Alauda, especializada en seguridad vial y conservación de infraestructuras. Esta cifra equivale a poco más del 3% del PBI.

Esto es preocupante; pues la inobservancia de reglas técnicas de manejo e imprudencia de choferes profesionales, que originan accidentes de tránsito con muertos y heridos, constituyen delito de homicidio y lesiones culposas.

Para determinar la validez de las distintas versiones y de la responsabilidad del inculpado en un accidente de tránsito debe tenerse en cuenta pruebas como la inspección ocular y las pericias respecto a la calidad del terreno en donde se realizaron los hechos.

Por otro lado, el dejar a los heridos de un accidente sin prestar asistencia médica, constituye delito contra la administración de justicia (fuga del lugar de accidente artículo 408 del Código Penal), la que se relaciona con el delito de omisión de socorro (artículo 126 del Código Penal). Esta conducta no debe confundirse con otras figuras; la exposición o abandono de menores e incapaces (artículo 125 del Código Penal), que requiere que el sujeto pasivo se encuentre a cargo del sujeto activo; y la omisión de auxilio (artículo 127 del Código Penal).

1.2. Delimitación de la investigación

1.2.1. Delimitación espacial

El estudio se llevará a cabo en la Ciudad de Moyobamba – Región San Martín.

1.2.2. Delimitación social

El estudio se llevará a cabo a nivel de personal de la fiscalía y especialistas en el tema.

1.2.3. Delimitación temporal

El estudio se llevará a cabo en el periodo 2017.

1.2.4. Delimitación conceptual

Para la realización del presente trabajo de investigación se utilizará fuentes bibliográficas, hemerograficas y electrónicas que relacionadas con los temas de homicidio culposo y accidentes de tránsito.

1.3. Problema de investigación

1.3.1. Problema principal (general)

¿Cuáles son los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?

1.3.2. Problemas secundarios

1. ¿De qué manera la inspección ocular incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?
2. ¿De qué manera la pericia in situ incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?
3. ¿De qué manera la omisión y/o abandono de la víctima incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo general

Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

1.4.2. Objetivos secundarios

1. Determinar como la inspección ocular incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.
2. Precisar de qué manera la pericia in situ incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.
3. Establecer como la acción de omisión y/o abandono de la víctima incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

1.5. Hipótesis y variables de la investigación

1.5.1. Hipótesis general

Los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito muchas veces no son tomados en cuenta de manera correcta en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

1.5.2. Hipótesis secundarias

1. La inspección ocular incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

2. La pericia in situ incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.
3. La acción de omisión y/o abandono de la víctima incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

1.5.3. Variables (Definición conceptual y operacional)

Variables	Definición conceptual	Definición operacional
Homicidio culposo	El homicidio culposo puede ser definido como aquella muerte producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico, siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión fuera posible, o habiéndolo previsto confía sin fundamento en que no se producirá el resultado que se representa.	Esta variable sirve para conocer los grados de responsabilidad de los inculpados de homicidio culposo.
Accidentes de tránsito	Al hablar de “Accidente de tránsito”, podemos advertir que, precisamente por tratarse de un accidente, en principio, nos encontraríamos ante un suceso no querido; en otras palabras, ante una figura culposa. La característica esencial del delito culposo es que la finalidad del sujeto no coincide con el resultado obtenido. En otras palabras, el autor no deseó provocar el resultado obtenido. Teniendo en cuenta la falta de coincidencia entre la finalidad del sujeto y el resultado ocasionado, el fundamento del reproche penal se basa en que el hecho fue consecuencia de una infracción al deber de cuidado.	Esta variable sirve para conocer la figura culposa en un accidente de tránsito.

1.5.3.1. Operacionalización de las variables

Variable	Indicadores	Instrumento
Homicidio culposo	1. Inspección ocular 2. Pericia in situ 3. Omisión y/o abandono de la víctima	Encuesta estructurada
Accidentes de tránsito	1. Responsabilidad de la víctima. 2. Responsabilidad de un tercero. 3. Caso fortuito. 4. Responsabilidad del conductor del rodado.	Encuesta estructurada

Fuente: Elaboración propia

Opinión de experto	Muestra
Abogado especialista en derecho penal. Daniel Ruiz Villacorta	1

Fuente: Elaboración propia

1.6. Metodología de la investigación

1.6.1. Tipo y nivel de investigación

a) Tipo de investigación

El tipo de investigación, en el presente estudio reúne lo necesario para ser establecido como **“Investigación Básica”**.

El interés de la investigación básica es práctica, pues sus resultados son utilizados inmediatamente en la solución de problemas cotidianos. La investigación básica normalmente identifica la situación problema y busca, dentro de las posibles soluciones, aquella que pueda ser la más adecuada para el contexto específico. (Vara, 2012).

b) Nivel de investigación

Según la finalidad del presente estudio, la investigación se concentra en el nivel “**Descriptivo**”. Utilizan métodos y técnicas estadísticas tanto para la recolección de datos como para sus análisis. Sus técnicas más populares son el cuestionario estructurado, las escalas o pruebas estandarizadas, las guías de observación estructuradas y las guías de registro estructurado. (Vara, 2012).

1.6.2. Método y diseño de investigación

a) Método de investigación

El método deductivo es el descriptivo, sustentado en la observación, deductivo y de análisis-síntesis. Los diseños descriptivos se usan para medir cuantitativamente las variables de una población, para obtener índices matemáticos; tales como índices de correlación, porcentajes y frecuencias.

b) Diseño de investigación

El diseño corresponde a la investigación descriptiva no experimental. Es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Se basa fundamentalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para analizarlos con posterioridad. En este tipo de investigación no hay condiciones ni estímulos a los cuales se expongan los sujetos del estudio. Los sujetos son observados en su ambiente natural. (Vara, 2012).

El Diseño específico es el siguiente.

M = Muestra.

O = Observación.

X = Homicidio culposo agravado

- Y =** Accidentes de tránsito
- R =** Relación entre las variables.

1.6.3. Población y muestra de investigación

a) Población de investigación

Es el conjunto de todos los individuos (objetos, personas, documentos, data, eventos, empresas, situaciones, etc.) a investigar. La población es el conjunto de sujetos o cosas que tienen una o más propiedades en común, se encuentran en un espacio o territorio y varían en el transcurso del tiempo. La población estuvo conformada por 120 abogados especializados en Derecho Penal, litigantes a nivel de la Corte Superior de Justicia de Moyobamba. A setiembre del 2017.

b) Muestra de investigación

La muestra (n), es el conjunto de casos extraídos de la población, seleccionados por algún método racional, siempre parte de la población. Si se tienen varias poblaciones, entonces se tendrán varias muestras. La muestra óptima de abogados, se obtuvo mediante la fórmula del muestreo aleatorio simple para estimar proporciones, fórmula que a continuación, fórmula según se detalla:

$$N = \frac{Z^2 N pq}{E^2 (N-1) Z^2 pq}$$

Dónde:

- n =** Tamaño de la muestra.
- N =** Población (120).
- Z =** Nivel de confianza (1.96).
- P =** Tasa de prevalencia de objeto de estudio 0.50.
- q =** (1-p) = 0.50.

E = Error de precisión 0.05.

Entonces:

$$n = \frac{(1.96)^2 (120) (0.50) (0.50)}{(0.05) (120-1) (1.96) (0.50) (0.50)}.$$

$$n = \frac{115.24}{1.25}$$

$$n = 91.62$$

Redondeando serian 92 (Abogados especializados en Derecho Procesal Penal).

El juez que atendió la causa del caso fue la Dra. María Eugenia Román Robles. Como especialista la Dra. Irma Vargas Santillán.

1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

a) Técnicas

La selección de las técnicas que se requieren depende de la naturaleza del problema y la metodología de trabajo. Por ejemplo, si quieres conocer la opinión de las personas, puedes optar por entrevistas o cuestionarios. Cualquiera que sea la técnica seleccionada para la recolección de los datos, debes usar también otras técnicas auxiliares para completar la información. Por tanto, selecciona una técnica principal o predominante y otras técnicas auxiliares o secundarias. Mientras más técnicas emplees para observar un mismo fenómeno, más fiables y válidos serán tus resultados. (Vara, 2012).

Para realizar la presente investigación se utilizó:

- ✓ Cálculo de frecuencias.
- ✓ Cálculo de los puntajes obtenidos.
- ✓ Gráficos respectivos.

b) Instrumentos

Los instrumentos se componen de una serie de ítems. El ítem es la unidad básica de información de un instrumento de evaluación, y generalmente consta de una pregunta y de alternativas de respuesta. (Vara, 2012).

El principal instrumento que se utilizó fue:

- a) **Técnicas de muestreo.** - Todos los diseños usan técnicas. Las técnicas, son herramientas auxiliares que usan los diseños como medios de apoyo; son específicas y tienen un carácter instrumental. Por ejemplo: técnicas de muestreo, cuestionarios, entrevistas, observación, análisis, etc., todas son técnicas. Una investigación elige o propone un diseño y puede aplicar diversas técnicas. (Vara, 2012). La principal técnica que se utilizó en este estudio fue la encuesta.
- b) **Técnicas de Recolección de Información.** - Una forma sencilla de presentar tus instrumentos, es usando la ficha técnica instrumental. Esta ficha es una guía resumen que contiene los elementos básicos para comprender, analizar y valorar tus instrumentos. Si tienes más de un instrumento, haz una columna por cada uno de ellos. En las filas, completas los aspectos clave requeridos. (Vara, 2012). El instrumento de recolección de información que se empleó fue el cuestionario; el mismo que se tomó a la muestra indicada. (Elaboración propia, 2017)
- c) **Criterios de validez y confiabilidad de los instrumentos.** - La validez de contenido se determina mediante el juicio de expertos en el tema; también se le conoce como “criterio de jueces”. Se consulta con especialistas si la variable a medir tiene un contenido exhaustivo; es decir, si los ítems (indicadores) que componen cada variable son pertinentes y

exhaustivos (suficientes). El número de expertos consultados debe oscilar entre 3 y 10.

De constructo: Evalúa el grado en que el instrumento refleja la teoría de la variable, que mide o registra. Sirve para garantizar que las medidas empleadas representan los conceptos definidos en el marco teórico. La mejor forma de incidir sobre la validez de constructo es utilizar variables de medida utilizadas en estudios empíricos previos; lo cual permite comparar los resultados obtenidos, y así favorecer la acumulación de conocimiento. Puede ser calculada por diversos métodos, los más frecuentes son el Análisis Factorial y la matriz Multirrasgo-Multimétodo. Estas se usan para escalas e instrumentos cuantitativos con dimensiones.

Por consistencia interna (homogeneidad): Se usa para instrumentos cuantitativos: sólo para escalas o instrumentos que miden constructos. La consistencia interna se refiere al nivel en que los diferentes ítems de una escala están relacionados entre sí. Esta homogeneidad entre los ítems indica el grado de acuerdo y concordancia entre los mismos y, por tanto, lo que determinará que éstos se puedan integrar y dar una puntuación global. La consistencia se puede comprobar a través de diferentes métodos estadísticos, siendo el más popular el Alfa de Cronbach. (Vara, 2012).

Opinión de experto	Juicio de experto
Dr. Jesús Manuel Galarza Orrilla	90%
Dr. Walter Ruiz Villacis	90%

Fuente: Elaboración propia

1.6.5. Justificación, importancia y limitaciones de la investigación

a) Justificación Teórica

Existe cuando se aporta nuevo conocimiento científico, nuevos conceptos, nuevas teorías, nuevas formas de entender los problemas empresariales, adaptaciones teóricas a nuevos contextos, entender problemas antiguos con nuevas formas creativas, ampliar conceptos o corregir ambigüedades en la teoría, nuevas aplicaciones de conceptos y teorías a otras realidades, etc. También existe cuando se aporta nuevos instrumentos de medición, nuevas técnicas de análisis, herramientas de evaluación, manuales de procedimientos, adaptaciones a instrumentos previos, adaptaciones a modelos extranjeros, innovaciones tecnológicas, procedimientos de gestión, nuevos esquemas de operaciones, modelos de capacitación, etc. (a esto se conoce impacto metodológico). (Vara, 2012).

El presente trabajo, está dirigido a los operadores de derecho o administradores de Justicia, en sus diversas instancias.

Por su naturaleza este trabajo analiza los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito, siendo necesario para su correcta aplicación analizar, tomando en cuenta los primigenios criterios de imparcialidad e idoneidad, para su útil y eficaz aplicación.

De esta manera nacerá la confianza de los conciudadanos hacia sus organismos administradores e impartidores de Justicia, donde se respeten los derechos fundamentales de las personas y que estas a su vez respeten a sus autoridades.

Metodológica

En investigación científica, la justificación metodológica del estudio se da cuando el proyecto que se va a realizar propone un nuevo método o una nueva estrategia para generar conocimiento válido y confiable. (Vara, 2012).

b) Importancia

El estudio es importante pues año a año se vienen incrementando las muertes por accidentes de tránsito. Y es imperativo frenar las muertes por este tipo de accidentes. Asimismo, es alarmante el número de accidentes en las carreteras las cuales se van incrementando año a año. También es importante cumplir con las leyes vigentes en lo relacionado al tema y aplicar la ley con todo rigor sin discriminar a nadie.

c) Limitaciones

Económica: Existieron limitaciones económicas para llevar a cabo el trabajo de investigación, pero finalmente se logró el objetivo.

Fuentes de información: Hubo dificultades en conseguir la información bibliográfica, hemerográfica y electrónica para realizar el marco teórico y antecedentes, pero se logró hacer un esfuerzo y se culminó con éxito.

Recolección de datos.

Hubo limitaciones en la recolección de datos por las labores que desempeño y la actividad laboral de los sujetos de la muestra.

CAPITULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

Antecedentes internacionales

Manuel Mauricio Martínez López (2015) en “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”, concluye que en los accidentes de tránsito cuando el conductor está en estado de embriaguez, es donde ha surgido, o ha tomado relevancia imputar bajo la modalidad de dolo eventual, la cual es una clase de dolo. Sin embargo, en términos ontológicos ambos elementos: el dolo eventual - culpa con representación, finalmente son de índole cognitivo: psíquico, mental. La dificultad de identificar en el sujeto comprometido en un homicidio en accidente de tránsito y bajo los efectos del alcohol: la negligencia, la intención de querer hacer daño, la probabilidad del dejar al azar, el consentir, llevan al sistema judicial a optar por el delito, con Culpa con representación.

