



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA
Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“ESTRATEGIA LEGAL PARA DOTAR DE MAYOR
ESPECIFICIDAD Y SEVERIDAD A LAS NORMAS
PERUANAS QUE SANCIONAN LOS ACCIDENTES DE
TRÁNSITO QUE CONLLEVAN COMO RESULTADO
MUERTE DE LA VÍCTIMA”**

PRESENTADO POR:

Juan Eduardo Robles Morales

ASESOR:

Metodológico: Walter Mendizábal Anticona

Temático: Sonia Salvador Ludeña

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

LIMA, PERÚ

2017



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

DICTAMEN DE EXPEDITO DE TESIS N° 012-T- 2017-OIYPS-FDYCP-UAP

Visto, el Oficio N° 003-2017-OGYT-FDYCP-UAP, de fecha 11.01.2017 de la Oficina de Grados y Títulos, en el que se solicita la revisión final de trabajo de Investigación presentado por el bachiller **JUAN EDUARDO ROBLES MORALES**, a fin que se declare expedito para sustentar la tesis titulada **“ESTRATEGIA LEGAL PARA DOTAR DE MAYOR ESPECIALIDAD Y SEVERIDAD A LAS NORMAS PERUANAS QUE SANCIONAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE CONLLEVAN COMO RESULTADOS MUERTE DE LA VÍCTIMA”**

CONSIDERANDO

Que, las disposiciones normativas relacionadas con las funciones de la Oficina de Investigación de la Escuela Profesional de Derecho de la Facultad de Derecho y Ciencia Política de la Universidad Alas Peruanas, comprenden el Reglamento de Investigación Científica aprobado por Resolución N° 904-2000 de fecha 15/09/2000) y el Reglamento de Grados y títulos aprobado por Resolución N° 991-2001 de fecha 25/07/2001).

Que, de la revisión de la tesis, se aprecia que ésta cuenta con el informe del asesor metodólogo Dr. Walter Mendizábal Anticona, de fecha 14 de setiembre de 2016, y el informe del asesor temático Dr. Sonia Salvador Ludeña de fecha 22 de setiembre de 2016, 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 del bachiller **JUAN EDUARDO ROBLES MORALES**, esta Jefatura **DECLARA EXPEDITA LA TESIS**; titulada **“ESTRATEGIA LEGAL PARA DOTAR DE MAYOR ESPECIALIDAD Y SEVERIDAD A LAS NORMAS PERUANAS QUE SANCIONAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE CONLLEVAN COMO RESULTADOS MUERTE DE LA VÍCTIMA”**. Debiendo el interesado continuar y cumplir con el proceso y procedimiento para que se le programe el examen oral de sustentación de Tesis.

La Victoria, 23 de Febrero de 2017

INTERESADO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO
Dra. FELIPA ALVAREZ ESCOBAR
Jefa de Investigación y Promoción Social

FEMC/rla.

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

INFORME DE ASESORÍA DE TESIS

AL SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA:

Informo a Ud. Señor Decano de esta Casa Superior de Estudios, que el Señor Bachiller **Juan Eduardo Robles Morales**, ha concluido el desarrollo de TESIS TITULADA: **“Estrategia Legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima”**

La tesis tiene las siguientes características:

1. Existe orden lógico en la exposición de las hipótesis, variables y dimensiones:

En concordancia con la guía actualizada para las tesis por la Facultad, para optar el título de Abogado, se considera:

- a) La utilización de los recursos metodológicos que ofrece el ámbito de la Tesis se ajusta a lo requerimientos metodológicos exigidos para el desarrollo de una tesis pura en concordancia con el reglamento de la oficina de grados y títulos de nuestra universidad
- b) El análisis de la importancia de la Tesis, nos lleva a presuponer que la propuesta de una posible solución a un problema presente en la realidad jurídica peruana, es adecuado por tratar de especificar mejor las normas en términos que amplían el detalle de los aspectos relevantes de los factores causantes de los accidentes y de la severidad que debe llevar la sanción con fines disuasivos para contribuir a mitigar la incidencia e impacto del problema de las muertes resultantes de los accidentes de tránsito.

En concordancia a los hechos de forma, se ha considerado pertinente lo siguiente:

Se han tomado en cuenta los elementos relevantes de la temática objetiva de la investigación, proponiendo y promoviendo formal, técnica y oportunamente las modificaciones a las afirmaciones, análisis y conceptos plasmados y expresados por el bachiller en el trabajo de investigación revisado; habiendo cumplido con asimilar y reformular la redacción de las modificaciones sugeridas por la asesoría Temática.

2. Se ha identificado las normas legales aplicables al hecho concreto:

El Bachiller ha identificado las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, es decir, las ha ordenado jerárquicamente y ha detallado su contenido, destacando que es el Bachiller quien arriba a sus propias conclusiones luego del análisis respectivo.

3. Se ha recurrido a la doctrina:

El Bachiller ha recogido las fuentes bibliográficas necesarias tanto sobre materia sustantiva, administrativa y adjetiva correlativamente relacionándolas.

4. Se ha seguido un orden y profundidad temática adecuada:

Que, de conformidad con la guía de nuestra Casa Superior de Estudios, se ha seguido un método de elaboración de Tesis en la facultad en sus etapas.

5. Se ha utilizado el lenguaje adecuado:

El Bachiller ha utilizado en su trabajo un resumen desde el punto de vista objetivo, analizando con una claridad y precisión acorde con la naturaleza del Derecho en ciernes.

6. Opinión técnica del Asesor:

El Bachiller ha cumplido con la elaboración de la Tesis, de acuerdo a las exigencias requeridas por nuestra Alma Mater.

En ese sentido, considero que el trabajo de investigación contiene los presupuestos señalados.

Es todo cuanto tengo que informar.

S.S.S.

Lima, 14 de setiembre del 2016



Dr. Walter Mendizábal Anticona

Asesor Metodológico

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

INFORME DE ASESORÍA DE TESIS

AL SEÑOR DECANO DE LA FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA:

Informo a Ud. Señor Decano de esta Casa Superior de Estudios, que el Señor Bachiller **Juan Eduardo Robles Morales**, ha concluido el desarrollo de TESIS TITULADA: "Estrategia Legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima"

La tesis tiene las siguientes características:

1. Existe orden lógico en la exposición de las hipótesis, variables y dimensiones:

En concordancia con la guía actualizada para las tesis por la Facultad, para optar el título de Abogado, se considera:

- a) La utilización de los recursos formales y técnicos que ofrece el problema planteado en la Tesis, se ajusta a lo requerimientos temáticos exigidos para el desarrollo de una tesis pura en concordancia con el reglamento de la oficina de Grados y Títulos de nuestra Universidad
- b) El análisis del desarrollo temático de la Tesis, nos lleva a conjeturar que la propuesta de una posible solución al problema identificado en la realidad Jurídica Peruana, es adecuado por tratar de especificar mejor las normas en términos que amplían en detalle todos los aspectos relevantes de los factores causantes de los accidentes y en cuanto a la severidad que debe llevar la sanción con fines disuasivos para contribuir a mitigar la incidencia e impacto del problema de las muertes resultantes de los accidentes de tránsito.



En concordancia a los hechos de forma, se ha considerado pertinente lo siguiente:

Se han tomado en cuenta los elementos relevantes de la temática objetiva de la investigación, proponiendo y promoviendo formal, técnica y oportunamente las modificaciones a las afirmaciones, análisis y conceptos plasmados y expresados por el bachiller en el trabajo de investigación revisado; habiendo cumplido con asimilar y reformular la redacción de las modificaciones sugeridas por la asesoría Temática.

2. Se ha identificado las normas legales aplicables al hecho concreto:

El Bachiller ha identificado las normas sustantivas y procesales aplicables al caso, es decir, las ha ordenado jerárquicamente y ha detallado su contenido, destacando que es el Bachiller quien arriba a sus propias conclusiones luego del análisis respectivo.

3. Se ha recurrido a la doctrina:

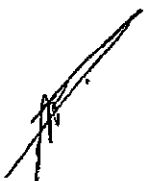
El Bachiller ha recogido las fuentes bibliográficas necesarias tanto sobre materia sustantiva, administrativa y adjetiva correlativamente relacionándolas.

4. Se ha seguido un orden y profundidad temática adecuada:

Que, de conformidad con la guía de nuestra Casa Superior de Estudios, se ha seguido un método de elaboración de Tesis en la facultad en sus etapas.

5. Se ha utilizado el lenguaje adecuado:

El Bachiller ha utilizado en su trabajo un resumen desde el punto de vista objetivo, analizando con una claridad y precisión acorde con la naturaleza del Derecho en ciernes.



6. Opinión técnica del Asesor:

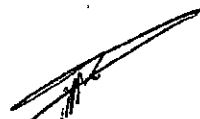
El Bachiller ha cumplido con la elaboración de la Tesis, de acuerdo a las exigencias requeridas por nuestra Alma Mater.

En ese sentido, considero que el trabajo de investigación contiene los presupuestos señalados.

Es todo cuanto tengo que informar.

S.S.S.

Lima, 22 de setiembre del 2016



Dra. Sonia Salvador Ludeña

Asesor Temático

DEDICATORIA

A mis queridos padres ROSARIO Y JUAN. Porque creyeron en mí y porque me sacaron adelante, con sus ejemplos dignos de superación y entrega.

AGRADECIMIENTOS

A cada uno de los docentes de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas.

Mi agradecimiento especial a mis asesores: Dr. Walter Mendizábal Anticona y Mg Sonia Salvador Ludeña, quienes me brindaron información relevante a la realidad social y motivaron el desarrollo de la presente investigación.

A todos aquellos profesionales que desinteresadamente me brindaron su opinión versada y apoyo para la planificación, ejecución, estructuración y desarrollo lógico de la presente investigación, así como en la consultoría en tópicos específicos dela misma.

Gracias a Dios y las personas que de una u otra forma contribuyeron a que la presente investigación pueda ser culminada.

Bach. Juan Eduardo Robles Morales

RESUMEN

En la presente investigación se aborda una problemática jurídica, relacionada con el hecho de evaluar si las normas actuales que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, requieren de mayor especificidad y severidad. En el contexto descrito y teniendo como objetivo desarrollar una estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas concordante con dicho contexto, se desarrolló la presente investigación intitulada «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima»; en ese sentido, la presente investigación siguió el esquema de desarrollo que se detalla a continuación.

En la primera parte se recogió aspectos metodológicos relacionados con la descripción de la realidad problemática, formulación del problema, los objetivos, la hipótesis; variables; tipo y diseño de investigación; el universo, población y muestra; las técnicas e instrumentos de recolección de datos, la justificación, importancia y limitaciones de la investigación (Ver: «Capítulo I. Planteamiento del Problema»).

En la segunda parte se presenta la información teórica recolectada y agrupada en los siguientes subcapítulos: Antecedentes del estudio, bases teóricas, marco contextual y la definición de términos básicos (Ver: «Capítulo II. Marco Teórico»). Por su parte, las bases teóricas fueron estructuradas teniendo en cuenta los siguientes ejes temáticos: Tránsito vehicular, seguridad vial, configuración de las normas, accidentes de tránsito vehicular y el marco legal en materia de tránsito vehicular en el Perú.

En la tercera parte se recoge aspectos relacionados con; el procesamiento de la información; el análisis e interpretación de los resultados obtenidos en la investigación, en los términos siguientes: Consideraciones generales a tenerse en cuenta, los accidentes de tránsito en el Perú, la especificidad de las normas referidas a accidentes de tránsito, la severidad de las normas referidas a accidentes de tránsito, y, la estrategia legal propuesta.

Para mayores detalles acerca de los tópicos señalados, ver: «Capítulo III. Presentación, Análisis e Interpretación de los Resultados».

Finalmente, el presente informe de investigación, que desde ya queda a vuestra disposición, se complementa con las conclusiones, recomendaciones y bibliografía consultada; así como otros aspectos complementarios propios de un informe de investigación.

ABSTRACT

In the present research It is addressed a problematic legal, this research it has the purpose evaluate if the current rules that penalize traffic accidents involving death of the victim, they require greater specificity and severity. In the context described, and taking as objective to develop a legal strategy to provide greater specificity and severity Peruvian regulations wich are concordant with that context, It was developed the entitled research «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima»; in that context, the research girded the development scheme detailed below.

In the first part it was collected methodological aspects related to the description of the problematic reality, problem formulation, the objectives, the hypothesis; variables; type and design research; the universe, population and sample; the techniques and data collection instruments; the information processing; the justification of research, the importance of research and the limitations of the research (see: «Capítulo I. Planteamiento del Problema»).

In the second part the theoretical information collected is presented it was grouped into the following subsections: Background to the study, theoretical bases, contextual framework and the definition of basic terms (See: «Capítulo II. Marco Teórico»). For its part, the theoretical bases of the research were structured considering the following topics: vehicular traffic, road safety, configuration of the traffic rules, vehicular traffic accidents and the legal framework for vehicular traffic in Peru.

In the third part, are collected aspects related to the It presents the results obtained in the investigation in the following terms: General considerations to be considered, traffic accidents in Peru, the specificity of the rules relating to traffic accidents, the severity of the rules relating to traffic accidents, the legal strategy proposed. For more details about the topics mentioned, see: «Capítulo III. Resultados».

Finally, the research report that already It is at your disposal, consider other complementary aspects which they are themselves a research report, which are, conclusions, recommendations and bibliography; as well as other own complementary aspects of a research report.