Esmeralda Azucena García Martínez, Fredy Edmundo Hernández Martínez, Suyapa Marbely Pineda Velásquez (2004) en “El delito culposo”, concluye que, al momento de culpar a una persona por determinada acción penal, no basta la comprobación de la realización de una acción típica, antijurídica y atribuible, todo ello no es suficiente para responsabilizar penalmente a su autor ya que dependerá de que el autor haya obrado culpablemente. Asimismo, el delito culposo en la legislación Penal Salvadoreña, ha tenido una evolución histórica, específicamente de tipo español.

Antecedentes Nacionales

Vásquez Manyari, Carlos Augusto (2016). “Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los juzgados penales del distrito judicial de Junín – 2015”. retende determinar de qué manera se debe imponer la pena en Homicidio Culposo por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junin-2015; teniendo, como problema

general: ¿De qué manera se debe imponer la pena en Homicidio Culposo por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junin-2015? La hipótesis general fue: Existe relación directa entre la pena en Homicidio Culposo por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015.

El tipo de investigación es no experimental, se ha utilizado como método general al método científico y como método específico el descriptivo y estadístico, con una muestra de 39 trabajadores del Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junin-2015. La técnica del muestreo fue no probabilística de manera intencional. La técnica fue la encuesta, donde se hizo uso de dos instrumentos: Se hizo uso de un cuestionario dividido en dos partes: Primera Parte: Accidentes de tránsito en estado de ebriedad con 15 preguntas y la Segunda Parte: La pena en homicidio culposo de 15 preguntas.

En conclusión, los resultados para la correlación entre la pena en Homicidio Culposo por accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015 nos dan un valor de Rho de 0.885, lo que nos indica una relación alta. El valor de $p = 0.000 < 0.05$ (valor de significancia) nos indica que la relación es significativa.

Carlos Juan Nieves Cervantes (2016). "La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito". Concluye que: 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. Está probado que los jueces al momento de emitir sus sentencias en casos

por delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito, utilizan el criterio de la valoración subjetiva para efectos de fijar la reparación civil. 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. 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.

Carlos Gualberto Tintaya Cari (2015). Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito distrito judicial puno. 2013-2014. Concluye que: El estudio de la responsabilidad civil presenta importantes discusiones respecto a su naturaleza, configuración y constatación material y jurídica. Todo esto hace que en muchas ocasiones no sea fácil determinar si un hecho genera responsabilidad civil o no. Adicionalmente, hay que tener en cuenta la evolución que ha experimentado la responsabilidad civil para adecuarse a las nuevas realidades, procesos industriales, comerciales y actividades

generadoras de numerosas situaciones de riesgo. Todo ello se pone de manifiesto con particular relevancia, en ciertos casos, cuando hay que determinar si estamos ante un supuesto generador de responsabilidad civil contractual o extracontractual. A pesar de que en nuestra legislación estos regímenes aparecen diferenciados, existen múltiples casos grises en los cuales se hace difícil delimitar con claridad si estamos ante una u otra responsabilidad. A mi juicio, y a pesar de que la doctrina ha propuesto varias soluciones para resolver las dificultades que plantea la calificación de ambos supuestos, al no haber claridad ni unanimidad acerca de cómo tratar en definitiva dichos supuestos, continúa el problema de fondo, generándose gran inseguridad jurídica e

incertidumbre. El problema de la concurrencia de responsabilidades tiene relación directa con la finalidad de protección de las víctimas, cuestión ésta que se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que las diferencias más relevantes entre aplicar uno u otro régimen inciden en el tema de la prescripción y del seguro de responsabilidad civil. Asimismo, se ha constatado que los tribunales tratan de evitar la utilización del término de prescripción en materia extracontractual por ser mucho más corto que el de la responsabilidad contractual, beneficiándose así a la víctima.

Antecedentes locales

Los accidentes de tránsito siempre dejan víctimas mortales y daños materiales que afectan a los vehículos involucrados y muchas veces a la propiedad privada. Los heridos por accidentes de tránsito suman más de 86 mil personas, lo que representa 296 personas heridas por cada 100 mil habitantes. En el siguiente cuadro se observa que las más altas tasas de heridos por cada 100 mil habitantes corresponden a los departamentos de Lima (459), Arequipa (454) y Moquegua (374), seguido de Madre De Dios (365), Ucayali (328) y Junín (305)

Los tipos de accidentes de mayor frecuencia son por colisión (26,3%), choque (22,4%) y atropello (19,3%). Los de menor frecuencia son por despiste (6,1%); atropello y fuga, y caída de pasajero con 3,8% cada uno, respectivamente.

Para establecer políticas de prevención y educación vial, es necesario identificar la frecuencia de los accidentes de tránsito en un determinado lugar de ocurrencia (autopista, calle, avenida, cruce de avenida, cruce de calles y carretera).

Del total de accidentes de tránsito registrados observamos que el mayor porcentaje sucedió en las Avenidas (35,1%), le siguen los que ocurrieron

en los Cruces de Avenidas (14,8%), en las Carreteras (14,5%), en las Calles (14,0%), y en los Cruces de calles (13,8%)

Con menor frecuencia los accidentes ocurrieron en Autopistas (2,0%) y otros (0,8%), como curvas, asentamientos humanos, manzanas, etc. (INEI, 2015).

Por otro lado, en la ciudad de Moyobamba suceden innumerables casos de accidentes de tránsito los cuales no son reportados ni aparecen en las estadísticas pues muchas veces son arreglados entre las partes. Asimismo, es importante mencionar que en esta ciudad menores de edad a partir de los 9 años se les observa conducir vehículos motorizados sin cascos de protección ni tomando en cuenta ningún tipo de seguridad. Esto es lamentable pues esto se da con el permiso de los padres y las autoridades no toman medidas para controlar este tipo de actitud de la población de la Ciudad de Moyobamba.

2.2. Bases legales

CODIGO PENAL

DECRETO LEGISLATIVO N° 635

Artículo 111.- Homicidio culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicio comunitario de cincuentidós a ciento cuatro jornadas.

Cuando son varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de profesión, de ocupación o industria, la pena privativa de libertad será no menor de dos ni mayor de seis años e inhabilitación conforme al artículo 36, incisos 4, 6 y 7. (*)

(*) Artículo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 27753, publicada el 09-06-2002, cuyo texto es el siguiente:

“Artículo 111.- Homicidio Culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito. (*)

(*) Párrafo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 29439, publicada el 19 noviembre 2009, cuyo texto es el siguiente:

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

La pena será no mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años." (*)

(*) Párrafo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 29439, publicada el 19 noviembre 2009, cuyo texto es el siguiente:

"La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos/litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito."

CONCORDANCIAS: Ley N° 27753, Art. 3, 4 y Anexo

2.3. Bases teóricas

2.3.1. Homicidio culposo

El homicidio culposo puede ser definido como aquella muerte producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico, siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión fuera posible, o habiéndolo previsto confía sin fundamento en que no se producirá el resultado que se representa. (Exp. N° 3355-98-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111)

El delito de homicidio por negligencia presupone la acción u omisión directa del responsable que desencadena en la muerte de una persona sea por descuido, impericia o imprudencia. (Exp. N° 435-92-A-Piura. Rojassi Pella, p. 158. ART. 111)

Quien se comporte debidamente en contraste con la impericia o imprudencia no puede ser responsable penalmente respecto del resultado que podría presentarse debido a factores exógenos a su comportamiento. (Exp. N° 3897-98-Lima. Caro Coria, p.281. ART. 111)

Elemento típico esencial

En el homicidio culposo el elemento típico esencial es la forma en que se realiza la acción y no la causación del resultado, pues el desvalor de este delito se encuentra en el incumplimiento por parte del inculpado de la exhortación de actuar con cuidado y con la diligencia debida (Exp. N° 6095-97-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111).

Elementos de tipicidad objetiva

El tipo objetivo de los delitos culposos o imprudentes exige la presencia de dos elementos: a) la violación de deber objetivo de

cuidado, plasmado en normas jurídicas, normas de la experiencia; b) la producción de un resultado típico imputable objetivamente al autor, por haber creado o incrementado un riesgo jurídicamente relevante, que se ha materializado en el resultado lesivo de un bien jurídico, habiendo creado los agraviados su propio riesgo, resulta procedente absolver de sanción penal al encausado. (Exp. N° 4288-97- Ancash. (Ejec.Sup.) Data 30,000. G.J. ART. 111)

El delito de homicidio por negligencia requiere que la posibilidad y muerte del agraviado haya sido advertida y prevista por los procesados de acuerdo a sus conocimientos como profesionales médicos para que se configure este tipo penal es necesario que además exista un nexo de causalidad entre el acto de imprevisión culposa del sujeto y el resultado. (Exp. N° 253-97-Lima. Caro Coria, p. 279. ART. 111)

Quien se comporte debidamente en contraste con la impericia o imprudencia no puede ser responsable penalmente respecto al resultado que podría presentarse debido a factores exógenos a su comportamiento. (Exp. N° 3897-98-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111)

Tratándose de la comisión de delitos por negligencia, la imputación culposa no se funda en la intención del agente sino en su falta de previsión de lo previsible, esto es, cuando el autor no ha hecho uso de las precauciones impuestas por las circunstancias, infringiendo un deber de prudencia o de cuidado. (Exp. N° 5445-97-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111).

Nexo de causalidad

En el homicidio culposo se requiere que la conducta del inculpado origine la muerte de la víctima, debiendo existir un nexo de causalidad entre la conducta culposa y la muerte. En caso de no existir dicho nexo

corresponde absolver al inculpado. Si bien el propietario de la embarcación que tuvo un accidente en donde murió la víctima no puede ser considerado como responsable de dicha muerte, sí procede que responda como tercero civilmente responsable. (Exp. N° 0031-99-AS Loreto. Caro Coria, p. 285. ART. 111).

Infracción del deber de cuidado

Actúa culposa o imprudentemente el que omite la diligencia debida. Se trata por lo tanto de la infracción del deber de cuidado, o sea, de las normas de conducta exigibles para el caso, las cuales se extraen de la experiencia común y no dependen necesariamente de la trasgresión de leyes o reglamentos. Se trata de un deber objetivo en cuanto que es el que hubiera observado un ciudadano medio en tales condiciones y con los conocimientos específicos del agente; por lo tanto, si la acción se realiza con la diligencia debida, aunque sea previsible un resultado, se mantiene en el ámbito de lo permitido jurídicamente. (Exp. N° 3475-98-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111).

Se entiende por deber objetivo de cuidado al conjunto de reglas que debe observar el agente mientras desarrolla una actividad concreta a título de profesión, ocupación o industria, por ser elemental y ostensible en cada caso como indicadores de pericia, destreza o prudencia (velocidad adecuada, desplazamiento por el carril correspondiente, estado psicosomático normal, vehículo en estado electromecánico normal, y contar con licencia de conducir oficial; reglas aplicables al caso del chofer). (R.N. N° 2007-97-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111).

Objetivización por infracción del deber de cuidado

La materialización del delito como la responsabilidad penal se encuentran debidamente acreditadas en la medida que se verifica el nexo causal existente entre la conducta del agente con el fallecimiento

de la víctima, siendo que el resultado le es objetivamente imputable si la excesiva velocidad con que conducía su vehículo le impidió al agente detenerse y ceder el paso a la víctima, circunstancia que objetiviza la infracción de cuidado, lo que finalmente significó un incremento del riesgo permitido, materializado en el resultado. (EXP. N° 5032-97-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111).

Teoría del riesgo permitido

La teoría del riesgo permitido explica que el riesgo en las actividades, las mismas que colocan a diversos bienes jurídicos en situación de peligro permanente, es paralelo al avance de la mecanización de las actividades en sociedad. Por ello se autoriza la realización de acciones que entrañan peligros para dichos bienes jurídicos, siempre y cuando se cumpla con ciertos cuidados. Sin embargo, para que esto sea cierto, se debe tener en cuenta que el comportamiento del sujeto activo, en términos de acción, debe estar imbuido de parámetros de exigibilidad, los mismos que se enuncian del siguiente modo: el que ha obrado lo debe haber hecho suponiendo que los demás cumplirán con sus deberes de cuidado (Principio de Confianza); por lo que, el que obra sin tener en cuenta que otros puedan hacerlo en forma descuidada, no infringe el deber de cuidado, de donde se concluye que si la tipicidad del delito culposo depende de la infracción del cuidado debido, es claro que el que obra dentro de los límites de la tolerancia socialmente admitidos no infringe el deber de cuidado y por lo tanto no obra típicamente. (R.N. N° 2996-2002- Lima. Pérez Arroyo, p. 519. ART. 111).

Estado de embriaguez

No ha quedado probado que el acusado haya actuado con la conciencia y voluntad de ocasionar un resultado lesivo, es decir, ocasionar la muerte de las agraviadas, no existiendo dolo, sino culpa, al

haber estado conduciendo el vehículo en estado de ebriedad e incumpliendo con el deber de cuidado que correspondía. (Exp. N° 517-2004-Arequipa (Ejec. Sup.). Castillo Alva, T. I, p. 148. ART. 111, 2° Párr.).

Agente que conduce vehículo motorizado

Al comprobarse que el sentenciado conducía su vehículo a una velocidad mayor que la razonable y no prudente para las circunstancias del lugar y momento, demostrando marcada negligencia durante la conducción, lo que generaría las lesiones y posterior deceso del agraviado, se halla acreditado el delito de homicidio culposo. (R.N. N° 2565-97-Cono Norte. Data 30,000.G.J. ART. 111, 2° Párr.).

La muerte en un accidente de tránsito es de responsabilidad penal del conductor, aun cuando la volcadura del vehículo se haya debido a fallas mecánicas, dada la condición de chofer profesional del conductor, quien debió tomar las precauciones necesarias para que no se produjera la muerte de uno de los pasajeros. (Exp. N° 29-95-Ancash. Caro Coria. p. 284. ART. 111, 2° Párr.).

El acto imprudente o culposo es la acción peligrosa emprendida sin ánimo de lesionar, faltándole el cuidado o diligencia debidos. El delito contra la seguridad pública, en la modalidad de conducir en estado de ebriedad o drogadicción, es un delito de mera actividad, basta el hecho objetivo de conducir en el estado reprochado, no exigiéndose algún resultado. (Exp. N° 6109-97-Lima. Data 30,000.G.J. ART. 111, 2° Párr.).

Si bien es cierto se ha acreditado que el vehículo se desplazaba a velocidad mayor de la permitida, no se le puede imputar objetivamente al procesado el fallecimiento de los agraviados, al haberse acreditado que estos ingresaron temerariamente a una zona vial de alta velocidad, en circunstancias en las que el manejar bajo la velocidad permitida no

hubiese evitado el resultado. (Exp. N° 4988-98-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111, 2º Párr).

Se aplica la extensión punitiva contenida en el párrafo segundo del artículo ciento once del Código Penal, al conductor de vehículos que posee licencia de conducir profesional y que además al momento del accidente conducía una unidad de servicio público. (Exp. N° 3802-97-Lima. Caro Coria. p. 278. ART. 111, 2º Párr).

Antijuridicidad

Si bien es cierto debido a la acción del agente activo se ha extinguido una vida humana, también lo es que esto se debió a una maniobra de un tercero que empujó al agraviado a la calzada, no pudiendo objetivamente el conductor prever ni evitar el resultado, estando a que los hechos ocurrieron en un área de un metro cuadrado. (Exp. N° 568-98. Caro Coria. p. 281. ART. 111, 2º Párr).

2.3.2. Accidentes de tránsito

La Justicia penal habrá de intervenir en todos aquellos eventos en los cuales, como consecuencia de un accidente de tránsito, resulten personas lesionadas. Pero debemos destacar que la mera existencia del resultado no significa que alguien deba responder penalmente.

Diferentes hipótesis pueden plantearse:

1. Que sea responsabilidad de la víctima;
2. Que sea responsabilidad de un tercero;
3. Que sea un caso fortuito, o, finalmente;
4. Que sea responsabilidad del conductor del rodado.

Para merituar ante qué hipótesis nos encontramos, el Juez debe recurrir a los lineamientos jurídicos aportados por la dogmática penal, los cuales precisan los requisitos indispensables para el reproche penal.

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

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

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

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

Por un lado, tenemos la infracción al deber de cuidado, por el otro el resultado típico y, finalmente, que éste haya sido consecuencia de aquella infracción. Si falta alguno de éstos elementos por más desgraciado que haya sido el accidente de tránsito, no habrá responsabilidad penal.

La infracción al deber de cuidado.

En los tipos penales más comunes en el tráfico automotor, están los homicidios y las lesiones culposas. Ante el peligro que implica la posibilidad de que el Juez, a su antojo, considere que tal conducta es imprudente y tal otra no lo es, considero necesario delimitar al máximo los lineamientos en que debe apoyarse el juzgador a efectos de calificar como ilícita la conducta sometida a su estudio.

En esta línea de ideas, entiendo que resulta indispensable, para determinar si el agente infringió el deber de cuidado, comparar la acción realizada con la que, teniendo en cuenta las particularidades del caso, debió haber realizado conforme lo impone el riesgo permitido, los reglamentos y la *lex artis* aplicadas en la actividad.

El riesgo.

El avance de la sociedad impone la creación de ciertos riesgos y la comunidad no pretende eliminar todo tipo de riesgos sino administrarlos y fijar pautas para convivir con ellos.

Para ser más claros, si bien la utilización de automóviles es uno de los mayores factores de muerte en las personas menores de 30 años y los ilícitos vinculados a la circulación automotor abarcan el cincuenta por ciento (50 %) de toda la criminalidad de las sociedades actuales lo cierto es que se considera que su utilización representa una gran utilidad. (Kaiser, 1978)

Por ello acepta la circulación, pero bajo ciertas pautas las cuales pretenden fijar así, el riesgo permitido.

Es inconcebible en la actualidad que una sociedad resuelva prohibir la utilización de vehículos en atención a la gran cantidad de accidentes. En otras palabras, hablamos de un riesgo permitido el cual delimitará, en cada caso concreto, si se ha infringido el deber de cuidado.

Por consiguiente, si la actividad se lleva a cabo dentro de los límites del riesgo que la comunidad tolera, y sin embargo el resultado se concreta, ello no implicará reproche penal.

Pero ¿cuál es el límite del riesgo permitido?

Precisamente los reglamentos y la *lex artis* son los que, teniendo en cuenta el caso en concreto, habrán de determinar si el agente se comportó dentro del riesgo permitido o, si, por el contrario, infringió el deber de cuidado.

Los reglamentos.

Los reglamentos tienen por objeto evitar que el peligro que implica la actividad ya sea tráfico automotor, medicina, construcción, etc., se traduzca en daño.

En consecuencia, dicha normativa nos permite ir delimitando la intervención del derecho penal; en otras palabras, ir cerrando el tipo penal.

Pero debemos resaltar que la simple infracción reglamentaria resulta insuficiente para justificar la tipicidad culposa. O sea, el sólo hecho de haber violado el reglamento no implica, por sí sólo, que el agente haya infringido el deber de cuidado (por ejemplo, si el conductor carecía del registro habilitante, no responderá automáticamente por tal infracción reglamentaria. (Fontán, 2009). Entender lo contrario implicaría imponer la responsabilidad objetiva violando el principio de culpabilidad, básico para habilitar el reproche penal. (Molinas, 1986)

Como se advierte, no todas las infracciones tienen la misma entidad, algunas resultarán relevantes y otras no tanto. Allí deberá prestar atención el juzgador para merituar si la conducta resulta susceptible de reproche penal.

La *lex artis*.

Otro de los elementos que deberá tenerse en cuenta para determinar si se concreta el primero de los elementos que exige el delito culposos, es la llamada *lex artis*.

Ello no es otra cosa que verificar si el agente se comportó conforme lo imponían las circunstancias del caso. En otras palabras, si actuó tal como las prácticas usuales desarrolladas para la circulación de vehículos lo indicaban. Hay supuestos en los cuales el conductor no comete falta alguna ni infringe el reglamento, pero, sin embargo, por no haber actuado conforme lo impone la *lex artis*, en caso de producirse el resultado, responderá penalmente por haber infringido el deber de cuidado. Para ser más gráficos, la conducción durante una lluvia torrencial impone que se circule a velocidades menores que las delimitadas reglamentariamente. Por lo tanto, si se transita por una autopista a 120 km/h a pesar que el máximo de velocidad eran los 130 km/h y, por las circunstancias del caso, debía circular a menor velocidad, su accionar, sin lugar a dudas, será imprudente. Ello así dado que lo que se debe merituar es si el agente contaba, al momento del episodio, con el dominio del automotor. En otras palabras, el tráfico automotor debe adecuarse a la emergencia que imponga el momento. (Meilij, 1991). Por tal razón, resulta básico apreciar el caso teniendo en cuenta todas las circunstancias que lo conformaron.

Los conocimientos especiales.

Una circunstancia que debemos tener muy en cuenta al momento de valorar si el conductor infringió el deber de cuidado son los conocimientos especiales con que contaba el agente al momento del hecho. Es decir, los conocimientos especiales que posea el conductor serán valorados en el caso en concreto para determinar si actuó conforme al debido cuidado.

Ello es así debido a que la expectativa de la comunidad para con quien resulta ser un profesional de la conducción impone un nivel de exigencia muy superior al que se le exige a otro conductor. No se le puede requerir a un novato conductor que reaccione con los mismos

reflejos, habilidad y experiencia que un taximetrero, un colectivo, un camionero o cualquier otra persona que su profesión tenga relación con la conducción de vehículos.

Si el conductor, por carecer de conocimientos especiales, no tuvo la posibilidad de emplear un cuidado extraordinario, su conducta no será penalmente reprochable (Terragni, 1998). Por el contrario, si el agente, contando con condiciones especiales, omitió utilizarlas, será culpable del resultado producido.

Esta postura de tener en cuenta los conocimientos especiales se conoce como criterio individual el cual se contrapone con el criterio objetivo utilizado hasta no hace mucho tiempo por nuestros Tribunales los cuales se limitaban a comparar la acción realizada con la que debía haber realizado de acuerdo al nivel de conocimiento medio. Obviamente que ello derivaba en sentencias injustas dado que, así como se liberaba a habilidosos conductores también se condenaba a los novatos en la materia.

Expuestos ya los presupuestos que se deben evaluar para meriturar si se infringió el deber de cuidado, analicemos los otros dos elementos que conforman el ilícito culposo.

El resultado.

Sin resultado no se concreta el delito culposo y, por consiguiente, tampoco puede existir imputación penal para el conductor.

Recordemos que el fundamento del reproche reside en que el resultado es consecuencia de la infracción al deber de cuidado por lo tanto sin resultado por más negligente, imprudente o imperita que resulte la conducta del piloto, nunca será penado.

Ello así dado que el sujeto activo en ningún momento deseó la producción del resultado; por lo cual tampoco podemos hablar de tentativa.

Distinta es la solución en otras legislaciones como la española en la cual se tipifica la conducción temeraria e imprudente, independientemente de que se produzca un resultado.

El resultado como una consecuencia de la infracción al deber de cuidado.

Verificados los extremos analizados precedentemente, debe constatar que el resultado haya sido consecuencia de aquella infracción.

Mucho se ha discutido sobre el tema, pero hoy ya es aceptado, al menos por la doctrina más autorizada, que la causalidad natural es sólo el límite mínimo para atribuir la producción de un resultado. Esto significa que ya no es suficiente la relación de causalidad natural, sino que se debe concretar una conexión de carácter normativo (Terragni, 1998).

Sobre esa base la herramienta que se considera más idónea para resolver el mayor número de casos con el mejor criterio, es la teoría de la imputación objetiva. (Bacigalupo, 1984). Con ella se reemplazan las consideraciones naturales por criterios jurídicos logrando así individualizar correctamente en qué casos el resultado es consecuencia de la acción.

Como señala la doctrina más autorizada la tipicidad del delito culposos requiere que el autor haya infringido un deber de cuidado; si se trata además de un delito culposos con resultado de lesión, como los legislados en el país, el resultado deberá ser objetivamente imputable a la acción. (Bacigalupo, 1987).

Debemos tener en cuenta que el derecho penal sólo reprime conductas que aumenten el riesgo permitido socialmente y que produzcan resultados que se hubieran podido evitar. ¿Porqué? Porque si la acción se desarrolla dentro de los límites del riesgo permitido y se produce un resultado, o si se produce un resultado inevitable, el agente nunca habrá de responder dado que no tendría sentido castigar conductas que se adecuan socialmente o que no inciden en un resultado.

La fórmula básica de la teoría de la imputación objetiva consiste en determinar, por un lado, si la acción creó un riesgo jurídicamente desaprobado para la producción del resultado y, por otro lado, si éste es la realización de aquel riesgo creado por la acción. En tal caso podemos afirmar que el resultado es objetivamente imputable, o lo que es lo mismo, es consecuencia de la acción.

Hay supuestos en los cuales el bien jurídico tutelado ya se encuentra sometido a un riesgo, hay que diferenciar si el resultado era probable, habrá responsabilidad si la acción aumentó el riesgo. Por el contrario, si el resultado era seguro, deberá responder el agente si adelantó su producción. De ello se deduce que las acciones, por más negligentes, imprudentes o imperitas que resulten, si no crearon un riesgo jurídicamente desaprobado o si lo disminuyeron, quedarán exentas de reproche penal.

Por lo expuesto para que deba responder penalmente el conductor de un vehículo, se deben concretar los tres elementos reseñados, sino será una cuestión ajena al derecho penal.

El caso fortuito.

Entendemos que apoyándonos en algunos de los lineamientos aquí deslizados se podrá limitar la punibilidad en los accidentes de tránsito y ello es indispensable dado que la responsabilidad objetiva no tiene aplicación en materia penal. Insistimos, el conductor sólo habrá de responder en los casos en que efectivamente pudo evitar el resultado.

Sobre esa base, se considera a la acción como la causación del resultado individualmente evitable, de lo contrario ni siquiera podríamos hablar de una conducta imprudente. (Jakobs, 1997).

En dicho supuesto nos encontraríamos ante el conocido caso fortuito que, como dijimos anteriormente, es una de las tantas posibilidades ante un accidente de tránsito.

El principio de confianza.

Una construcción dogmática que debe ser utilizada por los Jueces para determinar la responsabilidad penal en los accidentes de tránsito, es el llamado principio de confianza, por el cual el debido cuidado no impone que cada sujeto deba prever la imprudencia de un tercero. (González, 2002)

En otras palabras, cada conductor puede confiar en que los otros conductores e incluso los peatones también respetarán las señales de tránsito. De esta forma no se encuentran obligados a prever el error de los otros. Sobre esa base, cuando se traspone un semáforo con luz habilitante para ello (verde) no debe controlarse que ningún otro conductor, violando las señales de tránsito, cruce con luz roja.

Ello es así dado que cada uno, dentro la organización de la circulación de vehículos, es responsable por su conducta. Así se

restringe la responsabilidad penal, puntualmente el concepto del debido cuidado.

Pero este principio, mejor dicho, ésta confianza se destruye ante circunstancias que demuestren o lleven a presumir fundadamente, que un tercero podría infringir el deber de cuidado. En éstos supuestos, los conductores, por más que circulen conforme lo imponen los reglamentos deberán extremar su atención para evitar resultados disvaliosos. Por ejemplo, la circulación durante la noche en el centro de Lima, donde la inseguridad es una realidad, impone que las señales de paso generalmente no sean respetadas.

Así, más allá de que uno tenga derecho al paso, antes de cruzar una avenida o ingresar a una ruta, debe verificar que no se interponga otro rodado. Amén de estos casos, el resultado adverso deberá ser afrontado únicamente por quien, conforme a los lineamientos esbozados, infringió el deber de cuidado.

Concurrencia de culpas

Suele suceder que en un mismo accidente automotor se presente la llamada “concurrencia de culpas”. Es importante no confundir la concurrencia con la compensación de culpas.

La concurrencia de culpas se presenta en los casos en que distintas personas, una de ellas hasta puede resultar lesionada, alternada o simultáneamente, infringiendo el deber de cuidado, realizan aportes para la producción del resultado. Es así, una culpa precede a la otra o se concretan en el mismo momento y, en definitiva, todas ellas contribuyen a un resultado no deseado.

Ante éstos supuestos, que no son pocos, por cierto, el Juez apoyándose en el principio de culpabilidad deberá reprochar a cada uno

de los que infringieron el debido cuidado, siempre y cuando su aporte hubiese sido determinante para la producción del resultado. Para ello debe entrar en un campo sumamente álgido consistente en ponderar los aportes de cada uno al resultado final.