ÍNDICE

	Pág.
DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTOS	iii
RESUMEN	iv
ABSTRACT	vi
INDICE	viii
INTRODUCCIÓN	xii
CAPITULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	13
1.1. Descripción de la Realidad Problemática.	13
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.	16
1.3. Problema de Investigación.	16
1.3.1. Problema general.	17
1.3.2. Problemas específicos.	17
1.4. Objetivos de la Investigación.	17
1.4.1. Objetivo general.	17
1.4.2. Objetivos específicos	17
1.5. Hipótesis y Variables de la Investigación.	18
1.5.1. Hipótesis general.	18
1.5.2. Hipótesis específicas.	18
1.5.3. Variables.	18
1.5.3.1. Operacionalización de las variables.	21
1.6. Metodología de la Investigación.	23
1.6.1. Tipo y nivel de la investigación.	23
a) Tipo de investigación.	23

b) Nivel de investigación.	23
1.6.2. Método y diseño de la investigación.	23
a) Método de la investigación.	23
b) Diseño de la investigación.	23
1.6.3. Población y muestra de la investigación.	23
a) Población.	23
b) Muestra.	24
1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.	24
a) Técnicas.	24
b) Instrumentos.	24
1.6.5. Justificación, importancia y limitación de la investigación.	24
a) Justificación.	24
b) Importancia.	25
c) Limitaciones.	26
CAPITULO II. MARCO TEÓRICO	27
2.1. Antecedentes de la Investigación.	27
2.2. Bases Teóricas.	30
2.2.1. Tránsito vehicular.	30
2.2.1.1. Elementos del tránsito vehicular.	31
2.2.1.2. Vías de tránsito vehicular.	32
2.2.2. Accidentes de tránsito.	32
2.2.2.1. Causas de los accidentes de tránsito.	33
2.2.2.2. Tipos de accidentes de tránsito.	34
2.2.2.3. Factores causantes de los accidentes.	35
2.2.2.4. Los accidentes de tránsito en el código penal peruano.	36
2.2.3. Educación vial.	38
2.2.4. Seguridad vial.	39
2.2.4.1. Factores que intervienen en la seguridad vial.	40
2.2.4.2. Principios reguladores de la seguridad vial.	40
2.2.4.2.1. Principio de seguridad.	41
2.2.4.2.2. Principio de confianza.	42
2.2.4.2.3. Principio de señalización.	43
2.2.5. Configuración de las normas.	44

2.2.5.1. Especificidad.	45
2.2.5.2. Severidad.	45
2.2.6. Accidentes de tránsito vehicular como objeto normativo.	46
2.2.6.1. Doctrina.	46
2.2.6.2. Jurisprudencia.	47
2.2.7. Marco legal en materia de tránsito vehicular en el Perú.	48
2.2.7.1. Reglamento Nacional de Tránsito.	50
2.2.7.2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.	52
2.3. Definición de Términos Básicos.	53
CAPITULO III. PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS	56
3.1. Consideraciones Generales.	56
3.2. Accidentes de Tránsito en el Perú.	60
3.2.1. Incidencia.	61
3.2.2. Prevalencia.	65
3.2.3. Causas.	68
3.3. Especificidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito.	74
3.4. Severidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito.	81
3.5. Caracterización y Estructuración de la Estrategia Legal.	86
3.6. Estrategia Legal.	87
3.7. Proyecto de Ley.	95
3.8. Discusión de Resultados.	103
CONCLUSIONES	105
RECOMENDACIONES	107
BIBLIOGRAFIA.	108
ANEXOS.	115
A.1. Matriz de Consistencia.	115
A.2. Guía de Entrevista.	117
A.3. Validación del Instrumento de Investigación.	121
A.4. Guía para el Análisis Documentario.	124
A.5. Guía para el Cotejo.	126
A.6. Datos Referidos al Tránsito Vehicular en el Perú al año 2009.	128

A.7. Ley que Crea los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial.	129
A.8. Atipicidad ante Actuar Culposos Concurrentes de la Víctima y el Conductor (Homicidio Culposos: Artículo 111 Código Penal).	130

INTRODUCCIÓN

En la actualidad jurídica peruana existen normas para sancionar los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, que podrían requerir de mayor especificidad y severidad. En una búsqueda de suplir dichos requerimientos normativos, se decidió realizar la investigación “Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima”; para tal efecto nos propusimos los objetivos de: Establecer los considerandos que debe tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima; y, establecer los considerandos que deben tenerse en cuenta para dotar de mayor severidad a las normas en mención.

La presente investigación es importante porque está dirigida a colaborar en la solución de un problema presente en la realidad jurídica peruana y que además es considerado también como un problema de salud pública; en efecto, a través de la presente investigación se busca contribuir, desde una perspectiva del derecho peruano referida a los accidentes de tránsito; con la mitigación de la incidencia e impacto del problema de las muertes resultantes de los accidentes de tránsito. La importancia de la investigación se plasma en términos de especificar mejor la norma relacionada con los aspectos relevantes de los factores causantes de los accidentes; y, la severidad que debe conllevar la sanción en función del tipo de transporte infractor y la trascendencia del accidente.

CAPITULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la Realidad Problemática.

Los accidentes de tránsito son un problema mundial que constituye una de las principales causas de mortalidad y morbilidad; en efecto, según la Organización Mundial de la Salud (2004), cada día mueren en el mundo más de 3000 personas por lesiones resultantes del tránsito; anualmente mueren 1,2 millones de personas en el mundo a causa de choques en las vías públicas; y, más de 50 millones de personas resultan heridas por accidentes de tránsito.

Las cifras presentadas por la OMS referida a las principales causas de muerte, dan cuenta que dicho fenómeno ira creciendo con el pasar de los años; en efecto, en las estadísticas sanitarias mundiales del año 2008, que toma como base la novena ubicación que tenía los traumatismos por accidentes de tránsito como causa de mortalidad, al año 2004; y realiza una proyección hacia el año 2030, ubicando a dichos accidentes en una quinta ubicación. (Organización Mundial de la Salud, 2008).

La OMS hace hincapié en que los accidentes de tránsito generan una gran carga económica para los supervivientes de los accidentes y sus familias, ya que ellos deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación. Esto podría ser aún más complejo para una familia si fallece la persona que los sostiene económicamente, si consideramos que más de la mitad de los

fallecidos en accidentes de tránsito son adultos jóvenes de edades comprendidas entre los 15 y los 44 años. En efecto, más del 90% de las muertes en accidentes de tránsito se originan en los países en vías de desarrollo, en cifras a nivel mundial esos países concentran aproximadamente 92% de los fallecidos en accidentes de tránsito; el 85% de la población; y el 48% del parque vehicular. Considerando que los accidentes de tránsito son una externalidad negativa del transporte, llama la atención que los países de bajos ingresos son los que presentan las tasas de mortalidad más alta. (Organización Mundial de la Salud, 2008).

En el ámbito continental, la proporción que representaba los accidentes de tránsito como causa de mortalidad de personas humanas a inicios del presente milenio, destacaban que la tasa más baja de mortalidad debido a accidentes de tránsito lo tenía Haití, con 1,5 muertos por cada 100 000 habitantes al año 2000; y, la más alta le correspondía a Venezuela con 22,6 muertos por cada 100 000 habitantes al año 2002. En el rango presentado para las tasas de mortalidad en el ámbito del continente americano, el Perú tenía una tasa de 10,5 al año 2003. (Acero y Concha, 2004).

Según Artica (2015), para aproximarnos al impacto de los Accidentes de Tránsitos (AT) en la población es necesario tener en cuenta una serie de variables que van desde los factores asociados a la ocurrencia del evento en sí, hasta la mortalidad o secuelas que dejan dichos accidentes en la sociedad; en ese sentido, se deriva que los datos y cálculos en torno al dimensionamiento del impacto de los AT son difíciles de obtener en forma directa. Con respecto a la repercusión de los AT, el autor en mención destaca que dichos accidentes tienen repercusión en el Estado y la sociedad, al no cumplir el primer artículo de la Constitución Política del Perú, de proteger la vida y demás derechos fundamentales de la persona, además, destaca que dicho fenómeno genera muerte prematura, que representan la pérdida de calidad de vida, así como también repercute en el aspecto socioeconómico del país.

En cuanto al último aspecto señalado en el párrafo anterior, un estudio de identificación de los costos directos e indirectos e intangibles identificó que el fenómeno tiene un impacto significativo en la economía del país

representando el 2% del PBI. (OMS, 2008). Prosiguiendo en el ámbito peruano, también se tiene que los accidentes de tránsito a diario causan el daño o la muerte de personas; en efecto, según cifras del Ministerio de Salud (2011a), en el período 1998 – 2008, se registró alrededor de 35,605 víctimas mortales y 342,766 lesionados, y ya en ese entonces se preveía que dicha cifra iría incrementándose año tras año.

Por otro lado, teniendo en cuenta la concepción que se tiene con respecto al problema de los accidentes de tránsito (en su acepción relacionada con el atropello del peatón) y sus efectos en términos de muertes y muerte de las víctimas, es que, las lesiones causadas o derivadas de los accidentes de tránsito, constituyen un problema de la salud pública y de desarrollo, cuya prevención eficaz y sostenible exigen esfuerzos concertados de las autoridades y población en general (Ministerio de Salud, 2011a).

Asimismo, en cuanto a los tipos de accidentes de tránsito que con más frecuencia acaecen en el ámbito peruano, se tiene que si lo apreciamos en términos ordinales y en forma descendente, estos son: Atropello del peatón, choque entre vehículos, volcadura de las unidades de transporte, caída de los pasajeros de las unidades de transporte y demás tipos de accidentes de tránsito categorizados como «otros». (Consejo Nacional de Seguridad Vial y Policía Nacional del Perú, 2011).

Finalmente, en el contexto descrito en los párrafos precedentes, y teniendo en cuenta que las lesiones causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema de la salud pública y de desarrollo, cuya prevención eficaz y sostenible exige esfuerzos concertados; se planteó la presente investigación que lleva por título «Estrategia Legal para Dotar de mayor Especificidad y Severidad a las Normas Peruanas que Sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima». La orientación a establecer los considerandos que deberían tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad y mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, permitió plantear el problema objeto de estudio en los términos que se detallan en los subsiguientes subcapítulos.

1.2. Delimitación de la Investigación.

1.2.1. Delimitación espacial.

La investigación que tiene alcance nacional se realizó en el ámbito de Lima Metropolitana, en el ámbito de los distritos judiciales de Lima Centro, Lima Norte y Lima Sur.

1.2.2. Delimitación social.

La investigación contempla como población relevante para el estudio a las víctimas de accidentes de tránsito en el ámbito nacional; y, a los abogados, jueces y fiscales que realizan sus labores en los distritos judiciales de Lima Centro, Lima Norte y Lima Sur.

1.2.3. Delimitación temporal.

El presente trabajo de investigación contempló los casos de las víctimas de accidentes de tránsito de los años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014.

1.2.4. Delimitación conceptual.

Se abordó como marco teórico referencial a las teorías, enfoques teóricos y posturas conceptuales referidas a los accidentes de tránsito. Dichos referentes fueron relacionados con el dotar de mayor especificidad (tipificar o distinguir en forma particular) y severidad (aumentar el grado de disuasión basado en un mayor rigor punitivo) a las normas que las regulan.

1.3. Problema de Investigación.

El problema objeto de estudio de la presente investigación se sustentó en el hecho de que los accidentes de tránsito constituyen uno de los principales problemas sociales con perspectivas de empeoramiento con el paso de los años; en ese sentido, el dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que las regulan, coadyuvaría a mitigar su crecimiento; para tal cometido, en la presente investigación se consideró desarrollar una estrategia legal orientada a dotar de mayor especificidad y severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima. Dicha

estrategia, en términos generales y específicos se formuló en los términos que prosiguen.

1.3.1. Problema general.

¿Qué estrategia legal es necesaria para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?

1.3.2. Problemas específicos.

PE₁: ¿Qué estrategia legal debe tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?

PE₂: ¿Qué estrategia legal debe tenerse en cuenta para dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?

1.4. Objetivos de la Investigación.

1.4.1. Objetivo general.

Desarrollar una estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.

1.4.2. Objetivos específicos.

OE₁: Establecer la estrategia legal que debe tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.

OE₂: Establecer la estrategia legal que deben tenerse en cuenta para dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.

1.5. Hipótesis y Variables de la Investigación.

1.5.1. Hipótesis general.

El desarrollo de una estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuirían a la mitigación de la incidencia e impacto de dicho problema.

1.5.2. Hipótesis específicas.

HE₁: El establecimiento de una estrategia legal para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuiría al desarrollo de una estrategia legal más pertinente.

HE₂: El establecimiento de una estrategia legal para dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuiría al desarrollo de una estrategia legal más pertinente.

1.5.3. Variables.

Las variables de estudio o aspectos específicos de la investigación que se establecen como íntimamente relacionados en la hipótesis de investigación, son aquellas características del problema objeto de estudio que se establecieron por el entrelazamiento que tienen y porque el investigador luego de un análisis del problema basado en la epistemología, descubrió dicha relación. En ese respecto, en lo que prosigue del presente subcapítulo se detalla aspectos relacionados con la identificación de las variables y la definición de las mismas.

Primera Variable Relacional (VR1): Causas de los accidentes.

De la primera variable relacional ya identificada, se consideró aspectos específicos factibles de ser medidos, los indicadores, los cuales se agruparon en dos dimensiones. Los indicadores fueron los siguientes:

Indicadores:

- ***Accidentes fatales – Heridos:***

- * Exceso de Velocidad.
- * Ebriedad de Conductor.
- * Imprudencia de Conductor.
- * Exceso de Carga.
- * Desacato a Señal de Transito.
- * Falla Mecánica.
- * Pista en Mal Estado.
- * Señalización Defectuosa.
- * Otros.

- ***Accidentes fatales – Muertos:***

- * Exceso de Velocidad.
- * Ebriedad de Conductor.
- * Imprudencia de Pasajero.
- * Exceso de Carga.
- * Desacato a Señal de Transito.
- * Falla Mecánica.
- * Pista en Mal Estado.
- * Señalización Defectuosa.
- * Otros.

Segunda Variable Relacional (VR2): Estrategia legal.

Procediendo de igual manera que para la primera variable, en el caso de la segunda variable relacional, se consideró los siguientes indicadores:

Indicadores:

- Especificidad:

- * Para casos de medicación.
- * Para casos de drogas.
- * Para casos de edad.
- * Para casos de estado físico mental.
- * Para casos de cultura vial.
- * Para casos de condición del vehículo.
- * Para casos de factores no asociados al conductor.

- Severidad:

- * Para casos de medicación.
- * Para casos de drogas.
- * Para casos de edad.
- * Para casos de estado físico mental.
- * Para casos de cultura vial.
- * Para casos de condición del vehículo.
- * Para casos de factores no asociados al conductor.

Definición de las variables.

Causas de los accidentes de tránsito: Eventos más frecuentes que provocan los accidentes de tránsito.

Estrategia legal: Propuesta basado en la dotación de severidad y especificad de las sanciones.

1.5.3.1. Operacionalización de las variables.

Variables	Definición Conceptual	Dimensión	Definición operacional	Indicadores
Causas de los accidentes de tránsito	Eventos más frecuentes que provocan los accidentes de tránsito.	Accidentes de Tránsito Fatales – Heridos.	Cuando la víctima supervive al accidente de tránsito pero queda herido.	<ul style="list-style-type: none"> -Exceso de Velocidad. -Ebriedad de Conductor. -Imprudencia de Pasajero. -Exceso de Carga. -Desacato a Señal de Tránsito. -Falla Mecánica. -Pista en Mal Estado. -Señalización Defectuosa. -Otros.
		Accidentes de Tránsito Fatales – Muertos.	Cuando la víctima no supervive al accidente de tránsito, es decir, muere.	<ul style="list-style-type: none"> -Exceso de Velocidad. -Ebriedad de Conductor. -Imprudencia de Pasajero. -Exceso de Carga. -Desacato a Señal de Tránsito. -Falla Mecánica. -Pista en Mal Estado. -Señalización Defectuosa. -Otros.

<p>Estrategia legal</p>	<p>Propuesta basado en la dotación de severidad y especificad de las sanciones.</p>	<p>Especificidad</p>	<p>Brindar atributos propios y diferenciadores a una norma en términos de configuración, sanción, aplicación o control.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Para casos de medicación. - Para casos de drogas. - Para casos de edad. - Para casos de estado físico mental. - Para casos de cultura vial. - Para casos de condición del vehículo. - Para casos de factores no asociados al conductor.
		<p>Severidad</p>	<p>Grado en el cual la sanción del delito es capaz de disuadir a los primeros infractores o desalentar la reincidencia en los infractores no primeros.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Para casos de medicación. - Para casos de drogas. - Para casos de edad. - Para casos de estado físico mental. - Para casos de cultura vial. - Para casos de condición del vehículo. - Para casos de factores no asociados al conductor.

1.6. Metodología de la Investigación.

1.6.1. Tipo y nivel de la investigación.

a) Tipo de investigación.

La presente investigación es del tipo básica. El problema objeto de estudio es un hecho presente en la realidad social, la población afectada es un grupo humano, y, para la recolección de la información relevante se aplicó instrumentos de recolección de datos.

b) Nivel de investigación.

La investigación del tipo descriptiva tiene alcances explicativos ya que mediante una estrategia legal (basado en la especificidad y severidad de las normas) explica la forma de disuadir la comisión de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima.

1.6.2. Método y diseño de la investigación.

a) Método de la investigación.

El método usado en la presente investigación fue el hipotético deductivo, y es que basado en la comisión de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima (análisis), se estableció una estrategia legal (basado en la especificidad y severidad de las normas) para disuadir y/o disminuir la incidencia de dichos accidentes.

b) Diseño de la investigación.

De acuerdo con Hernández, Fernández y Baptista (2010), la presente investigación es no experimental y transversal.

1.6.3. Población y muestra de la investigación.

a) Población.

Casos de accidentes de tránsito fatales y no fatales ocurridos en Lima Metropolitana en el último lustro (Años: 2010-2014); los cuales según el

instituto nacional de estadística e informática (2015) ascienden a 285883 (para mayor detalle ver cuadro 6, infra).

b) Muestra.

Muestra no probabilística conformada por los casos de accidentes de tránsito fatales que conllevaron muerte de la víctima, ocurridos en Lima Metropolitana en el periodo 2010 – 2014, los cuales según el instituto nacional de estadística e informática (2015) ascienden a 285883 (para mayor detalle ver cuadro 6, infra).

1.6.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

a) Técnicas.

Las técnicas utilizadas fueron la entrevista a conocedores del problema objeto de estudio (jueces, fiscales y abogados: cuatro jueces especializados, 2 del Distrito Judicial de Lima Centro, 1 de Lima Norte y 1 de Lima Sur; un fiscal especializado del Distrito Judicial del Cono Norte; y, 6 abogados); los cotejos de casos acaecidos en el periodo de evaluación, es decir, años 2010 – 2014; y, el análisis de contenido de las normas referidas a los accidentes de tránsito.

b) Instrumentos.

Para la aplicación de cada una de las técnicas se utilizaron instrumentos de recolección de datos específicos, en ese sentido, respectivamente para la entrevista, cotejo y análisis de contenido, se utilizaron los instrumentos cuyos modelos se presenta en los anexos: guía d entrevista (ver : A:2 guía de entrevista), guía de cotejo (ver: A.5 guía para el cotejo) y la guía para el análisis de contenido de las normas (ver: A.4 guía para el análisis de contenido).

1.6.5. Justificación, importancia y limitación de la investigación.

a) Justificación.

La presente investigación encontró su justificación en base a los siguientes elementos justificatorios:

Justificación teórica: Desde una perspectiva teórica, la presente investigación se justificó en razón de que a través de ella se contribuye al enriquecimiento del *corpus* teórico referido a la brindar atributos propios y diferenciadores a una norma en términos de configuración, sanción, aplicación o control (especificidad); establecer el grado en el cual la sanción del delito es capaz de disuadir a los primeros infractores o desalentar la reincidencia en los infractores no primerizos (severidad); y, determinar los eventos más frecuentes que provocan los accidentes de tránsito en el Perú (Causas de los accidentes de tránsito).

Justificación práctica: Desde una perspectiva práctica, la presente investigación se justificó debido a que se abordó una problemática actual y con perspectiva de crecimiento en su incidencia y prevalencia; en efecto, los accidentes de tránsito son considerados como un problema de salud pública en constante aumento y de crecimiento previsto tanto en el Perú como en el mundo entero (Organización Mundial de la Salud, 2008).

Justificación metodológica: Desde una perspectiva metodológica, en la presente investigación se presenta un esquema de desarrollo de una estrategia legal basado en las causas más frecuentes de los accidentes de tránsito. Por otro lado, el informe de investigación que se presenta, pasará a constituir un referente para investigaciones que manejen las variables accidentes de tránsito y/o estrategia legal.

Justificación legal: Desde una perspectiva legal, la presente investigación se justificó debido a que los accidentes de tránsito que conlleva muerte de la víctima, no solo constituye un problema de salud pública, sino que es un problema inmanente que demanda una mayor acción legal del estado en el sentido de que dicha problemática muchas veces tiene una perspectiva de una exacerbación constante en el Perú.

b) Importancia.

La presente investigación es importante porque está dirigida a colaborar en la solución de un problema presente en la realidad jurídica peruana y que además es considerado también como un problema de salud pública; en

efecto, a través de la presente investigación se busca contribuir, desde una perspectiva del derecho peruano referida a los accidentes de tránsito; con la mitigación de la incidencia e impacto del problema de las muertes resultantes de los accidentes de tránsito. La importancia de la investigación se plasma en tratar de especificar mejor la norma con términos que amplíen el detalle de los aspectos relevantes de los factores causantes de los accidentes; y, de la severidad que debe conllevar la sanción en función del tipo de transporte infractor y la trascendencia del accidente.

c) Limitaciones.

Las limitaciones que se presentaron durante la etapa de ejecución de la presente investigación, fueron:

Bibliográficas: Se previó que existiría limitación para poder acceder a fuentes primarias, debido a que cuando se va a las universidades o a las bibliotecas de posgrado, solicitan una serie de documentación académica con la que no se cuenta siendo egresado de pregrado, así mismo, el horario de atención también se consideró que sería otra limitante. Dichas limitaciones fueron superadas ajustándonos a los requerimientos formales exigidos y a los horarios establecidos.

Institucionales: En cuanto a la prevención referida a la institución donde se aplicaría los instrumentos de recolección de información, se presentó formal solicitud ante el Poder Judicial para el acceso a los magistrados de las cortes correspondientes, a fin de obtener su opinión especializada, con la finalidad de que la información tenga autorización y respaldo institucional al aplicar los instrumentos previstos. No se pudo entrevistar a todos los jueces y fiscales de tránsito, ya que algunos argumentaron estar indispuerto a dar opinión de parte, a pesar de tener instructivo de facilitar la información por parte del presidente de la Corte Superior de Justicia de Lima (En anexos ver: correlativo N°461275-15).

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la Investigación.

Ministerio de Salud del Perú (2009a) en el Informe Nacional «Accidentes de tránsito problema de salud pública», presenta datos relevantes para conocer la situación de los accidentes de tránsito en el Perú. En efecto, el Informe Nacional en cuestión, ofrece datos e información sobre accidentes de tránsito en el país con la finalidad de orientar una adecuada toma de decisiones políticas y prácticas por parte de las instancias normativas y decisoras, buscando evidenciar la necesidad de considerar a las lesiones por accidentes de tránsito como un problema de salud alarmante; esto como respuesta a que día a día, en los distintos medios de comunicación se aprecia noticias sobre accidentes de tránsito que producen muertes, lesiones y discapacidades. En el informe en mención, se reporta los siguientes hallazgos:

- A nivel de Sudamérica, el Perú ocupa el segundo lugar en mortalidad estimada por accidentes de tránsito por cada 100 000 habitantes la media es alrededor de 21,5.
- Los accidentes de tránsito representan un problema emergente de salud pública, ya que las muertes y lesiones por accidentes de tránsito se han ido incrementando año tras año y abarcan todo el ámbito nacional.
- Los accidentes de tránsito están siendo un factor que limita el desarrollo del país, puesto que al afectar, principalmente, a la población joven entre

20 a 39 años; se tiene que dichos accidentes afectan de manera directa a las personas que pertenecen a la población económicamente activa y que en caso de invalidez se presume un mayor número de años de cobertura.

- El costo económico de la atención por discapacidad permanente debido a accidentes de tránsito, bordea los dos millones de dólares, lo que a 2009 representaba cerca del 1% del producto bruto interno del país.

Valdivia (2010) en la investigación que lleva por título «Calidad de vida relacionada a la salud en personas que sufrieron accidentes de tránsito, Lima – Perú» describe la Calidad de Vida Relacionada a la Salud (CVRS) de personas que sufrieron accidente de tránsito y su impacto medido en función de los Años de Vida Ajustados por Calidad (AVAC) perdidos, ello con la finalidad de realizar una medición del estado de salud incorporando la percepción de quienes sufrieron los accidentes. Los hallazgos de dicha investigación dan cuenta que los accidentes de tránsito generaron una mala calidad de vida en el 26.45% de la muestra llegando a representar un deterioro de la CVRS del 56% medido en AVAC perdidos; asimismo el autor encontró que los grupos más afectados en su CVRS son los hombres, peatones, personas con lesiones en extremidades inferiores, y quienes sufrieron atropello; además, los accidentes generados por Ómnibus-Combi y en vía rápida afectan más a la CVRS, reflejando de esta manera la gravedad de las lesiones generadas por los vehículos de transporte público. En base a dichos hallazgos, el autor referenciado, concluye que los accidentes de tránsito representan un serio problema para la salud de la población de la ciudad de Lima, de allí la importancia de medidas para afrontarlos a nivel preventivo y para mitigar sus efectos en las personas.

La propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito urbanos en la ciudad de Lima Metropolitana elaborada por Samaniego (2008), es otra de las investigaciones referenciales; ya que en dicha investigación se destaca que según estadísticas de la Policía Nacional del Perú el factor humano es la principal fuente de error o deficiencia en los diversos accidentes de suceden en nuestro país, y es sobre este factor que principalmente se debe

proponer estrategias de intervención, pues el 80% de accidentes graves en nuestro país son prevenibles; además, reconoce que el incremento de muertes y lesionados graves por causa de los fenómenos viales en nuestro país obedece a la carencia de una política clara y definida respecto al tema de seguridad vial, lo cual impide que se destinen recursos suficientes, capaces de lidiar con los siniestros del tráfico de forma integral, y que, hasta 2008 sólo se habían desarrollado respuestas temporales, aisladas y de poca trascendencia ante un problema descontrolado que requiere de una clara y valiente decisión política para enfrentarlo. En el espectro de análisis que se realiza en la investigación tomada como referencia, algunas de las conclusiones, fueron:

- La comprobación de la existencia de un comportamiento altamente riesgoso entre los usuarios del sistema de tránsito limeño en sus diversos roles llámese peatón, conductor y pasajero. Estas conductas sumadas a la deficiente política de transporte de nuestra ciudad y al desmesurado incremento de líneas de transporte público, así como de vehículos particulares sin el debido planeamiento urbano y vial, ha convertido al sistema de transporte limeño en un problema de grandes dimensiones para la ciudad que afecta la salud, el desarrollo económico y social de sus miembros.
- El comportamiento que prolifera entre los usuarios del sistema de transporte de la ciudad de Lima está sustentado en conductas altamente individualistas, que dificultan la creación del concepto de comunidad y colectividad entre el limeño. Mirar el tránsito de Lima y a todos sus componentes es comprender que la dinámica social imperante está regida por los intereses particulares de sus miembros. Es decir el respeto por el otro y las normas que rigen la vida en sociedad no tienen cabida, si estas van en contra de los intereses particulares de cada individuo.
- La falta de un liderazgo de carácter político y técnico que dirija la posibilidad de cambio en el sistema de transporte y seguridad vial, así como un sistema de sanciones que no cumple con la función correctiva

impide que se desarrolle un mayor respeto por la seguridad vial y el ordenamiento del tránsito.

Chía y Huamaní (2010), con la finalidad de determinar la casualidad o causalidad de los accidentes de tránsito en el Perú realizan dos tipos de análisis: La primera desde una perspectiva global explicando que el crecimiento indiscriminado del parque automotor en el Perú tiene una relación positiva con el crecimiento de los accidentes de tránsito; y, la segunda que intenta determinar cuáles son las causas particulares de los accidentes de tránsito en el ámbito carretero. A partir del análisis realizado, los autores entre otras conclusiones, señalan que: son muchas las variables que pueden influir en la ocurrencia de accidentes de tránsito, sin embargo para el caso peruano uno de los factores de mayor relevancia es el crecimiento desordenado, inseguro e indiscriminado del parque automotor; asimismo, confirman su hipótesis de quiebre estructural en la serie de accidentes de tránsito, la misma que se da en el periodo 48 (cuarto trimestre de 1996) de la serie en análisis; en ese sentido confirman que dicho cambio estructural está asociado con la promulgación de los Decretos Legislativos N° 842 v N° 843 del 29 de agosto de 1996; mediante los cuales se crean los centros de exportación, transformación, industria, comercialización y servicios en Ilo, Matarani y Tacna, y, se autoriza la importación de bienes usados, vehículos de transporte de carga v de pasajeros, así como automóviles de pasajeros en general.

2.2. Bases Teóricas.

2.2.1. Tránsito vehicular.

El tránsito vehicular hace referencia al flujo de vehículos en una determinada vía de comunicación o carretera. En el Decreto Supremo N° 016 – 2009 - MTC, se define el tránsito como el conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (circulación). En ese sentido, la definición de tránsito requiere una mayor delimitación, es decir, exponerlo de una forma más específica; luego, se puede limitar la definición de tránsito acompañándola de la palabra vehicular; ambos conceptos unidos nos brindan una idea más específica referida a la circulación

de vehículos (artefactos de libre operación motorizados) que sirven para el transporte de personas o bienes por una vía terrestre.

2.2.1.1. Elementos del tránsito vehicular.

Los elementos del tránsito vehicular, son aquellos elementos interactuantes entre sí, que aparece como resultado de producirse el fenómeno vial conocido como tráfico vehicular.



Figura 1. Elementos de la circulación vial.

Fuente: Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria; p. 30.