Otra situación, bien distinta, por cierto, que suele plantearse, es que la propia víctima, desatienda las normas de tránsito y, como consecuencia de ello, no evite un resultado previsible. Esto se conoce como la llamada “competencia de la víctima” por la cual sólo será responsable la propia víctima. Es la víctima la que se coloca en una situación de peligro.

Por último, debemos aclarar que en el derecho penal no tiene validez, a diferencia de lo que acontece en materia civil, la compensación de culpas. Ello así dado que la culpa de la víctima o inclusive la de otro conductor no puede fundamentar la exención de responsabilidad ni eliminar de por sí, la responsabilidad de quien también actuó infringiendo el deber de cuidado.

En materia penal rige el principio de culpabilidad, cada uno responderá por su intervención.

Consentimiento.

Puede presentarse el caso en que la víctima es quien voluntariamente acompañó al imputado o, inclusive, quien lo estimuló a una conducta imprudente. Sería el supuesto de quienes ocupan voluntariamente el asiento del acompañante en las carreras callejeras (picadas) o quienes estimulan al taxista para llegar a destino a máxima velocidad, aun infringiendo las normas de tránsito.

Si bien el titular de un bien jurídico puede aceptar que el conductor realice una acción arriesgada que eventualmente lo afecte, lo

cierto es que bajo ningún punto de vista podrá consentir que lesione el bien jurídico como consecuencia de una infracción al deber de cuidado.

Aquí entran en juego diferentes principios vinculados con la disposición de los bienes jurídicos que, por exceder el objetivo del trabajo, no serán discutidos. Por el contrario, considero indispensable destacar que en nuestros tribunales ha tenido muy poca acogida el instituto del consentimiento para liberar al conductor.

En determinados supuestos, principalmente en las actividades arriesgadas, se ha sostenido que no concurre infracción al deber de cuidado en virtud del consentimiento del titular del bien. (Hirsch, 1962). En tal sentido se ha pronunciado el Tribunal Supremo Alemán, basado en la voluntad de la víctima.

Teniendo en cuenta el especial tratamiento que merece en el ordenamiento el bien jurídico "vida" es necesario verificar la validez del consentimiento de la víctima. Sobre esa base importante parte de la doctrina y jurisprudencia alemana considera que debe evaluarse en cada caso los motivos y finalidades de la actividad realizada para determinar si el consentimiento puede justificar el comportamiento arriesgado. Por ello consideran que sólo en los casos en que se concrete un motivo racional para correr un peligro de muerte, será justificada la conducta del autor.

Toda vez que sólo puede consentir la lesión de bienes jurídicos quien está autorizado para disponer de ellos, quedando fuera la vida humana, algunos consideran que el consentimiento no sería válido, pero podría exonerarse de responsabilidad al autor en los casos en que la víctima hubiese, al menos, consentido el riesgo que implicaba la realización de una acción peligrosa.

En otras palabras, una cosa es consentir la muerte y otra, bien distinta, por cierto, es consentir las posibles consecuencias del riesgo asumido. Recordemos que en un caso se consiente el resultado, es más, se desea su producción; en cambio, en el otro, si bien se acepta la realización de una acción riesgosa con los eventuales resultados que de ello derive, lo cierto es que no se los desea.

Así podríamos advertir cómo se puede eximir de responsabilidad al conductor que, consentimiento mediante, lleva a cabo una carrera peligrosa que produce su lesión o muerte.

Culpa versus Dolo.

No podemos finalizar el presente ensayo sin precisar algunas diferencias entre la conducta dolosa y la culposa. Ya hemos descripto los lineamientos troncales del delito culposo, veamos ahora el doloso.

Pese a la trascendente función de garantía correspondiente a la legislación penal, nuestra ley sustantiva se abstiene de definir tanto la culpa como el dolo. Más allá de la definición que podamos dar y de sus componentes, lo cierto es que pueden presentarse tres clases de dolo.

Dolo Directo

Se concreta cuando el sujeto persigue el resultado previsto en el tipo penal; o, dicho de otro modo, cuando la realización del supuesto hecho típico constituye la meta propia de la acción.

Dolo Indirecto

Aquí el sujeto activo se propone alcanzar una meta, la cual importa, necesariamente, la producción de otro resultado, típico, sin perjuicio de lo cual, opta por alcanzarla ocasionando la prevista consecuencia necesaria.

Por más que le haya sido hasta indiferente la producción del otro resultado, entendemos que extendió su voluntad a dichas consecuencias, por lo cual corresponde calificar su conducta como dolosa (dolo indirecto)

Dolo Eventual

En este caso, el sujeto activo se decide por alcanzar una meta y se representa la realización de un tipo, pero dicho resultado no es una consecuencia necesaria sino posible de su accionar, sin perjuicio de lo cual, continúa su proyecto, produciéndose a la postre, el resultado típico previsto.

Por su parte, en la culpa tenemos dos clases. En ambos casos, el agente dirige su acción hacia una meta, atípica, la diferencia consiste en que mientras en la culpa inconsciente ni siquiera se imaginó la producción de un resultado lesivo, en la culpa consciente el sujeto se representó el resultado pese a lo cual, como consecuencia de una infracción al deber de cuidado, no lo tomó en serio o consideró que por su habilidad o por su azar, no se concretaría el resultado, en otras palabras, no lo aceptó.

En la diferencia entre el dolo y la culpa, existe una gran relevancia debido al elevado número de conductas, las cuales, de acuerdo a su clasificación, resultarían no punibles o, en su caso, susceptibles de la aplicación de una pena considerablemente inferior.

Más allá de lo interesante que resulta analizar las diferentes teorías elaboradas tendientes a delimitar la cuestión, por escapar al objeto de este trabajo, me limitaré a señalar los parámetros que consideramos más adecuados para resolver la encuesta, aclarando que los mismos no son más que meros indicios para tal determinación.

Partimos de la base que quien incluye en sus cálculos la realización de un tipo reconocida por él como posible, y, a pesar de ello, no desiste de su proyecto, se ha decidido así, en contra del bien jurídico protegido.

Lo determinante es que el sujeto, a pesar de contar seriamente con la posibilidad de la realización del tipo, opta por alcanzar el fin perseguido, resignándose, de buena o mala manera, a la eventual realización de un delito; o sea, se conforma con ella. Como decía la doctrina tradicional “Si pasa, pasa”.

Si el autor considera seriamente la posibilidad de la producción del resultado, tendrá que decidirse sobre desistir de su meta o asumir la responsabilidad llegado el caso en que se concrete aquella posibilidad. En el dolo eventual el autor prefiere la ejecución de la acción peligrosa a su renuncia.

Por el contrario, en la culpa consciente, el sujeto no se representa seriamente esta posibilidad ya que confía en un desenlace airoso. No se resigna a la producción del resultado, sino que, negligentemente, confía en la no realización del tipo.

El fundamento del reproche reside en que, pese a que el sujeto activo realizó un cálculo de las consecuencias, insistimos, serias posibilidades del resultado, optó por alcanzar su meta. Por lo tanto, en el dolo eventual, el sujeto acepta la producción del resultado en tanto que, en la culpa con representación, no lo acepta ya que confía en que no se producirá.

A diferencia de lo que ocurre en la culpa con representación, en la cual, si bien el sujeto también tuvo presente la posibilidad del resultado típico, no lo tomó en serio toda vez que negó, como consecuencia de

una infracción al deber de cuidado referente a la estimación del riesgo, la concreta puesta en peligro del objeto de la acción.

Los preceptos aquí enunciados resultan fundamentales para resolver la cuestión en debate y así lograr cerrar el tipo merituando si el proceder analizado resulta susceptible de reproche penal.

2.4. Definición de términos básicos

Homicidio culposo

El homicidio culposo puede ser definido como aquella muerte producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico, siempre que debiera haberlo previsto y dicha previsión fuera posible, o habiéndolo previsto confía sin fundamento en que no se producirá el resultado que se representa (Exp. N° 3355-1998- Lima, Data 40 000, G.J.).

Bien jurídico.

En el delito de homicidio culposo el bien jurídico protegido es la vida humana en forma independiente, considerándose que el comportamiento del sentenciado ha consistido en matar a otro, dándose el nexo de causalidad entre el comportamiento culposo y el resultado muerte (Exp. N° 4257-1998- Lima, Data 40 000, G.J.).

Elementos del tipo.

El tipo objetivo de los delitos culposos o imprudentes exige la presencia de dos elementos: a) la violación de deber objetivo de cuidado, plasmado en normas jurídicas, normas de la experiencia, b) la producción de un resultado típico imputable objetivamente al autor, por haber creado o incrementado un riesgo jurídicamente relevante, que se ha materializado en el resultado lesivo de un bien jurídico (Exp. N° 4288-1997-Áncash, Data 40 000, G.J.).

El acto imprudente o culposo es la acción peligrosa emprendida sin ánimo de lesionar, faltándole el cuidado o diligencia debidos (Exp. N° 6109- 1997-Lima, Data 40 000, G.J.).

Actúa culposa o imprudentemente el que omite la diligencia debida. Se trata por lo tanto de la infracción del deber de cuidado, o sea de las normas de conducta exigibles para el caso, las cuales se extraen de la experiencia común y no dependen necesariamente de la transgresión de leyes o reglamentos. Se trata de un deber objetivo en cuanto que es el que hubiera observado un ciudadano medio en tales condiciones y con los conocimientos específicos del agente; por lo tanto, si la acción se realiza con la diligencia debida, aunque sea previsible un resultado, se mantiene en el ámbito de lo permitido jurídicamente (Exp. N° 3475-1998-Lima, Data 40 000, G.J.).

Agravación.

La materialización del delito como la responsabilidad penal se encuentran debidamente acreditadas en la medida en que se verifica el nexo causal existente entre la conducta del agente con el fallecimiento de la víctima, siendo que el resultado le es objetivamente imputable si la excesiva velocidad con que conducía su vehículo le impidió al agente detenerse y ceder el paso a la víctima, circunstancia que objetiviza la infracción de cuidado, lo que finalmente significó un incremento del riesgo permitido, materializado en el resultado (Exp. N° 5032-1997-Lima, Data 40 000, G.J.).

Lo esencial del tipo de los delitos culposos no es la simple causación de un resultado, sino la forma en que se realiza la acción; o sea, para saber quién debe responder del resultado producido, no basta con establecer la simple conexión causal, sino que es preciso, además, saber quién actuaba diligentemente y quién no.

CAPITULO III: PRESENTACIÓN, ANALISIS E INTERPRETACIÓN DE LOS RESULTADOS

3.1. Análisis de tablas y gráficos

Tabla N° 1: En las diligencias se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	81	88,0	88,0	88,0
	Parcialmente de acuerdo	11	12,0	12,0	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Se observa que el 88% de los encuestados manifiesta estar totalmente de acuerdo en que en las diligencias se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso. El restante 12% manifiesta estar parcialmente de acuerdo.

En las diligencias se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso.

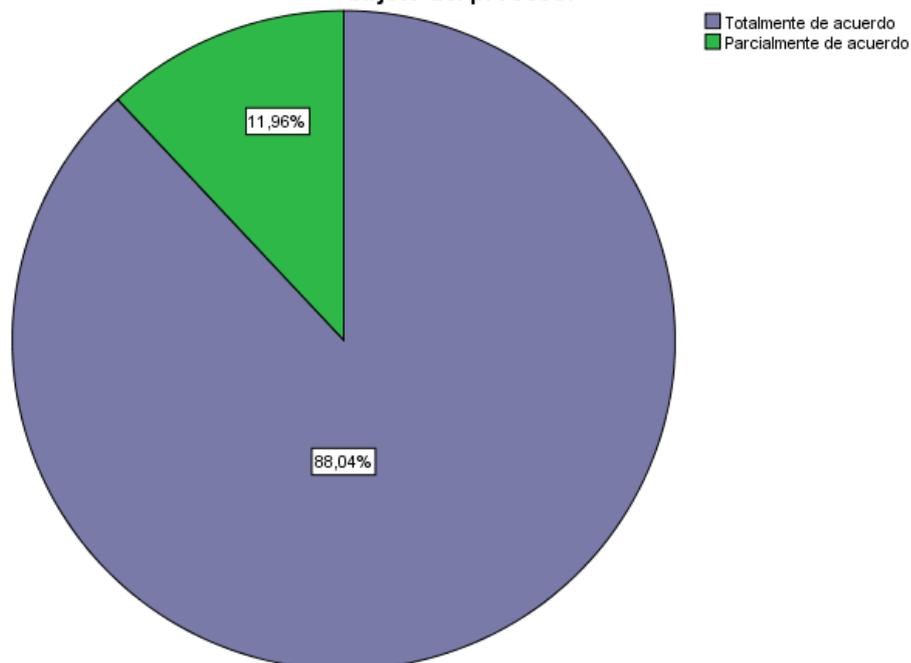


Tabla N° 2: Las actas de las inspecciones oculares, son lacradas por el juez y el fiscal

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	76	82,6	82,6	82,6
	Parcialmente de acuerdo	16	17,4	17,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Se observa que el 82.6% está totalmente de acuerdo en que las actas de las inspecciones oculares, son lacradas por el juez y el fiscal. El 17.4% está parcialmente de acuerdo.



Tabla N° 3: Las actas de inspección cumplen con los requisitos y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	79	85,9	85,9	85,9
	Parcialmente de acuerdo	13	14,1	14,1	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Se observa que el 85.9% está totalmente de acuerdo en que las actas de inspección cumplen con los requisitos y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento. El 14.1% está parcialmente de acuerdo.

Las actas de inspección cumplen con los requisitos y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento.

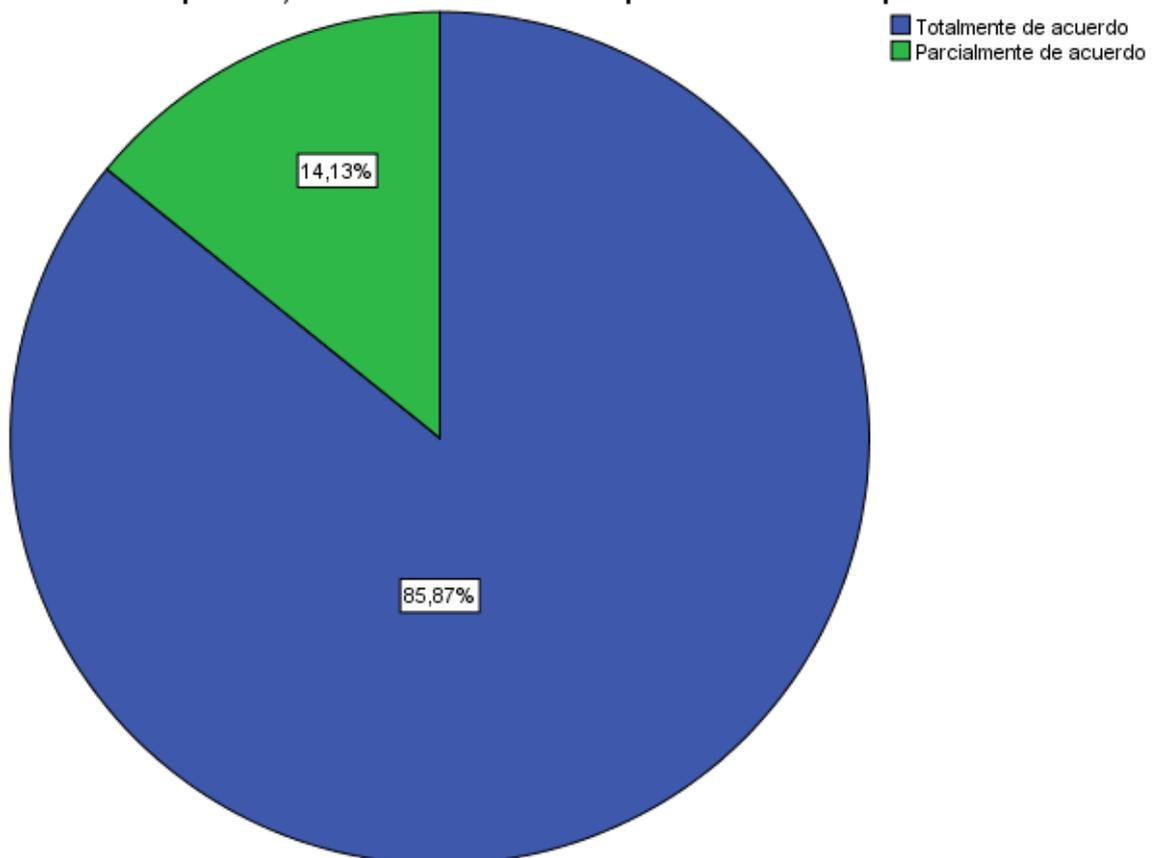


Tabla N° 4: La pericia in situ siempre es realizada por personal competente.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	86	93,5	93,5	93,5
	Parcialmente de acuerdo	6	6,5	6,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Se observa que el 93.5% está totalmente de acuerdo en que la pericia in situ siempre es realizada por personal competente. El 6.5% está parcialmente de acuerdo.

La pericia in situ siempre es realizada por personal competente.

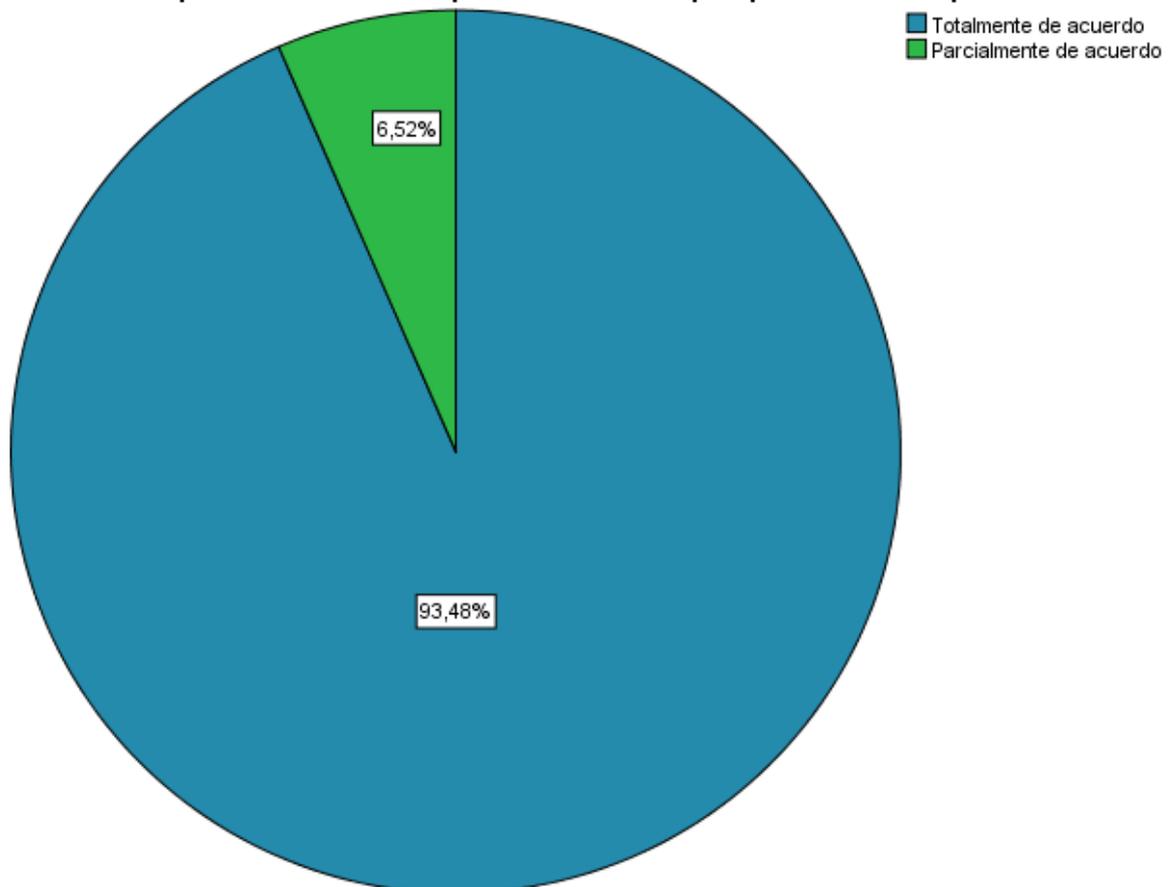


Tabla N° 5: La pericia in situ se realiza con todas las facilidades del caso (materiales, equipos, etc).

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	8	8,7	8,7	8,7
	Parcialmente de acuerdo	84	91,3	91,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

Se observa que el 91.3% manifiesta estar parcialmente de acuerdo en que la pericia in situ se realiza con todas las facilidades del caso (materiales, equipos, etc.). El restante 8.7% está totalmente de acuerdo.

La pericia in situ se realiza con todos las facilidades del caso (materiales, equipos, etc).

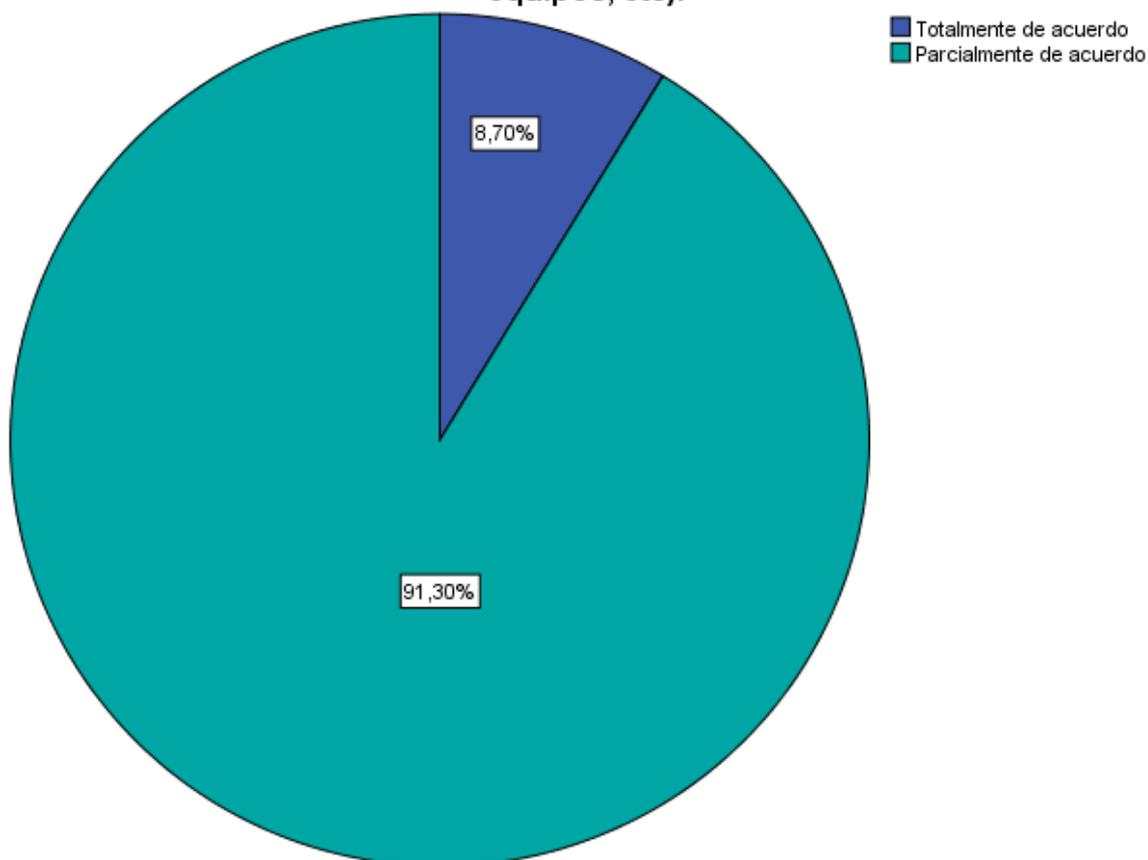


Tabla N° 6: En la zona el inculpado mayormente abandona a la víctima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Parcialmente en desacuerdo	8	8,7	8,7	8,7
	Totalmente en desacuerdo	84	91,3	91,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 91.3% manifiesta estar totalmente en desacuerdo en que en la zona el inculpado mayormente abandona a la víctima. El 8.7% está parcialmente en desacuerdo.

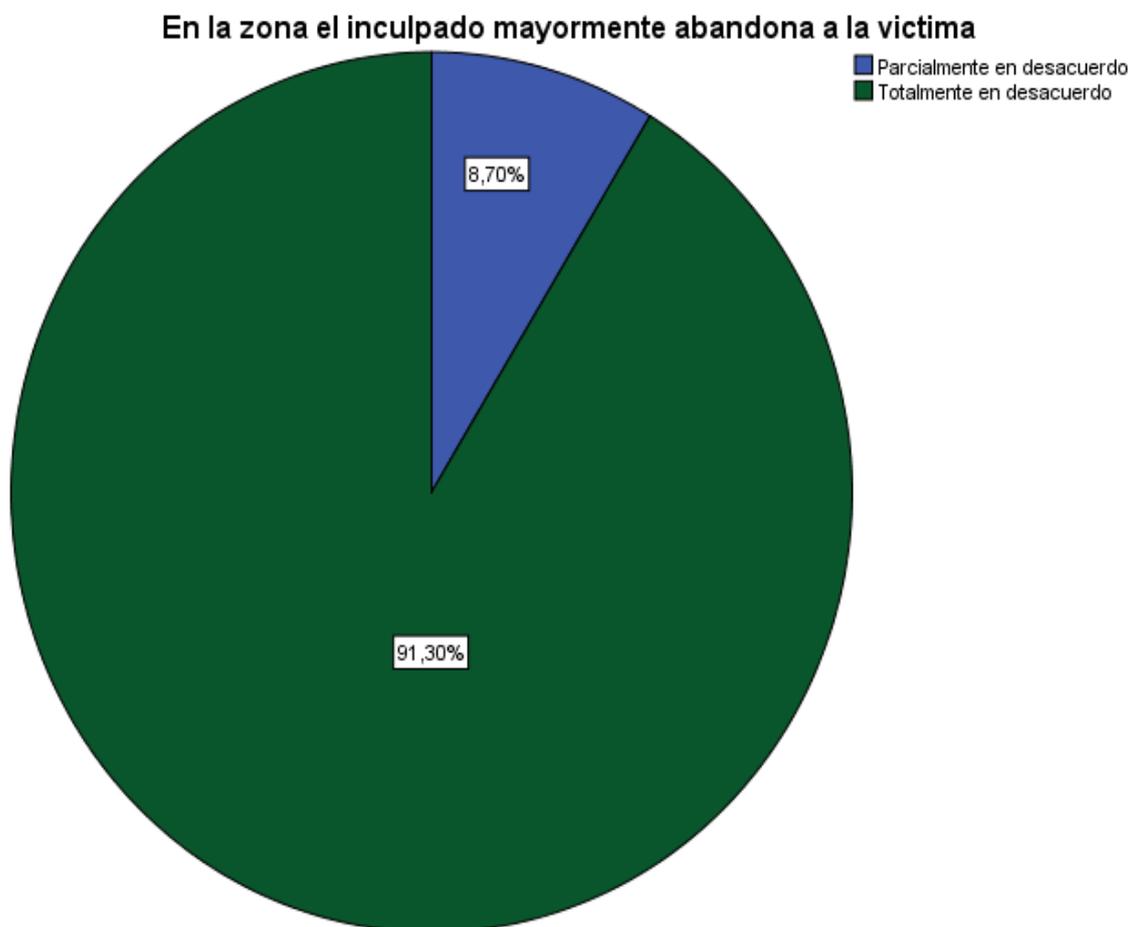


Tabla N° 7: El inculpado mayormente auxilia a la victima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	4	4,3	4,3	4,3
	Parcialmente de acuerdo	88	95,7	95,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 95.7% está parcialmente de acuerdo en que el inculpado mayormente auxilia a la víctima. El 4.3% está totalmente de acuerdo.