De la figura anterior, se desprende que existen tres elementos interactuantes en el tránsito vehicular o circulación vial, dichos elementos sirven para configurar tanto la actividad de tránsito como los accidentes que se producen en él; luego, cuando uno de estos tres elementos falla se puede producir un accidente de tránsito. Dichos elementos, son:

- Las personas, a quienes se les denomina peatones y pueden ser denominados de acuerdo a su actividad desarrollada en el momento como: Pasajeros, ciclistas o conductores.
- Los vehículos de transporte terrestre que dependiendo de su autonomía energética y el tipo de propulsión que los mueve, pueden ser: Transporte motorizado, transporte no motorizado.
- La vía, constituido por las carreteras, vía urbana o camino rural abierto a la circulación de vehículos, peatones y también de animales. Dependiendo del tipo de destino asignado a su uso, las vías pueden ser: Vía destinada al uso particular, vía destinada al uso público.

2.2.1.2. Vías de tránsito vehicular.

Las vías de tránsito vehicular lo constituyen todas aquellos caminos o carreteras por las cuales pueden circular una unidad motorizada o vehículo, dichas carreteras deben cumplir con la condición de estar autorizadas y diseñadas para la circulación de vehículos. Las vías de tránsito sirve como enlace entre dos puntos geográficos y tiene la capacidad para que un determinado artefacto (auto, camión o bus), por lo general de libre operación, pueda transportar personas o bienes a través de sí. Ya en un contexto más estructurado y bajo control y supervisión: "La vía comprende la calzada, la acera, la berma, la cuneta, el estacionamiento, el separador central, el jardín y el equipamiento de servicios necesarios para su utilización" (Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, 2014, p.12).

2.2.2. Accidentes de tránsito.

El accidente de tránsito terrestre (accidente vial) es un evento imprevisto que tiene como escenario las calles y carreteras, que causa daño a personas o

cosas; y que, se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos. En forma general, el accidente de tránsito constituye un:

Evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista), en el que participa un vehículo en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículo automotor que pueda ser determinado de manera cierta. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2011a, p.4).

El accidente de tránsito es un suceso impremeditado, casual, no intencional y a la vez previsible o evitable, que se produce en una vía de circulación donde participan los elementos del tránsito, y por lo menos un vehículo debe estar en movimiento. En ese sentido:

Un accidente de tránsito (AT) es definido como una colisión en la que participa al menos un vehículo en movimiento por un camino público o privado y que deja al menos una persona herida o muerta. El Ministerio de Salud, identifica a los accidentes de tránsito como un problema emergente de salud pública y son considerados shocks microeconómicos que afectan directamente el presupuesto familiar variando las posibilidades de desarrollo de la familia afectada.

Se producen a consecuencia de una acción riesgosa, irresponsable o negligente de un conductor, pasajero o peatón, ya sea en las vías de una ciudad o en carretera. Se puede decir que gran parte de los accidentes de tránsito son predecibles y evitables, por eso es importante incidir en las campañas de prevención contra estos eventos. (Ministerio de Salud del Perú, 2011b).

2.2.2.1. Causas de los accidentes de tránsito.

Las causas de los accidentes de tránsito son variadas y pueden establecerse desde perspectivas disimiles. Según Álvarez, González y Robledo de Dios (2004), para establecer dichas causas, es preciso recordar que:

- En la generación del accidente intervienen, por regla general, múltiples factores que se clasifican en factores relacionados con el vehículo, con el entorno, con aspectos socioeconómicos y factor humano.
- El factor humano está presente en el 90% de los accidentes. Atendiendo a la edad y al sexo se comprueba que jóvenes y mayores así como

varones son los que mayor riesgo presentan de padecer un accidente de tráfico. ¿Por qué es importante la edad? La gente joven, entre otros motivos, asume más riesgos, es renuente al cinturón de seguridad y el casco, conduce bajo los efectos del alcohol u otras drogas, con exceso de velocidad, y con frecuencia va acompañada de ocupantes también jóvenes, etc. Las personas mayores tienen mayor riesgo por las alteraciones derivadas del proceso normal de envejecimiento, la suma de patologías, así como la existencia de un entorno vial adverso.

- El consumo de bebidas alcohólicas es, sin duda, el factor humano con mayor importancia en los accidentes de tráfico, ya que no sólo aumenta el riesgo de padecer uno, sino que se asocia a los accidentes más graves y a un peor pronóstico de las lesiones (por su importancia, el tema del alcohol se trata ampliamente en otra unidad).
- El accidente no es accidental; es decir, muchos de los factores de riesgo se pueden eliminar; en efecto, cuando se realiza la investigación de los accidentes y se identifican los factores que han contribuido a su producción, se puede concluir que con la eliminación de uno o más de dichos factores el accidente podría haberse evitado.

2.2.2.2. Tipos de accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito causan daño tanto a personas como a cosas. Se producen como consecuencia directa de la circulación de vehículos, y debido a que uno de los tres elementos interactuantes en el tránsito vehicular (persona, vehículo o vía), falla. La tipificación de los accidentes de tránsito responde al parámetro referencial de tipificación que se adopte y dependiendo de ello, las instituciones buscan su regulación, control o consideración como tópico que les atañe.

Si tomamos como parámetro de referencia las consecuencias que conlleva el accidente de tránsito sobre la víctima humana, los tipos de accidentes de tránsito pueden ser: accidentes que conllevan lesiones leves, accidentes que conllevan lesiones graves y accidentes de tránsito que conllevan muerte de la parte afectada o del afectante. En este último tipo es

que se desarrolla la presente investigación, es decir, en accidentes de tránsito que conllevan la muerte de la parte afectada.

2.2.2.3. Factores causantes de los accidentes.

Los factores causantes de los accidentes de tránsito, dependerán del eje referencial de evaluación, es decir, de la perspectiva que se adopte para catalogarlo y del elemento causante de dicho accidente. Los accidentes de tránsito pueden darse debido a cuestiones relacionadas con la imprudencia del conductor, la imprudencia del peatón o debido al mal estado de la infraestructura vial en lo físico y en lo referido a una adecuada señalización.

Según el Centro de Diagnóstico Automotor del Valle (2008), organismo colombiano que tiene como misión contribuir y fomentar la cultura en seguridad vial, movilidad y conservación del medio ambiente, citado por el Ministerio de Salud del Perú (2011b); el 65% de los accidentes de tránsito se deben sólo a factores humanos (conductores y peatones). Dichos factores netamente humanos, que por lo general se asocian a los conductores, son los siguientes:

- Desconocimiento o incumplimiento de las reglas de tránsito.
- Consumo de alcohol, medicamentos o drogas al manejar.
- Conducir por muchas horas sin el descanso apropiado.
- Conducir a velocidad excesiva.

Como se puede apreciar de los factores citados, se puede decir que los dos primeros pueden ser atribuibles tanto a conductores como a peatones, mientras que los dos últimos son de aplicación exclusiva a los conductores.

Cuadro 3. Causas de los accidentes de tránsito.

FACTORES	%
Sólo factor humano	65,0%
Factor humano + vía	4,5%
Factor humano + vehículo	1,2%
Factor humano + vía + vehículo	1,2%
Sólo factores viales	2,5%
Factores viales + vehículo	0,3%
Sólo factores del vehículo	2,5%

Fuente: Semana del tránsito seguro y saludable [En línea].

Finalmente, en un contexto en el cual se atribuye al conductor la culpabilidad del accidente de tránsito, y además de ello, desligando la imprudencia y/o impericia del conductor como el elemento que ocasiona el accidente; los factores causantes de los accidentes de tránsito se atañen principalmente a los siguientes factores: La fatiga, el sueño, el alcohol, otras drogas.

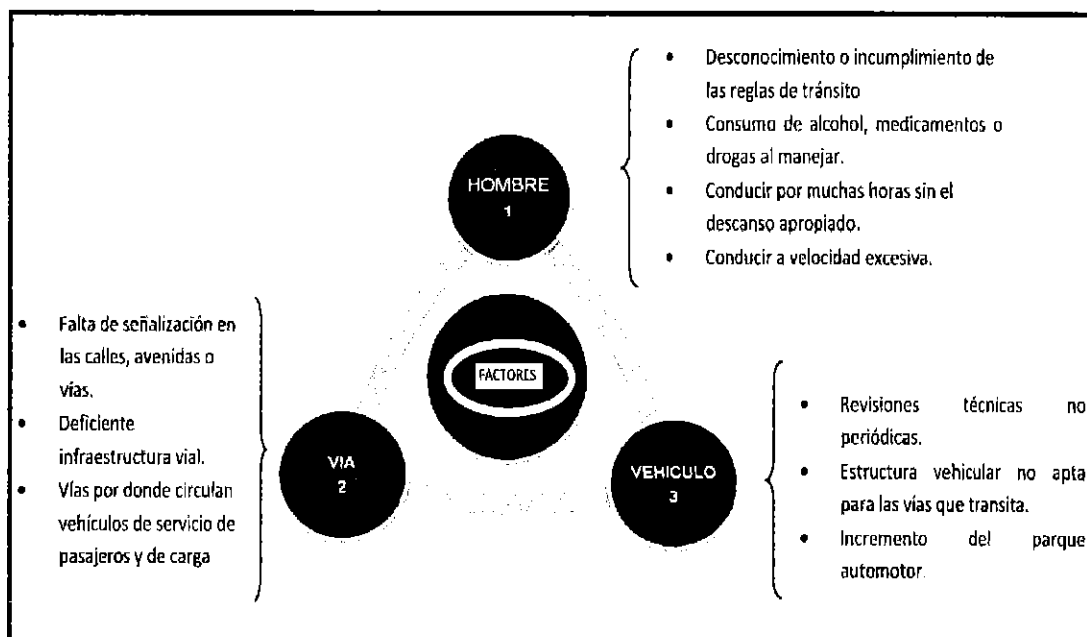


Figura 2. Factores que originan accidentes de tránsito.

Fuente: Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria; p. 30.

2.2.2.4. Los accidentes de tránsito en el código penal peruano.

Los artículos del Código Penal relacionados con el problema objeto de estudio de la presente investigación, es decir, aquellos que tienen que ver directamente con la sanción de accidentes de tránsito, son los siguientes:

Artículo 22.- Responsabilidad restringida por la edad

Podrá reducirse prudencialmente la pena señalada para el hecho punible cometido cuando el agente tenga más de dieciocho y menos de veintiún años, o más de sesenta y cinco años, al momento de realizar la infracción.

Artículo 36. Inhabilitación

La inhabilitación produce, según disponga la sentencia:

(...)

4. Incapacidad para ejercer por cuenta propia o por intermedio de tercero profesión, comercio, arte o industria, que deben especificarse en la sentencia.
6. Suspensión o cancelación de la autorización para portar o hacer uso de armas de fuego. Incapacidad definitiva para renovar u obtener licencia o certificación de autoridad competente para portar o hacer uso de armas de fuego, en caso de sentencia por delito doloso o cometido bajo el influjo del alcohol o las drogas.
7. Suspensión, cancelación o incapacidad definitiva para obtener autorización para conducir cualquier tipo de vehículo.

Artículo 40.- Inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito

La pena de inhabilitación prevista en el artículo 36º inciso 7, de este Código podrá aplicarse como accesoria en los delitos culposos de tránsito.

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.

Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o Drogadicción

El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de estupefacientes, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, instrumento, herramienta, máquina u otro análogo, será reprimido con pena privativa de la libertad no mayor de un año o treinta días-multa como mínimo y cincuenta días-multa como máximo e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36, incisos 6) y 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros o de transporte pesado, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de dos años o cincuenta días-multa como mínimo y cien días-multa como máximo e inhabilitación conforme al Artículo 36 incisos 6) y 7).

Artículo 408.-Fuga en accidente de tránsito

El que, después de un accidente automovilístico o de otro similar en el que ha tenido parte y del que han resultado lesiones o muerte, se aleja del lugar para sustraerse a su identificación o para eludir las comprobaciones necesarias o se aleja por razones atendibles, pero omite dar cuenta inmediata a la autoridad, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de tres años y con noventa a ciento veinte días-multa.

Artículo 451.- Faltas contra la seguridad pública

Será reprimido con prestación de servicio comunitario de quince a treinta jornadas o hasta con ciento ochenta días-multa:

(...)

2. El que, habiendo dejado escombros materiales u otros objetos o habiendo hecho pozos o excavaciones, en un lugar de tránsito público, omite las precauciones necesarias para prevenir a los transeúntes respecto a la existencia de un posible peligro.

2.2.3. Educación vial.

La educación vial está referido al proceso de enseñanza y aprendizaje orientado a desarrollar en las personas hábitos y prácticas sociales que tienen como finalidad tanto la protección y conservación de las vías por donde se transita, así como el adecuado comportamiento y respeto de las reglamentaciones relacionadas con el buen desempeño de las personas en las vías públicas.

Se entiende por educación vial el respetar las normas de circulación, incluso aquellas que, aparentemente, nos puedan parecer superfluas.

Respetar a los otros conductores y, muy especialmente, aquellos que en las vías públicas están en condiciones de mayor vulnerabilidad en cuanto a los daños que puedan sufrir, como son por ejemplo los peatones o ciclistas. (Mutua Balear, 2010, p.6).

El grado de desarrollo de la educación vial en una sociedad se refleja en la forma como interactúan entre sí los tres elementos principales del tránsito vehicular, vale decir, la persona, el vehículo y la vía; si las fallas del proceso de interacción entre dichos elementos es mínima o nula, se afirma que dicha sociedad tiene alto nivel de educación vial, en caso contrario, se dice que dicha sociedad adolece de dicha virtud. En concordancia con lo acabado de señalar se tiene que:

La educación vial se concibe como parte fundamental de la formación y educación ciudadana, en la promoción de una cultura de valoración y respeto por la propia vida y la de los demás. La educación vial cobra mayor relevancia cuando se observa la alta tasa de accidentes de tránsito que se producen diariamente. (Ministro de Educación del Perú, 2008, p.25).

En síntesis, la educación vial tiene que ver con el desarrollo de costumbres que permitan, por parte de las personas, un mejor uso público de las vías de tránsito y de cómo se cumplen las disposiciones emanadas de la autoridad competente. Dicha autoridad tiene prerrogativas para imponer sanciones, establecer restricciones, otorgar concesiones, permisos y autorizaciones públicas; en ese respecto, algunas imposiciones emanadas de la autoridad competente, son: el uso obligatorio del cinturón de seguridad, contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), cumplir el Reglamento Nacional de Tránsito, etc.

2.2.4. Seguridad vial.

La seguridad vial hace referencia a los mecanismos orientados a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos. En el contexto acabado de citar, se define la seguridad vial como: "la disciplina que estudia y aplica los mecanismos y acciones que tienden a garantizar el buen funcionamiento de la circulación en la vía pública, previniendo los accidentes de tránsito" (Consejo Nacional de Seguridad Vial & Policía Nacional del Perú, 2011, p.12).

La seguridad vial tiene que ver especialmente con la protección y resguardo de la vida y la salud de las personas, cuando tuviera lugar un hecho

no deseado en el tránsito. En este contexto, la seguridad vial se refiere a las tecnologías empleadas para formar conciencia vial en los usuarios de cualquier medio de desplazamiento terrestre (ómnibus, camión, automóvil, motocicleta, bicicleta y a pie). La conciencia vial está asociada al reparo que tiene una persona para cometer una infracción o realizar un acto que ponga en peligro la propiedad, salud o vida propia, o de otras personas; y, constituye una censura, condicionada en el subconsciente de las personas, que le impide realizar actos que atenten contra la seguridad y/o derecho de las demás personas.

2.2.4.1. Factores que intervienen en la seguridad vial.

La seguridad vial como mecanismo precautorio que tiene que ver con la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos en aspectos de la vida social de la persona humana, está condicionada al suceso de ciertos eventos imprevistos en la red vial (estado de las vías, clima, etc.) y el cumplimiento de determinadas normas de conducta en las personas (conductores y peatones). Con respecto a los factores que intervienen en la seguridad vial Mutua Balear (2010), considera los siguientes:

- *Factores personales:* Condiciones físicas del conductor, condiciones psíquicas del conductor, influencia de las drogas, alcohol y fármacos en la conducción.
- *Factores ambientales:* Nieve, viento y hielo; lluvia; niebla; elevadas temperaturas.
- *Factores técnicos:* Estado del vehículo, condiciones de las vías de circulación, situaciones imprevistas.

2.2.4.2. Principios reguladores de la seguridad vial.

La seguridad vial constituye un bien no material que contribuye a la urbanidad, mantenimiento y cuidado de las calles, y, como salvaguarda de la integridad de los elementos humanos interactuantes en la circulación vial, vale decir, el conductor y el peatón. La seguridad vial necesita de la regulación y control por parte de las instituciones competentes a quienes se circunscribe dicho bien no material, pudiendo otras instituciones adscritas o no, participar de

la promoción y fomento de dicho bien no material. La gestión institucional y regulación de la seguridad vial es un tema de trascendencia tal, que la mayoría de los países han implementado políticas diversas orientadas para su regulación.

En el ámbito continental americano, conformado por 36 países y 21 dependencias, se tiene que la mayoría de los países cuentan con marcos institucionales para regular un tránsito vehicular que garantice la seguridad vial, en ese respecto la Organización Panamericana de la Salud (2009), en un contexto de países de las américas, señalaba que al año 2009:

- Un alto porcentaje, el 81% de los países (26 de 32 países evaluados) reportaban tener un organismo rector dedicado a coordinar la seguridad vial, pero solamente el 25% de ellos (Canadá, Colombia, Costa Rica, Estados Unidos, Jamaica, las Bahamas, México y Nicaragua) no contaban con una estrategia nacional de seguridad vial aprobada oficialmente por el gobierno, con objetivos nacionales y financiación.
- Más de la mitad de los países de la Región (18) carecían aún de políticas nacionales que apoyen la inversión en transporte público y promoción de transportes no motorizados tales como el uso de la bicicleta.
- Poco menos de la mitad de los países (15) disponían de información relativa a los costos de lesiones y muertes causadas por el tráfico vehicular, destacándose los países de América del Norte y de la Región Andina.

En el sentido descrito en los párrafos precedentes, el Consejo Nacional de Seguridad Vial & la Policía Nacional del Perú (2011), consideran que la seguridad vial sustenta su accionar en los principios que se describen en los apartados que prosiguen.

2.2.4.2.1. Principio de seguridad.

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial & la Policía Nacional del Perú (2011), el principio de seguridad es utilizado para contrarrestar el comportamiento negligente e imprudente de otros. Para la aplicación de este

principio es necesario adoptar las medidas pertinentes que aseguren la buena circulación.

El cumplimiento del principio de seguridad se ve reflejado en los siguientes aspectos relacionados con la seguridad vial:

- La protección a los peatones, personas con discapacidad y ciclistas.
- La prevención de accidentes.
- El uso racional del automóvil particular.
- Los cuidados preventorios por parte de los conductores de vehículos que vayan a dar vuelta para entrar a otra vía.
- El respeto de la delimitación visible de un área o terreno, con indicación de que está reservado para uso y aprovechamiento particular (acotamientos).
- Transitar por los espacios habilitados y designados por la autoridad o la empresa interventora, en casos en los cuales el pavimento, la acera u otro elemento de la vía se encuentre afectada por la ejecución de un trabajo.

2.2.4.2.2. Principio de confianza.

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial & la Policía Nacional del Perú (2011), el principio de confianza está basado en el cumplimiento estricto de las normas establecidas y la «confianza» que los demás usuarios van actuar de la misma manera. El cumplimiento del principio de confianza se manifiesta en la sociedad como el respeto a las normas viales y se ve reflejado en los siguientes aspectos relacionados con la seguridad vial:

- Respeto a la prioridad en el uso del espacio público por parte de los peatones.
- Respeto a la prioridad en el uso del espacio público por parte de los usuarios de transporte particular automotor.
- Respeto a la prioridad en el uso del espacio público por parte ciclistas.

- Respeto a la prioridad en el uso del espacio público por parte de los usuarios y prestadores del servicio de transporte masivo de pasajeros, así como de las unidades de transporte colectivo o individual.
- Respeto a la prioridad en el uso del espacio público por parte de los usuarios y prestadores del servicio de transporte de carga.

2.2.4.2.3. Principio de señalización.

Según el Consejo Nacional de Seguridad Vial & la Policía Nacional del Perú (2011), el principio de señalización está referido al acatamiento estricto de las señales que permitan la adecuada regulación del tránsito, las que además deben haber sido instaladas sobre la base de un soporte técnico. El cumplimiento del principio de señalización por parte del peatón, se ve reflejado en los siguientes aspectos relacionados con la seguridad vial:

- Cruzar las vías primarias y secundarias de las calles o avenidas, por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, este comportamiento se exceptúa en las calles locales o domiciliarias cuando sólo exista un carril para la circulación.
- Utilizar los puentes, pasos peatonales a desnivel o rampas especiales para cruzar la vía pública dotada para ello.
- Tomar las precauciones necesarias en caso de no existir semáforos u otros medios de señalización.
- Obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito.
- Hacer caso a las señales del semáforo (rojo: pare, ámbar: vaya deteniéndose y verde: avance).

Por otro lado, el cumplimiento del principio de señalización por parte del conductor, se ve reflejado en los siguientes aspectos relacionados con la seguridad vial:

- Hacer caso de las señales preventivas, vale decir de aquellas señales Indican que puede existir riesgo o peligro.

- Hacer caso de las señales reguladoras, vale decir: señales relativas al derecho de paso, señales prohibitivas o restrictivas, y, las referidas al sentido de circulación.
- Hacer caso de las señales informativas, vale decir: señales indicadores de ruta y señales de dirección.
- Considerar las señales de servicios auxiliares las cuales permitirán acceder a servicios básicos y necesarios para la buena convivencia en sociedad.
- Hacer caso de las señales horizontales, vale decir: marcas en el pavimento, marcas de obstáculos y los delineadores reflectivos.

2.2.5. Configuración de las normas.

La configuración de las normas tiene que ver con lo que metafóricamente hablando podría expresarse en términos de dar vida a una norma, es decir, tiene que ver con dar una forma explícita a una determinada norma, en lo posible disponiendo las partes que la componen en término de las funciones u objetivos específicos de cada una de las partes; de tal forma que cumpla eficazmente su cometido.

La configuración de una norma conlleva un proceso dinámico que debe orientarse a las necesidades de la sociedad en un momento histórico y culturalmente determinado. La concepción inicial de una norma es la búsqueda de la solución a un conflicto social, pero ya una vez establecida, la configuración, entre otros responde a criterios relacionados con su carácter de único (especificidad) y su poder de disuasión (severidad).

En síntesis, la configuración de una norma ya dada, técnicamente sería una reconfiguración, que busca dotarla de características tales que hagan de esta un instrumento más eficaz tanto en su aplicación, como en la reparación del daño causado al cual se ajusta la concepción inicial de la norma; en ese sentido, dotar a la norma de mayor especificidad y severidad, coadyuvan a dicho objetivo.

2.2.5.1. Especificidad.

La característica de especificidad de una norma está referida a la distinción normativa de la norma entre las demás que pudieran irrogarse facultades normativas que estando dentro del mismo ámbito regulatorio no pueden aplicarse simplemente por extensión.

El término especificidad se refiere al carácter específico de la norma, es decir, a la cualidad y condición de específico. Otra vertiente de especificidad tiene que ver con la adecuación de la norma al fin al que se destina está en forma particular.

La especificidad de la norma coadyuva a que la aplicación de esta tenga la probabilidad de que no se obtenga un resultado negativo en la prueba real o aplicación. La especificidad normativa busca garantizar una buena estimación entre los casos positivos y negativos, es decir, regular y controlar lo que le compete y no por asociación o derivación normativa. Ya en un contexto de organización específica, la especificidad constituye un método asociativo clásico de normas.

2.2.5.2. Severidad.

La característica de severidad de una norma alude al hecho de que la norma debe ser estricta y rigurosa en su aplicación. La severidad se asocia al carácter intransigente de las normas con las faltas o delitos; en ese sentido, la norma no acepta los comportamientos, opiniones o ideas distintas de las propias o que la contravengan. La severidad normativa está referida a la sanción y las penas impuestas por ley, y es que, dichas imposiciones legales requieren tener carácter disuasivo.

La característica de severidad en una norma se aplica a los procedimientos sancionadores. La severidad de una norma en la sanción del delito viene determinada por el tipo de confinamiento, los años de pena privativa de la libertad impuesta, la suspensión de licencias, la restricción de derechos, la reparación civil impuesta, la ejecución de tareas obligatorias y el sometimiento a programas de readaptación establecidas por ley.

En cuanto a la severidad, se debe tener en cuenta que la intervención sobre la persona normativamente es, en principio, prospectiva; es decir es posible que resulten circunstancias a posteriori que afecten negativamente a la persona intervenida, con lo que el grado de severidad real será el estimado por repetición; en ese sentido, posteriormente, se deben desarrollar los criterios de clasificación en forma retrospectiva, para asignar la severidad real, y lograr que la norma pueda realmente disuadir la comisión del delito.

2.2.6. Accidentes de tránsito vehicular como objeto normativo.

Los accidentes de tránsito vehicular como objeto normativo es materia de doctrina dentro del derecho penal y forma parte de la jurisprudencia de las diversas legislaciones. La legislación nacional e internacional tienen previsto leyes de tránsito, normas de seguridad vial, normas de regulación del transporte rural y urbano, leyes que sancionan los accidentes de tránsito, normas que regulan y controlan el desempeño de los elementos interactuantes en el tráfico terrestre (vía pública, persona y vehiculó), así como un cumulo adicional de normas que directa o indirectamente tienen como objeto referencial a los accidentes de tránsito vehicular.

2.2.6.1. Doctrina.

La doctrina en materia de accidentes de tránsito vehicular está conformado por el conjunto de ideas, enseñanzas o principios básicos referidos al tráfico terrestre, principalmente en su elemento referido a la persona humana.

Los accidentes de tránsito como objeto doctrinario del derecho penal han generado controversia en cuanto a su consideración como acto y/o conducta dolosa (dolo eventual), o como acto y/o conducta culposa (culpa consciente o culpa con representación).

En el dolo eventual el que comete el delito (autor) considera seriamente como posible la realización del tipo legal y se conforma con ella (comete actos de negligencia), además de que el accidente de tránsito como resultado no fue ni propuesto ni tenido como seguro sino que se abandona al curso de las

cosas. Por otro lado, en la culpa consciente o con representación, el sujeto al llevar a cabo su acción, es consciente del peligro de la misma y del posible resultado lesivo que puede producir, pero no acepta tal resultado, sino que confía en que a través sus habilidades personales (pericia) evitará el mismo.

Tradicionalmente la doctrina ha distinguido dos tipos de conductas que, si concurren otras categorías de la teoría del delito, pueden configurar responsabilidad penal:

i. Las conductas dolosas en las cuales el sujeto conoce y quiere la realización de los elementos constitutivos del tipo penal (dolo directo de primer grado) y,

ii. Las conductas imprudentes en las que siendo previsible la producción de un resultado lesivo fruto de la violación a un deber objetivo de cuidado o normas del tráfico jurídico del sujeto actuante que precisamente buscaban evitar la producción de dicho resultado, se viola una disposición penal; imprudencia que podría ser consciente o inconsciente dependiendo del grado de representación de producción del resultado por parte del agente. (Escobar y Monsalve, 2013, p.77).

2.2.6.2. Jurisprudencia.

La jurisprudencia referida a los accidentes de tránsito vehicular comprende el conjunto de las sentencias, decisiones o fallos dictados por los tribunales de justicia o las autoridades gubernativas de los diferentes países, en el contexto continental, el informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las américas, muestra que los países que integran la región se encuentran en distintos momentos en materia de legislaciones integrales, en donde si bien todos cuentan ya con leyes en materia de seguridad vial, en la mayoría de ellos aún no se ha concretado la vigilancia en la aplicación de las mismas.

Son diferentes los factores que influyen a que se apliquen eficientemente las normas referidas a accidentes de tránsito, dichos factores van desde lo presupuestario hasta la institucionalidad de organismos que velen por el estricto cumplimiento de dichas normas. Lo anterior se agudiza aún más en función del grado de desarrollo de los países y su tradición regulatoria; en efecto, según la Organización Panamericana de la Salud (2009), el déficit en la aplicación de las leyes en la mayoría de los países del continente puede

deberse, en parte, a la falta de recursos económicos y de mecanismos institucionales que permitan la aplicación de dichas leyes, así como la promoción y formulación de acciones coordinadas en el diseño de la ley, su correcta aplicación y su monitoreo.

Existen iniciativas que deben ser reconocidas en la Región ya que en general hay una tendencia positiva en la adopción de legislaciones en los cinco factores; para la orientación de la jurisprudencia: Velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, uso de casco, uso de cinturón de seguridad y sillas de seguridad para niños y niñas.