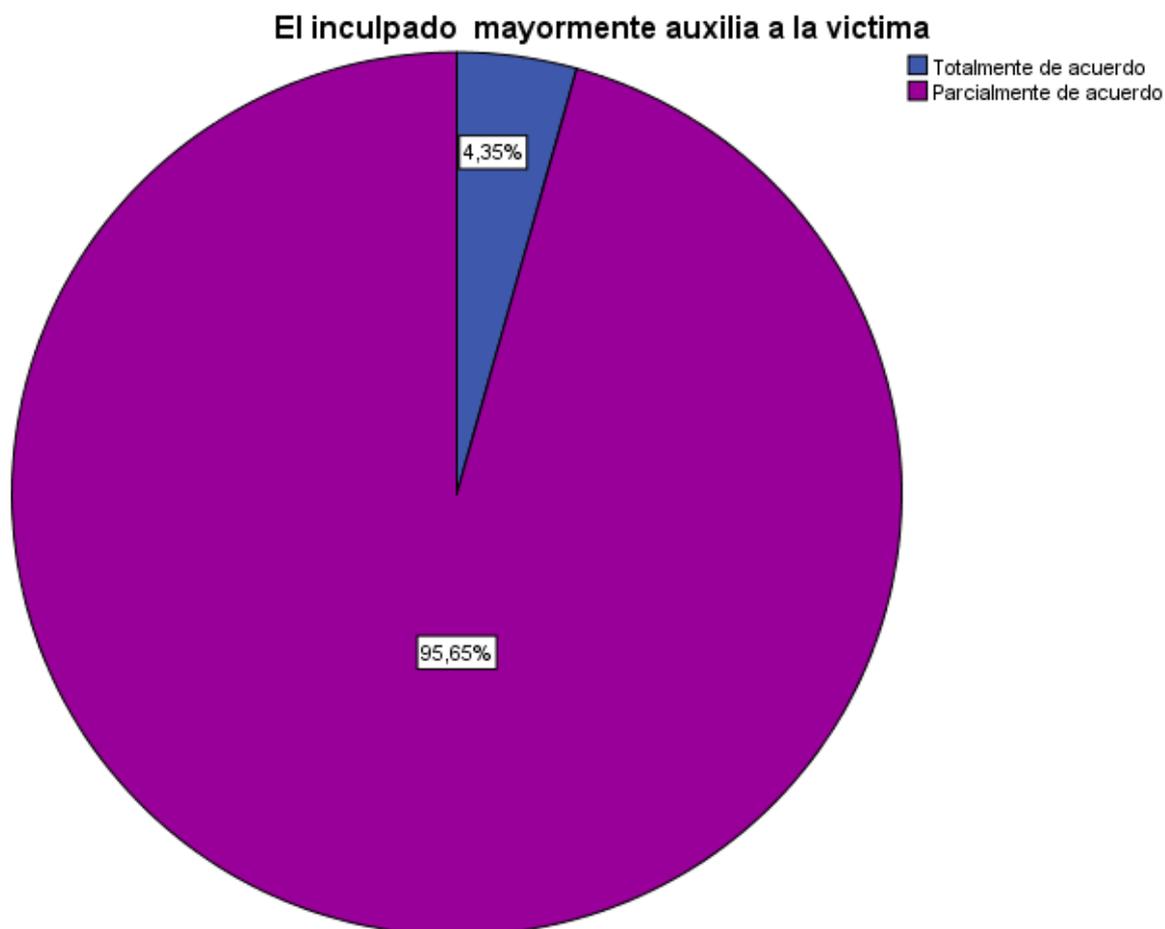


Tabla N° 8: Se da con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	87	94,6	94,6	94,6
	Parcialmente de acuerdo	5	5,4	5,4	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 94.6% manifiesta estar totalmente de acuerdo en que se da con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes. El 5.4% está parcialmente de acuerdo.

Se da con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes.

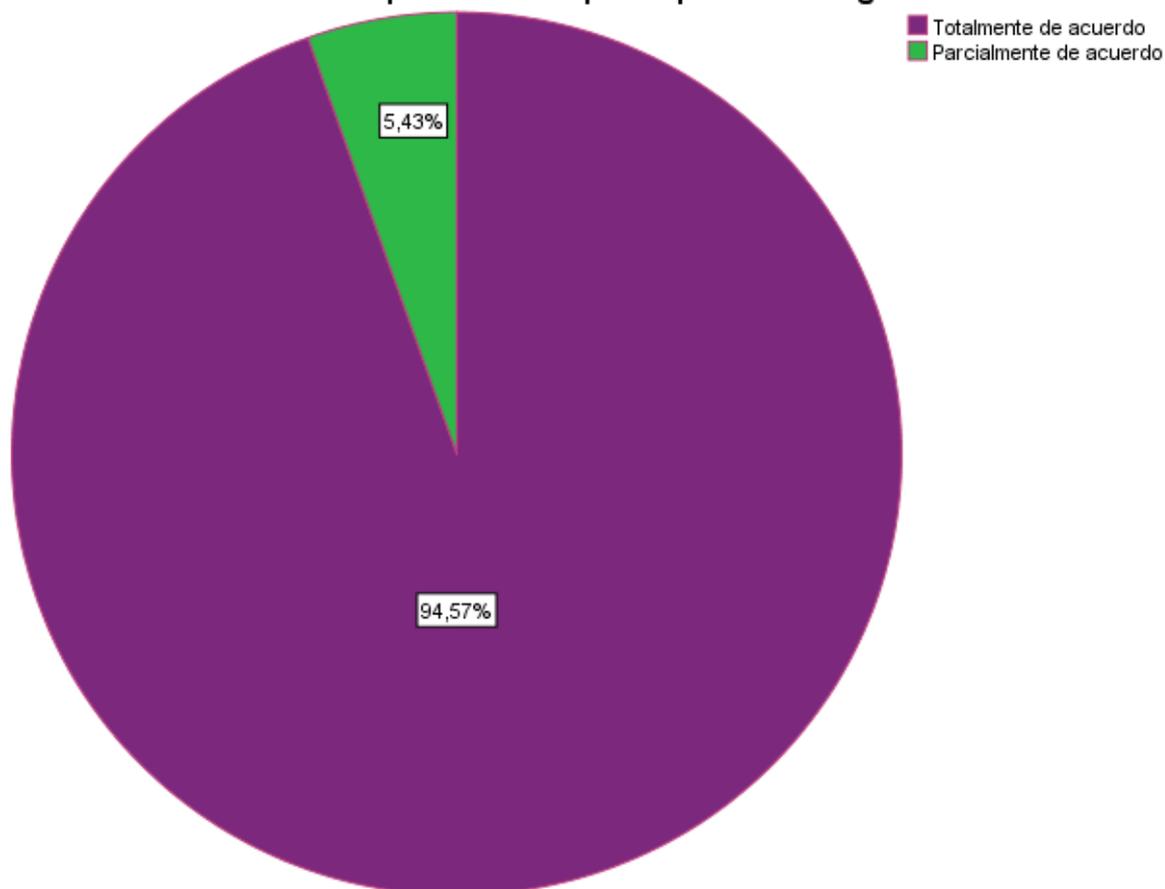


Tabla N° 9: Se da con frecuencia que los accidentes son originados por terceros

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	89	96,7	96,7	96,7
	Parcialmente de acuerdo	3	3,3	3,3	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 96.7% manifiesta estar totalmente de acuerdo en que se da con frecuencia que los accidentes son originados por terceros. El 3.3% está parcialmente de acuerdo.

Se da con frecuencia que los accidentes son originados por terceros

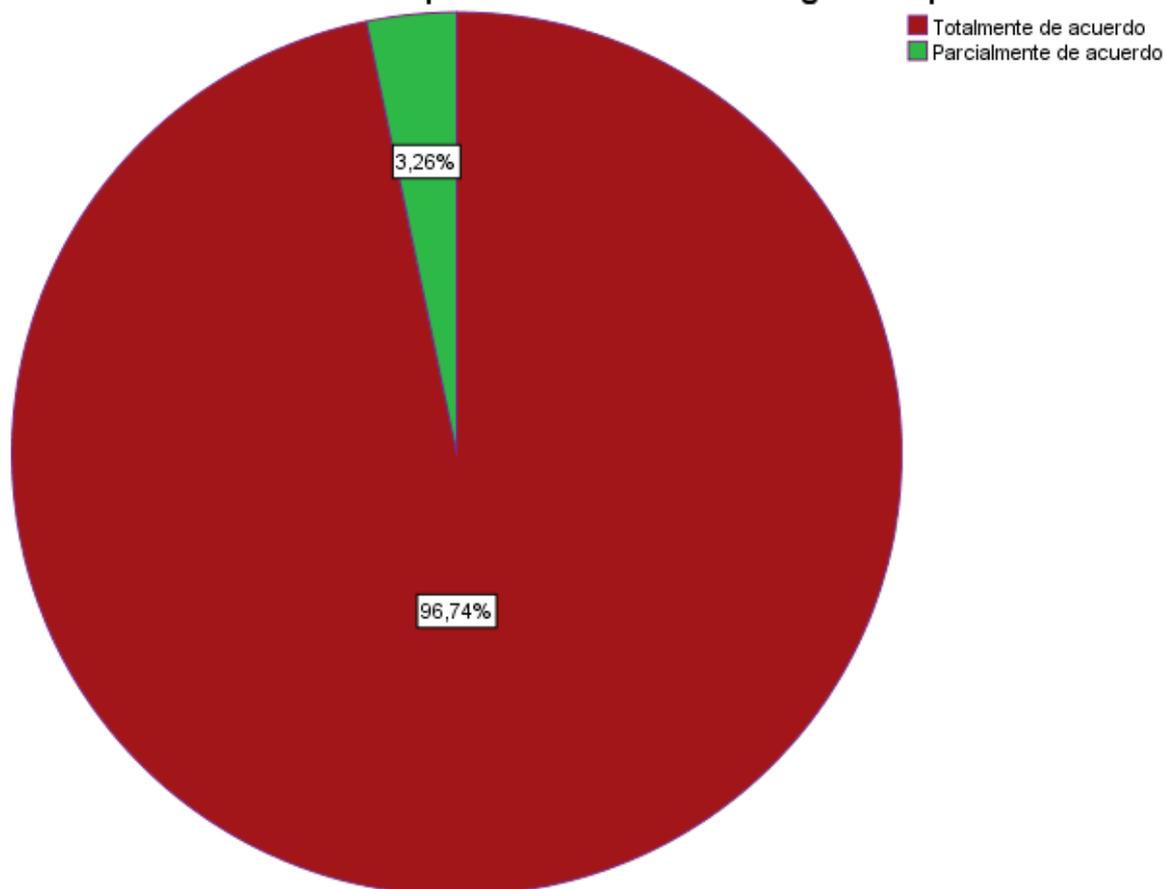


Tabla N° 10: Los accidentes se dan por casos fortuitos

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	6	6,5	6,5	6,5
	Parcialmente de acuerdo	86	93,5	93,5	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 93.5% manifiesta estar parcialmente de acuerdo en que los accidentes se dan por casos fortuitos. El restante 6.5% está totalmente de acuerdo.

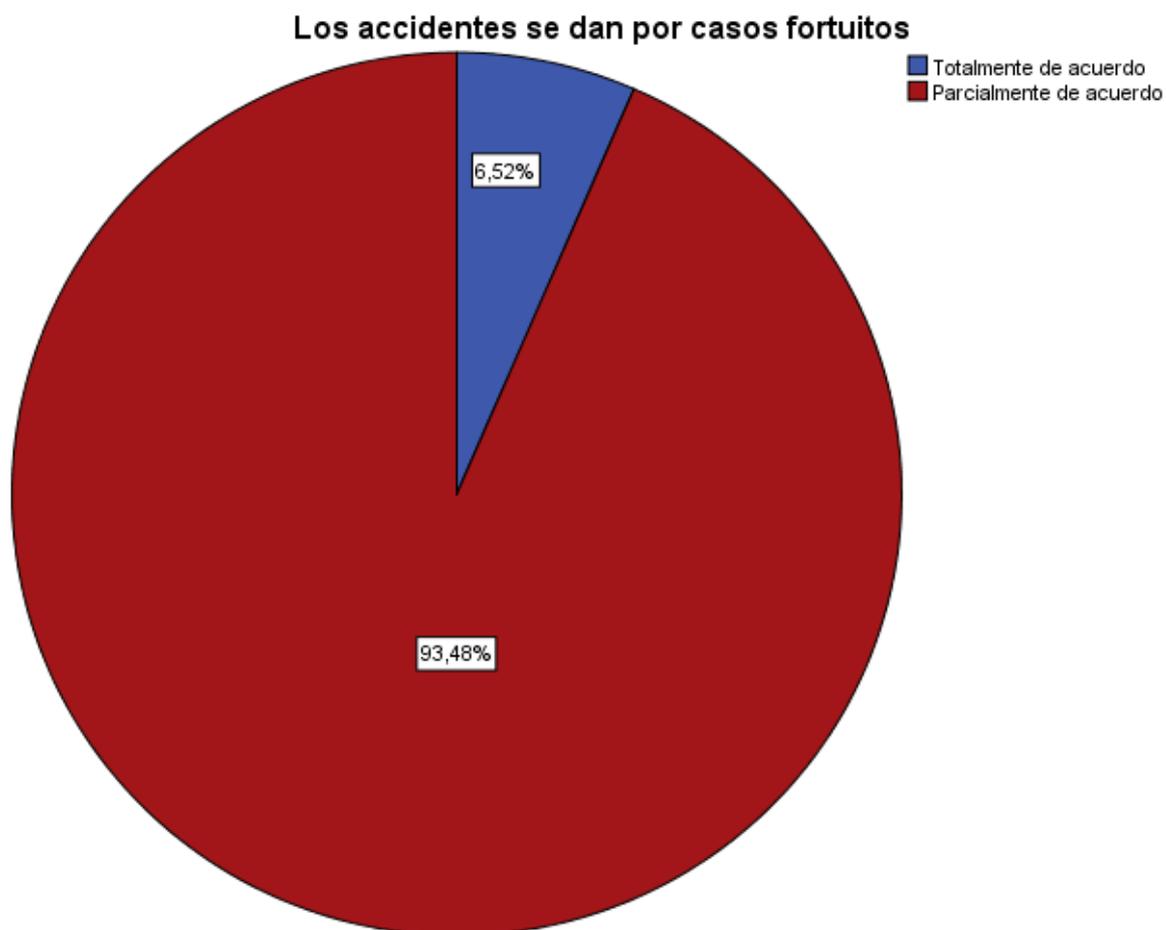
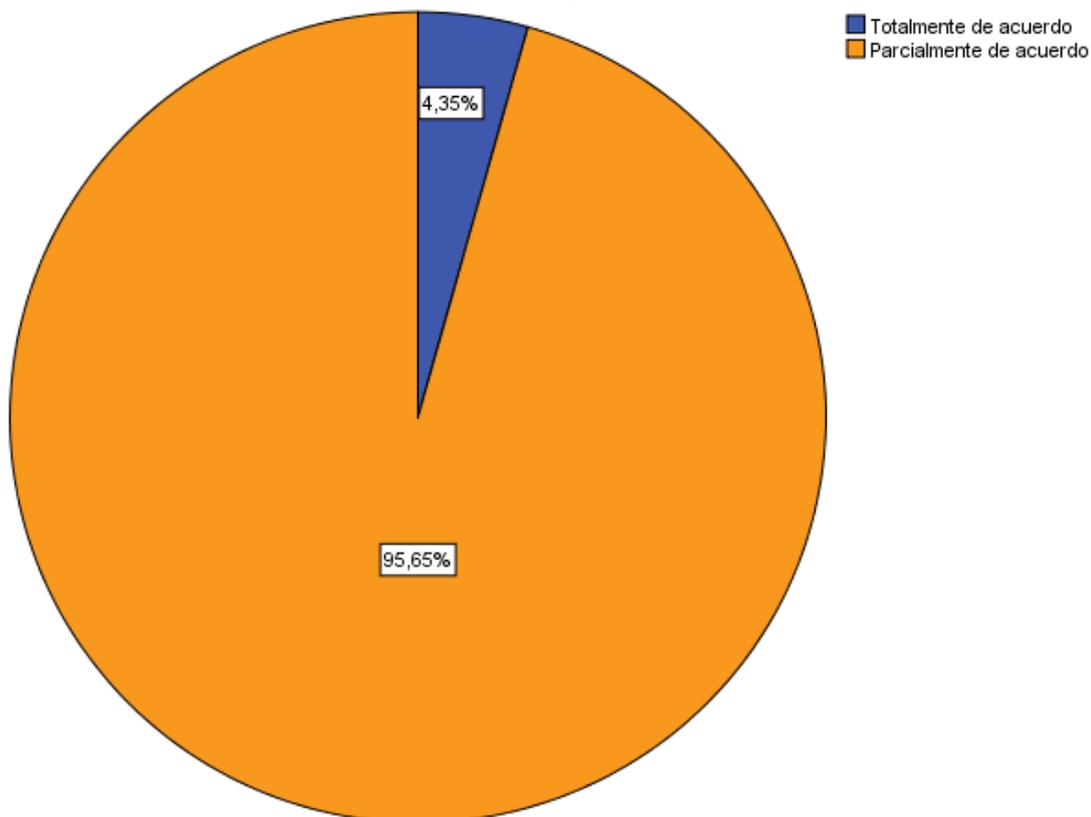


Tabla N° 11: Los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	4	4,3	4,3	4,3
	Parcialmente de acuerdo	88	95,7	95,7	100,0
	Total	92	100,0	100,0	

El 95.7% manifiesta estar parcialmente de acuerdo en que los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado. El 4.3% está totalmente de acuerdo.

Los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado



3.2. Discusión de resultados

Primera: Nuestros resultados muestran que en las diligencias si se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso. Asimismo, que las actas de las inspecciones oculares, son lacradas por el juez y el fiscal. Por otro lado, las actas de inspección cumplen con los requisitos y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento.

También se observa que la pericia in situ siempre es realizada por personal competente. Por otro lado, la pericia in situ se realiza casi siempre con todas las facilidades del caso (materiales, equipos, etc.).

Segunda: Por otro lado, en lo referente al inculpado este mayormente se da que no abandona a la víctima en la zona del accidente. Así mismo casi siempre el inculpado auxilia a la víctima. Asimismo, se da varios casos con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes. También se da con bastante frecuencia que los accidentes son originados por terceros. También se observa que pocas veces que los accidentes se dan por casos fortuitos. Finalmente se puede mencionar que los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado.

Tercera: Estos resultados tienen relación con Manuel Mauricio Martínez López (2015) en “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”, concluye que en los accidentes de tránsito cuando el conductor está en estado de embriaguez, es donde ha surgido, o ha tomado relevancia imputar bajo la modalidad de dolo eventual, la cual es una clase de dolo. La dificultad de identificar en el sujeto comprometido en un homicidio en accidente de tránsito y bajo los efectos del alcohol: la negligencia, la intención de querer hacer daño, la probabilidad del dejar al azar, el consentir, llevan al sistema judicial a optar por el delito, con Culpa con representación.

Cuarta: También es importante mencionar a Esmeralda Azucena García Martínez, Fredy Edmundo Hernández Martínez, Suyapa Marbely Pineda Velásquez (2004) en “El delito culposo”, concluye que, al momento de culpar a una persona por determinada acción penal, no basta la comprobación de la realización de una acción típica, antijurídica y atribuible, todo ello no es suficiente para responsabilizar penalmente a su autor ya que dependerá de que el autor haya obrado culpablemente.

Quinta: También es importante mencionar al EXP. N° 5032-97-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111 que menciona que la materialización del delito como la responsabilidad penal se encuentran debidamente acreditadas en la medida que se verifica el nexo causal existente entre la conducta del agente con el fallecimiento de la víctima, siendo que el resultado le es objetivamente imputable si la excesiva velocidad con que conducía su vehículo le impidió al agente detenerse y ceder el paso a la víctima, circunstancia que objetiviza la infracción de cuidado, lo que finalmente significó un incremento del riesgo permitido, materializado en el resultado.

Sexta: Por otro lado, el Exp. N° 6109-97-Lima. Data 30,000.G.J. ART. 111, 2° Párr., menciona que el acto imprudente o culposo es la acción peligrosa emprendida sin ánimo de lesionar, faltándole el cuidado o diligencia debidos. El delito contra la seguridad pública, en la modalidad de conducir en estado de ebriedad o drogadicción, es un delito de mera actividad, basta el hecho objetivo de conducir en el estado reprochado, no exigiéndose algún resultado.

Séptima: Según el Exp. N° 4988-98-Lima. Data 30,000. G.J. ART. 111, 2° Párr, menciona que si bien es cierto se ha acreditado que el vehículo se desplazaba a velocidad mayor de la permitida, no se le puede imputar objetivamente al procesado el fallecimiento de los agraviados, al haberse acreditado que estos ingresaron temerariamente a una zona vial de alta velocidad, en circunstancias en las que el manejar bajo la velocidad permitida no hubiese evitado el resultado

(Exp. N° 568-98. Caro Coria. p. 281. ART. 111, 2° Párr).

Octava: El Exp. N° 568-98. Caro Coria. p. 281. ART. 111, 2° Párr, que menciona que si bien es cierto debido a la acción del agente activo se ha extinguido una vida humana, también lo es que esto se debió a una maniobra de un tercero que empujó al agraviado a la calzada, no pudiendo objetivamente el conductor prever ni evitar el resultado, estando a que los hechos ocurrieron en un área de un metro cuadrado.

Novena: En lo referente a los accidentes de tránsito es importante mencionar a Kaiser (1978) que menciona que el avance de la sociedad impone la creación de ciertos riesgos y la comunidad no pretende eliminar todo tipo de riesgos sino administrarlos y fijar pautas para convivir con ellos. Para ser más claros, si bien la utilización de automóviles es uno de los mayores factores de muerte en las personas menores de 30 años y los ilícitos vinculados a la circulación automotor abarcan el cincuenta por ciento (50 %) de toda la criminalidad de las sociedades actuales lo cierto es que se considera que su utilización representa una gran utilidad. Por ello acepta la circulación, pero bajo ciertas pautas las cuales pretenden fijar así, el riesgo permitido.

Decimo: Por otro lado, una construcción dogmática que debe ser utilizada por los Jueces para determinar la responsabilidad penal en los accidentes de tránsito, es el llamado principio de confianza, por el cual el debido cuidado no impone que cada sujeto deba prever la imprudencia de un tercero. (González, 2002)

Onceava: En otras palabras, cada conductor puede confiar en que los otros conductores e incluso los peatones también respetarán las señales de tránsito. De esta forma no se encuentran obligados a prever el yerro de los otros. Sobre esa base, cuando se traspone un semáforo con luz habilitante para ello (verde) no debe controlarse que ningún otro conductor, violando las señales de tránsito, cruce con luz roja. Ello es así dado que cada uno, dentro la

organización de la circulación de vehículos, es responsable por su conducta. Así se restringe la responsabilidad penal, puntualmente el concepto del debido cuidado.

3.3. Conclusiones

Primera: La inspección ocular incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito pues influye en el grado de culpabilidad del investigado. En este caso en la ciudad de Moyobamba se toman en cuenta la importancia de esta inspección ocular.

Segunda: La pericia in situ incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito pues es determinante en el grado de culpabilidad. En la ciudad de Moyobamba a veces no se cuenta con los equipos y materiales óptimos para realizar la labor, pero se logra realizar de la mejor manera posible destacando el profesionalismo del personal a cargo de la pericia.

Tercera: La acción de omisión y/o abandono de la víctima incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito. En la ciudad de Moyobamba mayormente el que genera el accidente ayuda y/o socorre a la víctima.

3.4. Recomendaciones

Primera: El personal a cargo de la inspección ocular debe estar capacitado para realizar su labor. Así como debe estar con los implementos, herramientas y materiales que le permita realizar su labor de la mejor manera posible.

La pericia in situ debe tomar en cuenta todas las evidencias encontradas en el lugar de los hechos para lo cual debe contarse con personal capacitado y en el número necesario para realizar esta labor.

Se debe tomar en cuenta y darle el peso que le corresponda a los inculpados que abandonen a la víctima luego del accidente de tránsito.

Segunda: Se debe exigir al MTC que sean más estrictos en hacer respetar las normas de tránsito a fin de que los infractores se sensibilicen en este tema.

Se les debe aplicar a los infractores un record de multas y que estas se cumplan.

No se debe permitirse otorgar licencias de conducir a personas que no cuenten con estudios superiores.

Que las prohibiciones de manejo deben ser severas cuando manejan ebrios, contestan el teléfono, y cuando por conseguir más pasajeros. en carreras conllevan al peligro .

Tercera: Invalidar el brevete al infractor a fin de que ellos no eludan su responsabilidad.

Sancionar a los peatones por no respetar las reglas de tránsito,

Solicitar al legislativo que apruebe la ley con la propuesta presentada para frenar la ola de accidentes. Asimismo, se debe prohibir el manejo a menores de edad y que el personal policial sea drástico al imponer sanciones. La cual debe basarse en el artículo 59°. - El Estado estimula la creación de riqueza y garantiza la libertad de trabajo y la libertad de empresa, comercio e industria. El ejercicio de estas libertades no debe ser lesivo a la moral, ni a la salud, ni a la seguridad públicas. El Estado brinda oportunidades de superación a los sectores que sufren cualquier

desigualdad; en tal sentido, promueve las pequeñas empresas en todas sus modalidades.

3.5. Fuentes de información

1. Bacigalupo Enrique (1984). "Manual de Derecho Penal" Parte General, Ed. Temis – Llanud, Bogotá, 1984, pág. 355.
2. Bacigalupo, Enrique (1987). "Derecho Penal" –Parte General-, ed. Hammurabi, Buenos Aires, 1987, pág. 364.
3. Carlos Gualberto Tintaya Cari (2015). Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito distrito judicial puno. 2013-2014. Disponible en: <http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/417/P29-011.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
4. Carlos Juan Nieves Cervantes (2016). "La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito". Disponible en: http://www.derecho.usmp.edu.pe/postgrado/doctorado/trabajo_de_investigacion/2016/3.%20Reparacion%20civil.pdf
5. Esmeralda Azucena García Martínez, Fredy Edmundo Hernández Martínez, Suyapa Marbely Pineda Velásquez (2004) en "El delito culposo" disponible en: <http://ri.ufg.edu.sv/jspui/bitstream/11592/8017/1/345.04-G216d.pdf>
6. Fontán Balestra Carlos (2009). "Derecho Penal Argentino" Tomo II, pág. 290.
7. Gaceta jurídica (2013). "El código penal en su jurisprudencia. Sentencias vinculadas con los artículos y figuras jurídicas del código penal".
8. González Marías. C.A. (2002). "Accidentes automovilísticos: integración del concepto de culpa con la previsibilidad de la culpa ajena", en rev. "EL DERECHO", 72-755.
9. Gustavo R. Meilij (1991). "Accidentes de Tránsito. Efectos Jurídicos", Ed. Depalma, Buenos Aires, 1991, pág. 19/20
10. Hirsch, Hans-Joachim (1962). "Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft" 74 (1962), pág.95 y ss.; según cita Cancio Melia, Manuel en "Conducta de la víctima e imputación objetiva en

Derecho Penal”, Ed. J.M.Bosch, Barcelona, 1998, pág. 140 en nota 203.Maurach.