2.2.7. Marco legal en materia de tránsito vehicular en el Perú.

De los diversos factores que influyen en los accidentes de tránsito, las mejores políticas adoptadas son aquellas que permiten bajos o nulos niveles de alcohol al conducir un vehículo, y que a su vez combinen con una fuerte fiscalización y penalización por el incumplimiento de las mismas. En ese sentido, en el Cuadro 2 se muestra el tipo de legislación y fiscalización, respecto a la conducción bajo los efectos del alcohol, que poseen algunos países, y la relación de ellas con la proporción de víctimas fatales causadas por conductores ebrios. De dicho cuadro es de destacar que los países con mayores proporciones de víctimas fatales de accidentes de tránsito relacionadas al alcohol son aquellos que no cuentan con sistemas suficientemente fuertes para hacer cumplir la legislación, aun cuando la normatividad establece bajos niveles de alcohol. (Chía & Huamaní, 2010).

Referenciando a los cinco factores jurisprudenciales considerados en el informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas, para el caso del Perú, la Organización Panamericana de la Salud (2009) destaca que el marco legal en materia de tránsito vehicular, considera:

Velocidad: En el Perú se tiene implementado límites de velocidad establecidos con carácter nacional. Las autoridades locales no pueden establecer límites más bajos de los establecidos. Se considera el límite máximo en tramos urbanos de 60 Km.

Cuadro 2. Legislación sobre consumo de alcohol y niveles máximos permitidos (países seleccionados)

País	Como se define consumo de alcohol-conducción				Países seleccionados con bajas tasas de VPCCA				Niveles máximos Nacionales de CAS				Proporción de víctimas mortales por accidentes de tránsito imputable al consumo de alcohol % (VPCCA)
	Legislación Nacional sobre consumo de alcohol y conducción	Nivel de concentración de alcohol en la sangre (CAS)	Certificado médico	contenido de alcohol en el aliento	pruebas aleatorias de alcoholemia o puntos de control policiales para hacer cumplir la Ley	Eficacia en la aplicación general de las leyes (escala del 0 al 10)	Para la población general (g/dl)	Para los jóvenes o conductores noveles (g/dl)	Para conductores profesionales o comerciales (g/dl)				
Colombia	SI	SI	-	-	SI	5	0.04	0.04	0.04	2.6			
Azerbaijón	SI	SI	SI	SI	SI	9	0.00	0.00	0.00	2.7			
El Salvador	SI	SI	-	-	SI	5	0.05	0.05	0.05	3.5			
República Checa	SI	SI	-	-	SI	9	0.00	0.00	0.00	3.4			
Rumanía	SI	SI	SI	SI	SI	8	0.00	0.00	0.00	1.5			
Países seleccionados con altas tasas de VPCCA													
Burundi	SI	SI	-	SI	SI	1	0.01	0.01	0.01	7.0			
Zambia	SI	SI	SI	SI	SI	1	0.08	0.08	0.08	5.0			
Sudáfrica	SI	SI	SI	SI	SI	2	0.05	0.05	0.02	6.0			
Kiribati	SI	SI	SI	SI	SI	2	0.08	0.08	0.08	3.0			
Samoa	SI	SI	SI	-	SI	1	-	-	-	5.0			
Países de la región													
Argentina	SI	SI	-	-	SI	3	0.05	0.05	0.00	-			
Bolivia	SI	-	-	-	SI	4	-	-	-	-			
Chile	SI	SI	-	SI	SI	3	0.05	0.05	0.05	20.9			
Colombia	SI	SI	-	-	SI	5	0.04	0.04	0.04	2.6			
Ecuador	SI	SI	-	-	SI	5	0.08	0.08	0.08	9.1			
Perú	SI	SI	-	-	SI	2	0.05	0.05	0.05	10.8			
Uruguay	SI	SI	-	-	SI	1	0.08	0.08	0.08	3.8			
Venezuela	SI	SI	-	SI	SI	7	0.08	0.08	0.08	-			

Fuente: Informe Sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial; p. 79.

(*) El término (g/dl) está referido a gramos por decilitro, o gramos por litro de sangre.

Conducción bajo los efectos del alcohol: En el Perú, si existen leyes sobre consumo de alcohol y conducción tanto para la población en general como para los conductores jóvenes o noveles (0.05 g/dl). Además, es común la realización de pruebas aleatorias de alcoholemia y/o controles policiales. Las víctimas mortales por accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol al año 2009 ascendían al 11%.

Uso de casco: En el Perú está dada la ley sobre uso del casco en motocicletas y se aplica a todos los ocupantes. En el respectivo factor, los criterios de uso establecen como obligatorio el uso del casco.

Uso de cinturón de seguridad: En el Perú está dada la ley sobre uso del cinturón de seguridad y se aplica a todos los ocupantes. La tasa de uso del cinturón de seguridad es 85% delante, 25% detrás.

Sillas de seguridad para niños y niñas: Al año 2009, en el Perú no se tenía implementado alguna ley que normara sobre el uso de sistemas de retención para niños.

2.2.7.1. Reglamento Nacional de Tránsito.

El Reglamento Nacional de Tránsito contiene las normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos, animales y a las actividades vinculadas con el transporte; dicho reglamento sirve para normar la convivencia de conductores, pasajeros y peatones, tanto en pleno uso de sus capacidades como discapacitados, que cotidianamente hacen uso de las vías; en efecto, el Reglamento Nacional de Tránsito:

Contiene las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente Registro Nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias. (Ley N° 27181, Artículo 23).

Con respecto a los accidentes de tránsito referidos a la conducción peligrosa y los daños personales y/o materiales; el Reglamento Nacional de Tránsito señala:

Artículo 271.- Conducción peligrosa.

La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan.

Artículo 274.- Accidentes de tránsito con daños personales y/o materiales.

En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido. Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente.

Por otro lado, más recientemente, mediante el Decreto Supremo N° 003-2014-MTC, se realizó cambios al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016- 2009-MTC, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017- 2009-MTC y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Las medidas preventivas adoptadas con carácter provisorio para salvaguardar la seguridad y la vida de los usuarios de la vía; consideran las siguientes medidas:

- Retención de licencia de conducir con la finalidad de inhabilitar temporalmente al conductor del vehículo. Esta medida será ejecutada, en los siguientes casos:
 - a) Por la comisión de infracción sobre la que deba recaer la sanción de suspensión, cancelación definitiva e inhabilitación del titular de la Licencia de Conducir.
 - b) Cuando el conductor haya llegado al tope máximo de cien (100) o más puntos firmes acumulados en el Registro Nacional de Sanciones.
 - c) En caso de accidente de tránsito con daños personales a terceros.

- d) Cuando el conductor, con la última papeleta de infracción impuesta, acumule dos o más infracciones cuya calificación sean muy graves; cinco o más infracciones cuya calificación sean graves; o una infracción muy grave y tres o más infracciones cuya calificación sea grave.
- Retención del vehículo, con la finalidad de inmovilizar el vehículo en la Comisaría de la jurisdicción dispuesto por la Policía Nacional del Perú, por un plazo máximo de veinticuatro (24) horas.
 - Remoción del vehículo, con la finalidad de retirar de su ubicación en caso constituya un peligro o un obstáculo para el tránsito y la seguridad pública.
 - Internamiento del vehículo, proceso mediante el cual se procede a ingresar un vehículo en un depósito vehicular correspondiente en los siguientes casos:
 - a) Por la comisión de una infracción sobre la que expresamente recaiga esta medida en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las Infracciones al Tránsito Terrestre.
 - b) Cuando se haya procedido a la retención de la licencia de conducir por los supuestos señalados en el presente reglamento.
 - c) Cuando el conductor se fuga abandonando el vehículo.
 - d) Cuando no se hayan superado las faltas o deficiencias que motivaron la medida preventiva de retención del vehículo dentro del plazo máximo de veinticuatro (24) horas.
 - e) Cuando el conductor se niegue a ejecutar la medida preventiva de remoción del vehículo o no se encuentre presente al momento de la intervención.

2.2.7.2. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.

En el ámbito peruano, la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre establece los lineamientos generales económicos,

organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República; en ese sentido, con respecto a la competencia normativa, dicha Ley en su Artículo 11, señala:

- La competencia normativa consiste en la potestad de dictar los reglamentos que rigen en los distintos niveles de la organización administrativa nacional. Aquellos de carácter general que rigen en todo el territorio de la República y que son de observancia obligatoria por todas las entidades y personas de los sectores público y privado, incluyendo a las autoridades del Poder Ejecutivo, sus distintas entidades y los gobiernos regionales o locales, serán de competencia exclusiva del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.
- Los gobiernos locales emiten las normas complementarias para la aplicación de los reglamentos nacionales dentro de su respectivo ámbito territorial y de sus competencias, sin transgredir ni desnaturalizar la presente Ley ni los reglamentos nacionales.

2.3. Definición de Términos Básicos.

Accidentes de tránsito: Accidentes relacionados con el tráfico o con ocurrencia en la vía terrestre; existirá accidente automovilístico o siniestro de tráfico cuando existe perjuicio ocasionado a una persona o bien material sea público o privado.

Ciclistas: Son las personas que se movilizan en vehículos de dos ruedas, propulsados exclusivamente por el esfuerzo de quien lo conduce. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2011c, p.11).

Cobrador: Persona autorizada por la concesionaria (Empresa de Transporte) encargada de recibir el valor de pasaje y de la entrega del boleto respectivo al pasajero. (Ibíd.; p.10).

Conductores: Los conductores son los encargados de mover las unidades vehiculares. Son las personas que manejan un vehículo motorizado o no motorizado, gozan de los derechos y obligaciones establecidos en el Código de Tránsito y son responsables de las consecuencias que se deriven de su incumplimiento. (Ibíd.; p.7).

Dotación de la norma: Impregnar de características adicionales de sanción, control o disuasión a una norma o conjunto de normas que regulan una actividad humana.

Especificidad de la norma: Brindar atributos propios y diferenciadores a una norma en términos de configuración, sanción, aplicación o control.

Estrategia legal: Actividad dentro del derecho que permite lograr cometidos específicos sobre una determinada norma, dichos cometidos pueden ser el desarrollo de la norma, la actualización de la norma, el revestimiento disuasorio de la norma, la propuesta de una iniciativa legislativa, institucionalizar una costumbre, etc.

Pasajeros: Son las personas transportadas dentro de un vehículo, o que pagan un importe económico en contraprestación de un servicio de traslado. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2011c, p.5).

Sanción del delito: Aplicar una retribución de la falta o delito mediante la justicia punitiva de los actos cometidos por las personas y/o instituciones.

Semáforo: Dispositivo operado eléctricamente mediante el cual se regula la circulación de vehículos y peatones por medio de luces de color rojo, ámbar o amarilla y verde. (Código de Tránsito).

Señal de Tránsito: Dispositivo, signo o demarcación, colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito. (Código de Tránsito).

Severidad de la norma: La severidad de una norma es la cualidad disuasoria por antonomasia. Es el grado en el cual la sanción del delito es capaz de disuadir a los primeros infractores o desalentar la reincidencia en los infractores no primerizos.

Servicio de transporte: actividad económica que provee los medios para realizar el transporte terrestre. No incluye la explotación de infraestructura de transporte de uso público.

Tránsito: Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público, el tránsito tiene que ver

directamente con la circulación en las vías públicas. (Decreto Supremo N° 003-2014-MTC).

Tránsito terrestre: conjunto de desplazamientos de personas y vehículos en las vías terrestres que obedecen reglas determinadas.

Vehículo: Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía. (Código de Tránsito).

Vehículo automotor: Vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia. (Código de Tránsito).

Vehículo automotor menor: Vehículo de dos o tres ruedas, provisto de montura o asiento para el uso de su conductor y pasajeros, según sea el caso (bici moto, motoneta, motocicleta, moto taxi, triciclo motorizado y similar). (Código de Tránsito).

Vía pública: Vía de uso público, sobre la cual la Autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones. (Código de Tránsito).

Vía urbana: Vía dentro del ámbito urbano, destinada a la circulación de vehículos y peatones y eventualmente de animales (Calle). (Código de Tránsito).

Vías Terrestres: infraestructura terrestre que sirve al transporte de vehículos, ferrocarriles y personas.

CAPITULO III

PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1. Consideraciones Generales.

La ejecución de la investigación considero dos aspectos prácticos, el trabajo de campo (recolección de la información) y el trabajo de gabinete (procesamiento, análisis e interpretación de resultados).

El trabajo de campo como parte de la ejecución de la investigación, consistió en recolectar la información pertinente de la unidad de análisis, considerando la muestra determinada; para tal efecto, se aplicaron las técnicas de recolección de información consideradas y sus respectivos instrumentos diseñados para cada una de dichas técnicas.

Para efectos del procesamiento de la información recolectada, se tuvo en cuenta que dicho proceso consiste en ordenar los datos de acuerdo a los indicadores de cada variable y en relación a los objetivos de la investigación y a la hipótesis de trabajo; en ese sentido, se asumió como precepto el planteamiento siguiente:

Los indicadores han servido como referentes para la formulación de las preguntas del cuestionario, de la entrevista estructurada y de la observación ordinaria o participante. Para tal efecto, el investigador extrae la parte esencial de la respuesta que permita lograr los propósitos del estudio. Si las preguntas exigen respuestas monosilábicas con tres alternativas: 1. SI, 2. NO, 3. NO SABE, sólo deben aparecer en los casilleros estos números, de no ser así, deben cerrarse las preguntas abiertas y codificarse las respuestas. (Torres, 2002, p.205).

La información recolectada fue organizada en cuadros de doble entrada, y arreglada u ordenada en forma matricial y Los resultados del procesamiento de la información se presentaron en términos de la incidencia, prevalencia y causas de los accidentes de tránsito en el Perú (ver: «3.2. Accidentes de Tránsito en el Perú»).

El análisis de los datos prosiguió al procesamiento de la información, y, la interpretación de los resultados prosiguió al análisis de datos. Para efectos del análisis de los datos ya procesados y la interpretación de los resultados procedentes del análisis de datos, resultantes de la Información ya procesada, se asumió como precepto el planteamiento metodológico siguiente:

El análisis de la información documental, debe estar orientada a probar la hipótesis. En cambio, la interpretación como proceso mental-sensorial da un significado más general a los referentes empíricos investigados, relacionándolos con los conocimientos considerados en el planteamiento del problema y en el marco teórico y conceptual de referencia. (Torres, 2002, p.212).

El análisis de los datos se realizó en términos de configurar en términos más específicos las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima (ver: «3.3. Especificidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito»). Asimismo, se analizó los datos en términos de dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito en mención (ver: «3.4. Severidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito»).

Asimismo, como resultado de interpretar los datos analizados, se establecen la caracterización y estructuración de la estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima (ver: «3.5. Caracterización y Estructuración de la Estrategia Legal»). Dicha caracterización y estructuración se plasma en la estrategia legal propiamente dicha presentado en el subcapítulo que le prosigue al antes mencionado (ver: «3.6. Estrategia Legal»).

Por otro lado, un panorama general acerca de los accidentes de tránsito como causa de la mortalidad, dan cuenta que:

- Al año 2004, los accidentes de tránsito constituían la novena causa de mortalidad a nivel mundial. En cuanto al incremento de los accidentes de tránsito, en el informe sobre las «Estadísticas Sanitarias Mundiales 2008», la OMS prevé que al año 2030, el incremento de los accidentes de tránsito será tal que desplazara a las enfermedades diarreicas, VIH/Sida, tuberculosis y cánceres (de la tráquea, bronquios y pulmón), como causa principal de muerte en la población mundial; y, se estima que los traumatismos por accidentes de tránsito pasarían a constituir la quinta causa de muerte a nivel mundial.

Cuadro 3. Principales causas de muerte, comparación entre 2004 y 2030.

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/Sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Preematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras ^a	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorrectal	1,4
15	Asfixia del recién nacido y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorrectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008; p. 33.

- Según Acero (2004), en el ámbito continental, en cuanto al nivel de mortalidad debido a accidentes de tránsito, a inicios del presente siglo, el Perú se ubica en el nivel medio con 10,5 muertos por cada 100 000 habitantes. En el ámbito sudamericano, la tasa de mortalidad peruana por accidentes de tránsito supera a las de Argentina, Bolivia, Chile y Uruguay; y se encuentra por debajo de Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay, Venezuela.

Cuadro 4. Comparación de Tasas de Mortalidad en América

	País	Tasa	Año
<p>En los países de América Latina mueren cada año más de 130.000 personas, más de 1,200.000 sufren heridas y cientos de miles quedan discapacitadas a consecuencia de las colisiones y atropellamientos en las vías públicas.</p>	Anguila	8,3	2002
	Antigua y Barbuda	18,5	2003
	Argentina	9,5	2002
	Aruba	18,3	2001
	Bahamas	20,8	2000
	Belice	2,5	2000
	Bermuda	17,2	2000
	Bolivia	6,8	2003
	Brasil	18,7	2002
	Canadá	9,4	2002
	Colombia	12,3	2003
	Costa Rica	15,1	2003
	Cuba	11,4	2002
	Chile	9,9	2002
	Dominica	8,5	2001
<p>En ciudades de América Latina como São Paulo, en el año 2000 se registró una colisión o atropellamiento cada 2,8 minutos, un peatón fue herido cada 35,1 minutos y muerto cada 11,9 horas.</p>	Ecuador	16,9	2001
	El Salvador	18,8	2003
	Estados Unidos	14,9	2002
	Guatemala	20,1	2002
	Guyana	21,1	2001
	Haití	1,5	2000
	Honduras	11,5	2002
	Jamaica	14,8	2002
	México	13,5	2001
	Nicaragua	8,9	2002
	Panamá	14,6	2002
	Paraguay	8,9	2001
	Perú	10,5	2003
	Puerto Rico	14,6	2002
	República Dominicana	14,6	2000
<p>Los traumatismos por vehículo de motor en las vías públicas constituyeron la décima causa de muerte en las Américas en 2002.</p>	San Kitts y Nevis	7,9	2001
	Santa Lucía	17,1	2001
	San Vicente y las Granadinas	4,4	2001
	Trinidad y Tabago	10,1	2003
	Uruguay	11,8	2001
Venezuela	22,6	2002	

En 2002, el índice de mortalidad en la Región de las Américas fue 15,7-16,2 por cada 100.000 habitantes.

En países como Colombia, Costa Rica, El Salvador, Jamaica y México, los peatones representan el mayor porcentaje del total de las víctimas del tránsito.

En las Américas, 75% de las defunciones se produjeron en hombres y 25% en mujeres.

Un estudio de la Organización Panamericana de la Salud sobre legislación en el tránsito mostró que no hay criterio homogéneo sobre los niveles de alcoholemia legalmente aceptados.

Fuente: La seguridad Vial un problema de Salud Pública; p. 45.

- Finalmente, en cuanto a los tipos de accidentes de tránsito más frecuentes en nuestro medio, se tiene que ordinalmente, el atropello de los peatones o transeúntes es el más frecuente entre ellos. (Consejo Nacional de Seguridad Vial y Policía Nacional del Perú, 2011).

3.2. Accidentes de Tránsito en el Perú.

En el ámbito sudamericano, el Perú es uno de los países con mayor incidencia en accidentes de tránsito; pero, el parque automotor no necesariamente tiene que ver con la ocurrencia de los accidentes de tránsito; en efecto: “en la región sudamericana, el Perú es uno de los países más pequeños en relación al tamaño del parque automotor, sin embargo es el segundo país con mayor tasa de mortalidad por accidentes de tránsito, sólo superado por Venezuela” (Chía & Huamaní, 2010, p.6).

En el Perú, la problemática relacionada con los accidentes de tránsito ha estado fuertemente asociada a momentos históricos, culturales y comerciales predominantes en el territorio nacional debido a políticas adoptadas para solucionar la demanda del parque automotor nacional. Una política adoptada que trajo consecuencias nefastas fue la referida a la importación de vehículos usados y la creciente concesión de privilegios para el uso de dichos vehículos en el transporte individual y público. Dicha política generó el incremento del parque automotor, pero por otro lado, tuvo como una de las principales consecuencias, el aumento de la tasa de mortalidad y del número de lesionados por accidentes de tránsito, durante los primeros siete años de la década pasada. (Ministerio de Salud del Perú, 2009a).

Al año 2009, las estimaciones respecto al costo económico que producen los accidentes de tránsito en el Perú, realizadas por la Oficina General de Estadística e Informática y el Instituto Nacional de Rehabilitación integrantes de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito - ESNAT del Ministerio de Salud, presentaban las siguientes estadísticas (Ministerio de Salud del Perú, 2009b):

- El costo de los daños producidos por accidentes de tránsito podrían ascender a mil millones de dólares por año, dicho monto representaba aproximadamente el 1,5 a 2 por ciento del Producto Bruto Interno del Perú al año 2008.
- El costo anual de la atención de rehabilitación de las personas con discapacidad permanente (fatales - heridos) debido a los accidentes de

tránsito representaba el 0,12 % del Producto Bruto Interno del Perú al año 2008.

- El costo global de la atención de rehabilitación de las personas con discapacidad permanente por accidentes de tránsito es US\$ 1,975' 167,109.

Asimismo, según el Ministerio de Salud del Perú (2009), se tiene que, los accidentes de tránsito constituían la tercera causa de Años de Vida Saludables Perdidos (AVISA) en el Perú, ubicándose inmediatamente después de las enfermedades no transmisibles y las transmisibles maternas, perinatales y nutricionales.

3.2.1. Incidencia.

En cuanto a la incidencia de los accidentes de tránsito en el Perú, al año 2009, se tenía que la relación entre dichos accidentes y el número de accidentes por región, era como sigue: el 66% de los accidentes se producían en Lima y Callao y el 34% de los accidentes se registraron en diferentes regiones del país. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2011b).

En el año 2012, la Policía Nacional del Perú registró un total de 94,923 casos de Accidentes de Tránsito, a nivel nacional por diversos tipos, reflejando un incremento de 11.84% con relación al año anterior; en ese contexto:

Los accidentes de tránsito más frecuentes durante el año 2012 fueron los choques con 45,038 casos (47.45%), atropellos 15,888 casos (16.74%), choque y fuga 12,105 casos (12.75%), y atropellos con fuga 3,758 casos (3.96%). Se observa que los accidentes ocurrieron mayormente los días viernes y sábados con 34,793 casos (36.65%); además, ocurrieron entre las 08:00 y 20:00 Hrs. 55,991 ocurrencias en ese horario, situación que representa el (58.99%). Las principales causas de los accidentes fueron el exceso de velocidad (32.75%), la imprudencia del conductor (26.72%), ebriedad del conductor (11.03%) e Imprudencia del peatón (7.83%). (Policía Nacional del Perú, 2014, p.124).

En cuanto a incidencia, la Dirección de Gestión en Tecnología de la Información y Comunicaciones - DIRTEPOLES – PNP, citado por el INEI; reporta los datos presentados en el cuadro que prosigue.

Cuadro 5. Accidentes de tránsito por año, según departamento. Periodo: 2009-2014 (Personas registradas).

Departamento	Heridos														Muertos				
	2008	2009	2010	2011	2012	2007	2008	2013	2014	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014			
Total	2 982	2 576	2 314	2 678	3 559	3 510	3 489	59 616	2 574	3 489	3 243	2 856	3 531	4 037	3 176	2 798			
Amazonas	112	155	51	118	92	60	90	469	31	90	134	66	74	94	29	23			
Ancash	-	40	12	0	457	132	134	2 175	106	134	110	216	291	675	123	169			
Apurímac	110	110	48	1	26	37	56	443	101	56	52	45	47	39	46	49			
Arequipa	-	73	345	286	231	158	144	4 041	166	144	202	211	201	219	221	189			
Ayacucho	138	28	160	59	207	8	146	758	95	146	87	139	61	122	59	111			
Cajamarca	99	42	68	47	29	70	62	1 122	114	82	39	80	78	47	61	92			
Callao	37	10	5	1	16	52	76	2 440	32	76	30	34	35	28	63	52			
Cusco	615	715	195	171	222	358	354	2 318	242	354	438	216	166	325	348	196			
Huancavelica	11	92	27	5	58	34	13	217	63	13	44	35	4	14	42	63			
Huánuco	15	23	86	137	251	28	32	890	147	32	29	83	122	119	66	105			
Ica	143	66	94	22	26	124	99	1 020	49	99	111	84	67	97	120	95			
Junín	115	62	59	85	155	160	102	3 797	155	102	187	78	110	168	205	201			
La Libertad	445	484	483	258	361	307	358	3 000	182	358	330	354	418	417	382	176			
Lambayeque	122	179	128	100	156	126	164	2 518	87	164	132	116	155	138	94	100			
Lima	689	197	299	388	528	1 249	990	25 967	290	990	606	543	581	585	541	474			
Loreto	-	5	6	4	11	54	25	244	21	25	49	25	30	22	19	19			
Madre de Dios	23	46	7	5	10	8	50	376	27	50	44	20	27	31	28	73			
Moquegua	-	10	15	26	108	21	21	745	105	21	27	17	35	137	83	40			
Pasco	-	24	4	51	48	7	11	43	3	11	16	9	41	18	2	5			
Piura	100	81	73	103	245	81	85	2 382	126	85	87	97	135	307	185	128			
Puno	-	21	0	635	162	303	224	722	222	224	305	199	655	247	254	233			
San Martín	205	73	115	51	60	58	153	1 506	92	153	67	93	75	58	119	80			
Taena	-	23	21	97	47	51	39	1 210	63	39	25	50	62	56	38	55			
Tumbes	3	13	12	23	33	14	18	348	20	18	16	26	47	34	12	24			
Ucayali	-	4	1	5	20			865	35	43	76	20	14	40	36	44			

Fuente: INEI - Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento, 2009 - 2014 [En línea].

Con respecto a la incidencia de los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima en comparación con los accidentes fatales con víctima herida y los accidentes no fatales; en el cuadro que prosigue se presenta la incidencia en términos de casos registrados.

Cuadro 6. Accidentes de tránsito según efecto sobre la víctima. Periodo: 2008–2014 (Personas registradas).

Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Víctimas de accidentes de tránsito fatales - Heridos							
Perú	2 982	2 576	2 314	2 678	3 559	59 616	2 574
Lima	689	197	299	388	528	25 967	290
Víctimas de accidentes de tránsito fatales – Muertos							
Perú	3 489	3 243	2 856	3 531	4 037	3 489	3 243
Lima	990	606	543	581	585	990	606
Víctimas de accidentes de tránsito no fatales							
Perú	82 366	83 403	81 343	81 599	92 289	82 366	83 403
Lima	51 741	52 376	50 030	48 912	52 047	51 741	52 376
TOTAL							
Perú	88837	89222	86513	87808	99885	145471	89220
Lima	53 420	53 179	50 872	49 881	53 160	78 698	53 272

Fuente: INEI - Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento, 2009 – 2014 [En línea].

La incidencia de los accidentes de tránsito que conlleva muerte de la víctima en el periodo 2008-2014 con respecto al total de accidentes registrados en el país (total de accidentes fatales y no fatales), se dio de la siguiente manera: 3,93% para el año 2008, 3,63% para el año 2009, 3,30% para el año 2010, 4,02% para el año 2011, 4,04% para el año 2012, 2,40% para el año 2013 y 3,63% para el año 2014.

En el año 2013 se presentó una situación anómala, los casos registrados crecieron exponencialmente en comparación con los otros años del periodo en evaluación; en dicho año el crecimiento de los accidentes con respecto al año anterior fue de 45,64%; valor que es bastante significativo ya que en el periodo, sin contar dicho año anómalo, el año 2012 es el de mayor casos registrados.

El año 2013 representa el año de mayor incidencia en el total de casos, registrados, es decir, el total de accidentes de tránsito tanto los que fueron fatales y los que no fueron fatales. El comportamiento de los casos registrados por años y su comparativa antes señalado, se presenta en la figura que prosigue.

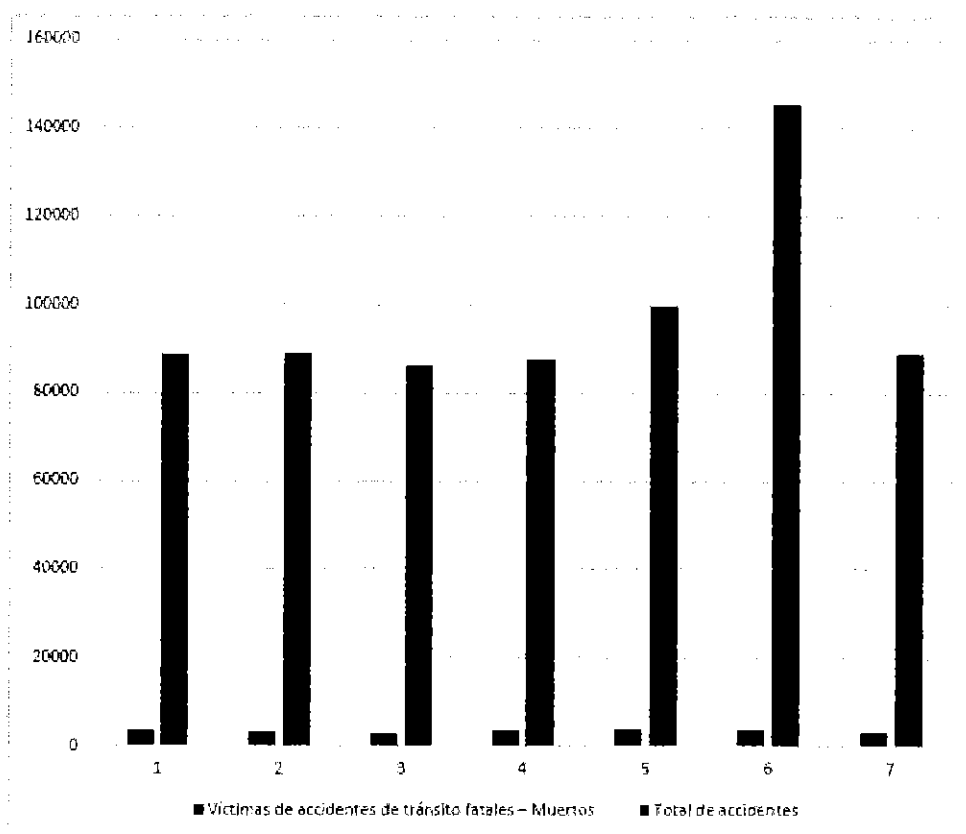


Figura 3. Incidencia de los accidentes de tránsito que conllevaron muerte de la víctima con respecto al total de accidentes.