11. Jakobs, Gunther, (1997). “Derecho Penal” –Parte General-. 2º edición, trad. por Joaquín Cuellos Contreras y José Luis Serrano González de Murillo, ed. Marcial Pons, Madrid, 1997, pág. 172.
12. Kaiser Günter, “Delincuencia de tráfico y su prevención general”, en Estudios de Psicología Criminal, v. XIX. Una tintroduccion a sus fundamentos científicos, trad. De la 2º ed. Alemana por José Belloch Zimmermann, ed. Espasa Calpe, Madrid, 1978, pág. 231 y ss., confr. cita Rusconi Maximiliano en “Ilícito negligente contra la vida y tránsito vehicular”, publicado en “Cuestiones Particulares de la Imprudencia en el Derecho Penal” compilado por Julio B. Maier, ed. Ad-Hoc, Buenos Aires, 1999, pág. 17.
13. Manuel Mauricio Martínez López (2015) en “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”. Disponible en: <http://www.bdigital.unal.edu.co/49819/1/93388094.2015.pdf>.
14. Molinas Fernando “El deber de cuidado del automovilista y del peatón: el problema del riesgo”, Doctrina Penal, Año 9, 1986, pág. 633.
15. Terragni Marco Antonio (1998). “El Delito Culposo”, Rubinzal – Culzoni Editores, Santa Fe 1998, pág. 129.
16. Vara (2012). 7 pasos para una tesis exitosa. USMP.
17. Vásquez Manyari, Carlos Augusto (2016). “Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los juzgados penales del distrito judicial de Junín – 2015”. Disponible en: <http://repositorio.udh.edu.pe/handle/123456789/276>

ANEXOS

Anexo 1: Matriz de consistencia

TITULO	PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPOTESIS	VARIABLES	METODOLOGIA
<p>PRINCIPALES CRITERIOS TOMADOS EN CUENTA PARA DETERMINAR LA RESPONSABILIDAD DE UN INCUPLADO EN HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE MOYOBAMBA PERIODO 2015 - 2017”.</p>	<p>Problema general ¿Cuáles son los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?</p> <p>Problemas secundarios 1. ¿De qué manera la inspección ocular incide en la determinación de la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017? 2. ¿De qué manera la pericia in situ incide en la determinación de la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en</p>	<p>Objetivo general Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.</p> <p>Objetivos Secundarios 1. Determinar como la inspección ocular incide en la determinación de la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017. 2. Precisar de qué manera la pericia in situ incide en la determinación</p>	<p>Hipótesis general Los principales criterios para determinar la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito muchas veces no son tomados en cuenta de manera correcta en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.</p> <p>Hipótesis secundarias 1. La inspección ocular incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculgado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017. 2. La pericia in</p>	<p>Variable independiente Homicidio culposo</p> <p>Indicadores 1. Inspección ocular 2. Pericia in situ 3. Omisión y/o abandono de la víctima</p> <p>Variable dependiente Accidentes de transito</p> <p>Indicadores 1. Responsabilidad de la víctima. 2. Responsabilidad de un tercero. 3. Caso fortuito. 4. Responsabilidad del conductor del rodado.</p>	<p>El tipo de investigación, en el presente estudio fue “Investigación Básica”. Según la finalidad del presente estudio, la investigación se concentra en el nivel “Descriptivo”.</p> <p>La población estuvo conformada por 120 abogados especializados en Derecho Penal, litigantes a nivel de la Corte Superior de Justicia de Moyobamba. A setiembre del 2017. La muestra cosiderada luego de aplicar la fórmula del muestreo fue de 92 (Abogados especializados en Derecho Procesal Penal).</p>

	<p>la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017? 3. ¿De qué manera la omisión y/o abandono de la víctima incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017?</p>	<p>de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017. 3. Establecer como la acción de omisión y/o abandono de la víctima incide en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.</p>	<p>situ incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017. 3. La acción de omisión y/o abandono de la víctima incide significativamente en la determinación de la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.</p>		
--	--	---	---	--	--

Anexo 2: Anteproyecto de ley

ANTEPROYECTO DE LEY N°0

" Año del Diálogo y la Reconciliación Nacional".

SUMILLA: Implementar penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y ser más vertical en el cumplimiento de la legislación bajo el marco del Decreto legislativo N° 635.

I. DATOS DEL AUTOR

La bachiller en derecho Santa Cruz Prado Mirta Miriam, en ejercicio de sus facultades ciudadanas, que le confiere el artículo 31° de la Constitución Política del Perú y el artículo 75° del congreso de la república, propone el siguiente proyecto de ley e incorporar penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y ser más vertical en el cumplimiento de la legislación en el marco del Decreto legislativo N° 635.

II. EXPOSICION DE MOTIVOS

A. Consideraciones generales

El proyecto de ley materia del presente dictamen propone incorporar penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y ser más vertical en el cumplimiento de la legislación en el Artículo 111°. - Homicidio Culposo en el marco del Decreto legislativo N° 635, porque actualmente nuestras pistas son escenario de

accidentes de tránsito que dejan dolor en los hogares de las víctimas. Camiones y buses que atropellan a transeúntes y huyen, maquinas no autorizadas para circular en vías y provocan muertes, conductores en estado de ebriedad que estrellan sus vehículos acabando con vidas, e innumerables circunstancias en las que el alcohol y la imprudencia temeraria trastocan la vida de nuestras comunidades son el cuadro recurrente.

B. Problemática actual

En casos de homicidios culposos, los de accidente de tránsito en mayor número son por inobservancia de reglas de tránsito o por conducción en estado de ebriedad. Esa es la mayor cantidad. En el caso de los accidentes por inobservancia de reglas de tránsito, la mayoría son por conducir vehículos a velocidades mayores a la permitida.

Aunque en todo el país los choques y despistes de buses son los casos más comunes, la incidencia de los accidentes y el grado de siniestralidad están diferenciados por zonas. El 2016, las rutas del sur han sido las más frecuentes a estos accidentes. La Panamericana Sur y la carretera de penetración sur; que incluye la Vía Libertadores, la ruta Nasca-Cusco y las ramificaciones viales que llegan hasta Puno y Madre de Dios; han sido escenario del 54% de siniestros. Más de la mitad de casos con muertos y heridos se reportaron en estas mismas vías.

En las vías del norte; que incluyen la Panamericana Norte, la carretera de penetración hacia Huaraz, las rutas de la sierra liberteña, Cajamarca y Chota; ocurrieron el 27% de los accidentes. El 19% restante se presentó en la Carretera Central y las rutas que conectan la selva.

Las cifras policiales muestran que los errores humanos representan casi el 70% de las causas de accidentes, siendo los más

comunes el exceso de velocidad, la imprudencia y la ebriedad del conductor. Las fallas mecánicas y de infraestructura fueron la causa de apenas el 5% de casos.

Además de la pérdida de vidas humanas, los accidentes automovilísticos implican pérdidas económicas. Estos tuvieron un costo calculado en S/19 mil millones en el 2015, según un estudio de la consultora Alauda, especializada en seguridad vial y conservación de infraestructuras. Esta cifra equivale a poco más del 3% del PBI.

Esto es preocupante; pues la inobservancia de reglas técnicas de manejo e imprudencia de choferes profesionales, que originan accidentes de tránsito con muertos y heridos, constituyen delito de homicidio y lesiones culposas.

III. PROPUESTA DE INCLUSION LEGISLATIVA

Se propone el siguiente proyecto de ley para incorporar penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y ser más vertical en el cumplimiento de la legislación en el marco del Decreto legislativo N° 635.

La misma que menciona que la pena privativa de la libertad solo será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° -inciso 7 (Suspensión, cancelación o incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo;)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos/litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o

carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Estas penas deben ser más duras y drásticas y deben cumplirse de manera vertical a todos por igual. Asimismo, debe imponerse penas para el peatón que muchas veces son los que originan los accidentes de tránsito. De esta manera se podrá disminuir los homicidios culposos por accidentes de tránsito.

IV. EFECTOS DE LA VIGENCIA DE LA NORMA

En la eventualidad que se apruebe la incorporación de penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y ser más vertical en el cumplimiento de la legislación en el marco del Decreto legislativo N° 635, contribuirá para minimizar los accidentes de tránsito y disminuir los homicidios culposos.

V. ANALISIS DEL COSTO BENEFICIO

La modificación del nuevo artículo, implica un costo en el proceso de la dación de la norma jurídica pero los beneficios que se obtendrán en favor de la sociedad superan dicho costo.

VI. FORMULA LEGAL

EL CONGRESO DE LA REPUBLICA HA DADO LO SIGUIENTE:

Ley que incorpora penas más drásticas para los conductores de vehículos motorizados generadores de accidentes de tránsito que cometan homicidio culposo y más verticalidad en el cumplimiento de la legislación en el marco del Decreto legislativo N° 635, contribuirá para minimizar los accidentes de tránsito y disminuir los homicidios culposos.

Artículo 111°. - Homicidio Culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

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

La pena privativa de la libertad será no menor de seis años ni mayor de doce años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.3 gramos/litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.15 gramos/litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Asimismo, se plantea que el MTC sea más vertical en hacer cumplir las leyes y coordinar con las fuerzas policiales y serenazgo para realizar intervenciones utilizando todos los medios disponibles como base de datos, records, multas, etc.

Anexo 3: Instrumentos

CUESTIONARIO:

Buenos días (tardes/noches), estoy realizando una investigación para obtener el grado de Licenciado en Derecho.

El objetivo de esta investigación es: Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

Por favor, dedique un momento a completar esta pequeña encuesta. Sus respuestas serán tratadas de forma confidencial y no serán utilizadas para ningún propósito distinto al de la presente investigación. Esta encuesta dura aproximadamente 5 minutos. De antemano se le agradece su participación y apoyo en sus respuestas.

Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1	2	3	4	5

I. INSTRUCCIONES:

- a) Leer con atención las preguntas y contestar con sinceridad de acuerdo a sus criterios.
- b) Consultar con la persona que le entrega el cuestionario alguna duda que pueda tener.
- c) No se sienta presionado al contestar alguna pregunta.

1. ¿Cuántos años lleva como Juez?
2. En su profesión de abogado, ¿alguna vez ha litigado? SI: NO: ¿Cuántos años?
3. ¿Cuál ha sido su experiencia laboral? ¿Cuántos años?

Variable independiente: Homicidio culposo						
N°		Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
	Inspección ocular					
1	En las diligencias se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso.					
2	Las actas de las inspecciones oculares, son lacradas por el juez y el fiscal					
	Las actas de inspección cumplen con los requisitos: fecha, identificación de los intervinientes, la mención de las diligencias que se efectuaron y el resultado obtenido, y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento.					
	Pericia in situ					
	La pericia in situ siempre es realizada por personal competente.					
	La pericia in situ se realiza con todos las facilidades del caso (materiales, equipos, etc).					
	Omisión y/o abandono de la víctima					
	En la zona el inculpaado mayormente abandona a la víctima					
	El inculpaado mayormente auxilia a la víctima					
Variable dependiente: Accidentes de tránsito						
	Responsabilidad de la víctima.					
	Se da con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes.					
	Responsabilidad de un tercero.					
	Se da con frecuencia que los accidentes son					

	originados por terceros					
	Caso fortuito					
	Los accidentes se dan por casos fortuitos					
	Responsabilidad del conductor del rodado.					
	Los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado					

Anexo 4: Validación de experto

CUESTIONARIO:

Buenos días (tardes/noches), estoy realizando una investigación para obtener el grado de Licenciado en Derecho.

El objetivo de esta investigación es: Determinar los principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un inculpado en homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015 -2017.

Por favor, dedique un momento a completar esta pequeña encuesta. Sus respuestas serán tratadas de forma confidencial y no serán utilizadas para ningún propósito distinto al de la presente investigación. Esta encuesta dura aproximadamente 5 minutos. De antemano se le agradece su participación y apoyo en sus respuestas.

Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
1	2	3	4	5

I. INSTRUCCIONES:

- a) Leer con atención las preguntas y contestar con sinceridad de acuerdo a sus criterios.
 - b) Consultar con la persona que le entrega el cuestionario alguna duda que pueda tener.
 - c) No se sienta presionado al contestar alguna pregunta. *NO*
-
1. ¿Cuántos años lleva como Juez? *5 años*
 2. En su profesión de abogado, ¿alguna vez ha litigado? SI: NO: ¿Cuántos años? *NO*
 3. ¿Cuál ha sido su experiencia laboral? ¿Cuántos años? *15 años*

Variable independiente: Homicidio culposo						
N°		Totalmente de acuerdo	Parcialmente de acuerdo	Indiferente	Parcialmente en desacuerdo	Totalmente en desacuerdo
	Inspección ocular					
1	En las diligencias se observan detenidamente las huellas, vestigios, rastros, que surgen de la inspección de cosas, personas o lugares, relacionados con el delito objeto del proceso.	✓				
2	Las actas de las inspecciones oculares, son lacradas por el juez y el fiscal	✓				
	Las actas de inspección cumplen con los requisitos: fecha, identificación de los intervinientes, la mención de las diligencias que se efectuaron y el resultado obtenido, y las declaraciones receptadas, aclarando si fueron espontáneas o a requerimiento.	✓				
	Pericia in situ					
	La pericia in situ siempre es realizada por personal competente.	✓				
	La pericia in situ se realiza con todos las facilidades del caso (materiales, equipos, etc).		✓			
	Omisión y/o abandono de la víctima					
	En la zona el inculpado mayormente abandona a la víctima					✓
	El inculpado mayormente auxilia a la víctima		✓			
	Variable dependiente: Accidentes de tránsito					
	Responsabilidad de la víctima.					
	Se da con frecuencia que la víctima por imprudente origina los accidentes.	✓				
	Responsabilidad de un tercero.					
	Se da con frecuencia que los accidentes son originados por terceros	✓				

	Caso fortuito					
	Los accidentes se dan por casos fortuitos		✓			
	Responsabilidad del conductor del rodado.					
	Los accidentes son mayormente ocasionados por el conductor del vehículo motorizado		✓			

Daniel Ruiz Villacorta
ESPECIALISTA JUDICIAL
JUZGADO PENAL UNIPERSONAL
MOYOBAMBA

Anexo 5: Informe de opinión de expertos de instrumentos de investigaciones cuantitativas.



UAP

**UNIVERSIDAD
ALAS PERUANAS**

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

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIONES CUANTITATIVAS

I. DATOS GENERALES:

1.1 Apellidos y nombres del informante: Jesus Manuel Galarza Orrilla
 1.2 Institución donde labora: Universidad Alas Peruanas
 1.3 Nombre del Instrumento motivo de Evaluación: Cuestionario de Preguntas
 1.4 Autor del instrumento: Santacruz Prady Mirza Kiriám
 1.5 Título de la Investigación: Principales criterios tomados en cuenta para determinar la responsabilidad de un culpado en homicidio culpable de gravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Tarma periodo 2015 - 2017.

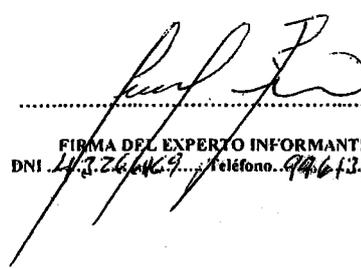
II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE				BAJA				REGULAR				BUENA				MUY BUENA			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
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: Aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95% //

LUGAR Y FECHA: 24/01/18 //


 FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI 4326469 Teléfono 996136060



UAP

UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

INFORME DE OPINIÓN DE EXPERTOS DE INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIONES CUANTITATIVAS

I. DATOS GENERALES:

- 1.1 Apellidos y nombres del informante: Walter Ruiz Villacís
- 1.2 Institución donde labora: Universidad Alas Peruanas
- 1.3 Nombre del Instrumento motivo de Evaluación: Cuestionario de Preguntas
- 1.4 Autor del instrumento: Santiago Prado Ríos
- 1.5 Título de la Investigación: Principales críticas tomadas en cuenta para determinar la responsabilidad de un culpable y su homicidio culposo agravado por accidentes de tránsito en la ciudad de Moyobamba periodo 2015-2017

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE				BAJA				REGULAR				BUENA				MUY BUENA			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
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	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: Aplicable

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95% //

LUGAR Y FECHA: 24/10/18 //

[Firma]
FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
DNI 09456976 Teléfono 3238771.....