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado en un contexto de accidentes de tránsito fatales, es decir, aquellos accidentes de tránsito que conllevaron muerte de la víctima y los que dejaron heridos; se determinó que los primeros siempre estuvieron por encima del 50%, excepto en el año anómalo. El comportamiento de los casos registrados en el año anómalo desbarata la tendencia anual de los casos que conllevan muerte de la víctima, disminuyéndolo alrededor del 90%. El comportamiento de los casos de accidentes de tránsito fatales registrados por años y su comparativa antes señalado, se presenta en la figura que prosigue.

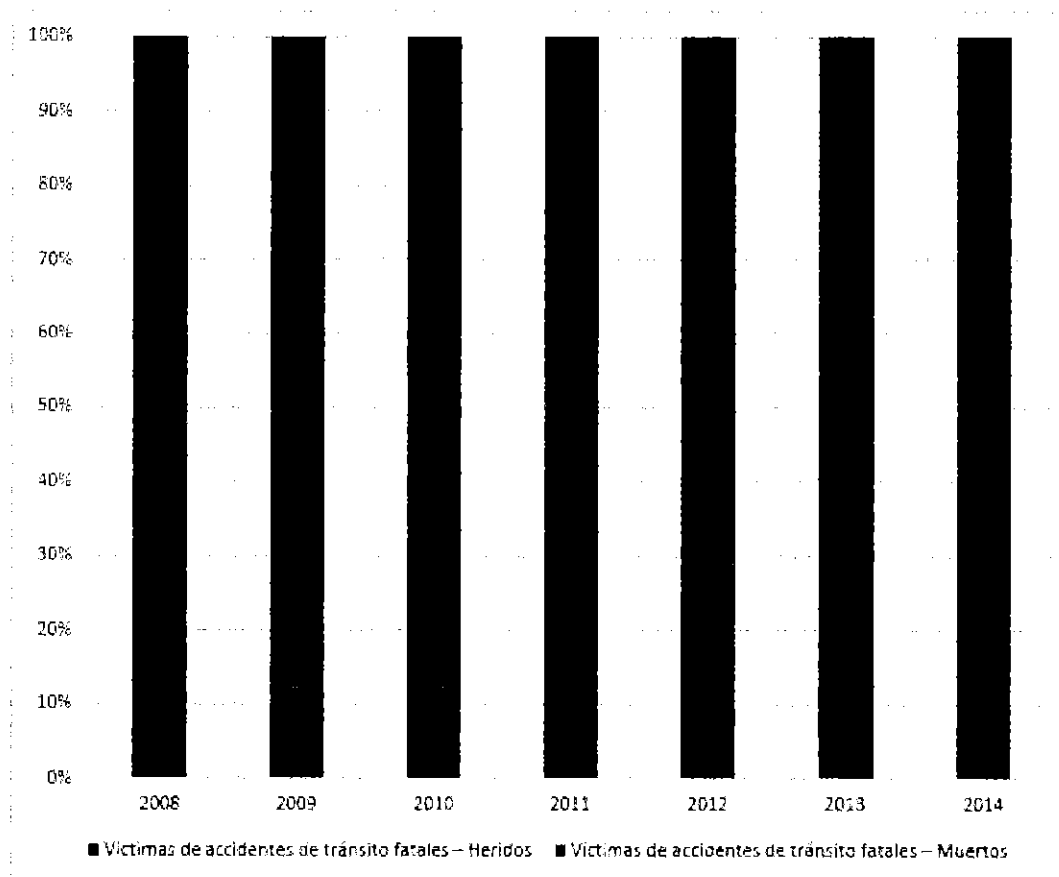


Figura 4. Incidencia de los accidentes de tránsito que conllevaron muerte de la víctima con respecto al total de accidentes fatales.

Fuente: Elaboración propia.

3.2.2. Prevalencia.

La prevalencia está dado por los individuos de un grupo o una población que presentan una característica o evento determinado en un momento o en un período determinado; en ese sentido, se distinguen dos tipos de prevalencia: puntual y de periodo. La prevalencia puntual nos indica cuántas personas de un grupo definido cumplen con un criterio específico, por ejemplo, quedaron heridos. Por su parte, la prevalencia de periodo nos indicaría la proporción de personas que están o estarán cumpliendo un determinado criterio en algún momento, por ejemplo, el 10% de los habitantes del Perú, sufrirá un accidente de tránsito que conllevará la muerte de la víctima.

En un escenario referido a la prevalencia de periodos de los accidentes de tránsito en general, se tiene que en el Perú:

El aumento en los accidentes de tránsito en las últimas dos décadas se explicaría por los escasos esfuerzos en controlar el riesgo y el aumento explosivo de la exposición, producto del rápido crecimiento del parque vehicular, que trajo consigo un aumento de vehículos circulando en las vías, principalmente de bajo estándar de seguridad y muchos conductores nuevos, que no tenían mayor conocimiento ni práctica en la conducción. Es decir, en términos de riesgo, éste aumentó en forma importante por la introducción de vehículos deficientes y la incorporación de conductores inexpertos, producto de la flexibilización de los requisitos para obtener licencias de conducir.

Esta situación provocó serias distorsiones en el sector transporte, y con ello, lamentablemente para miles de víctimas, la reducción de los estándares de seguridad vial, es decir un aumento en el riesgo. (Consejo Nacional de Seguridad Vial, 2015, p.48).

Para efectos de la presente investigación se denominó prevalencia de punto a la proporción entre el número de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima por año y el total de víctimas en dicho año. La proporción antes señalada, fue de: 0,0393 para el año 2008, 0,0363 para el año 2009, 0,0330 para el año 2010, 0,0402 para el año 2011, 0,0404 para el año 2012, 0,0240 para el año 2013 y 0,0363 para el año 2014. Los valores de las proporciones oscilan en el rango [0,0240-0,0404].

Por otro lado la prevalencia de periodo puede estimarse como la razón entre los casos de accidentes que conllevaron muerte de la víctima y los casos totales del mismo periodo. El ratio representativo de dicha proporción es: 0,0348.

Asimismo, una aproximación a la prevalencia del problema de estudio se puede hacer basándonos directamente en los casos registrados y teniendo en cuenta la variación numérica anual de los accidentes de tránsito respectivos, dependiendo de si la red donde acaeció el accidente es rural o urbana. En este último respecto, se presenta la figura que prosigue, en la cual se detalla numéricamente la prevalencia de los casos de accidentes de tránsito antes mencionados. Es de notar que el año anómalo detectado en el apartado precedente, no figura, luego, el 2013 no necesariamente fue anómalo, sino que se presume que la fuente reportó mal los datos.

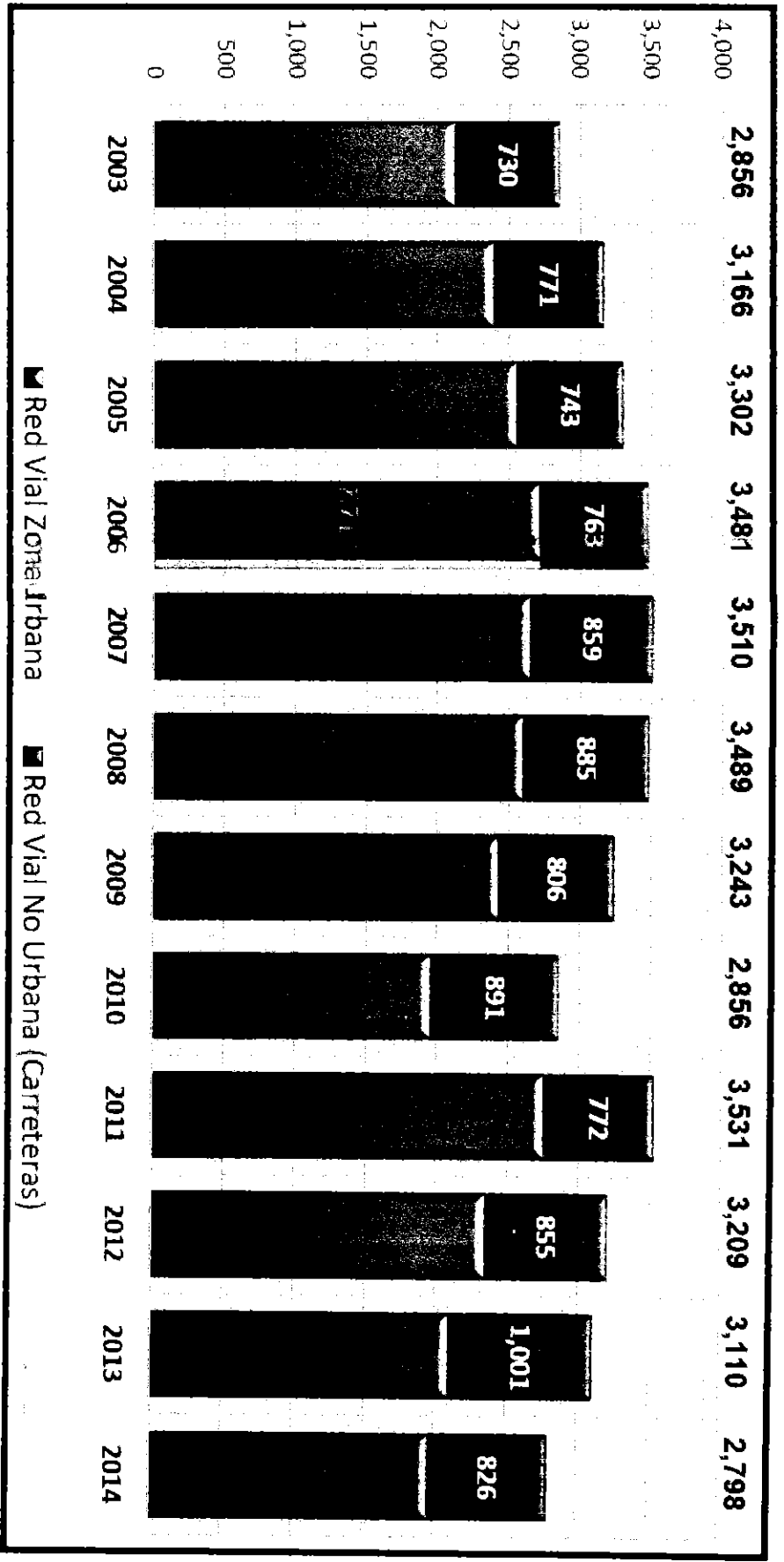


Figura 5. Muertos por accidentes de tránsito 2003-2014.

Fuente: Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015b); Cuadros Estadísticos [En línea].

3.2.3. Causas.

La información recogida mediante el análisis documentario de los anuarios estadísticos de la Policía Nacional del Perú, nos permitió tener una primera aproximación a las causas de los accidentes de tránsito en el Perú.

Cuadro 7. Accidentes de tránsito en el Perú. Periodo 2010-2014.

Causa del Accidente	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Exceso de Velocidad	26164	27375	31087	33202	32924
Ebriedad de Conductor	7303	8849	10468	12021	9951
Imprudencia de Conductor	23361	23266	25363	28545	28443
Exceso de Carga	528	460	535	497	403
Desacato a Señal de Tránsito	2147	1775	1964	2129	2498
Falla Mecánica	2077	2342	2377	2380	2098
Pista en Mal Estado	1101	1212	1656	1781	1791
Señalización Defectuosa	700	872	835	796	738
Otros	20272	18720	20638	21411	22308
Total	83 653	84 871	94 923	102 762	101 104

Fuente: Elaboración propia con datos de Anuario Estadístico PNP de los años 2010, 2011, 2013 y 2014.

Nota: Los datos extraídos de los Anuarios Estadísticos PNP contemplan como causas Imprudencia de Conductor, Imprudencia de Peatón y Falta de Luces, para efectos de análisis las cifras correspondientes a dichas causas pasaron a engrosar la categoría otros.

En el ámbito de accidentes fatales, el análisis documentario de los anuarios estadísticos de la Policía Nacional del Perú – PNP, daba cuenta los siguientes resultados:

Cuadro 8. Accidentes fatales en el Perú. Periodo 2010-2014.

Tipos de Víctimas	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Muertos	2856	3490	3209	3110	2798
Heridos	49716	49620	54484	59453	58148
Total	52572	53110	57693	62563	60946

Fuente: Elaboración propia con datos de Anuario Estadístico PNP de los años 2010, 2011, 2013 y 2014.

Considerando las causas de los accidentes por año presentado en el Cuadro 7, calculamos la representatividad que tuvo cada tipo de causa de los accidentes en el total de accidentes por año; para tal efecto consideramos la siguiente relación:

$$Rep_Tipo_Causa_año = \frac{N^{\circ} \text{ accidentes por tipo de causa}}{\text{Total de accidentes por año}}$$

Por ejemplo, la representatividad para la causa «Exceso de Carga» en el año 2011, estará dado por:

$$Rep_Exceso_Carga_2011 = \frac{460}{84\ 871} = 0,0054$$

La representatividad para el «Exceso de Carga» en el año 2011, expresado en porcentaje estará dado por 0,54%. Procediendo de igual manera que para el caso de la causa «Exceso de Carga», se calculó la representatividad de las demás causas y por cada uno de los años que conforman el periodo de evaluación.

Cuadro 9. Representatividad de las causas de los accidentes en el Perú.

Representatividad Porcentual de las Causas	Año (%)				
	2010	2011	2012	2013	2014
Exceso de Velocidad	31,28	32,25	32,75	32,31	32,55
Imprudencia de Conductor	27,93	27,41	26,72	27,78	28,12
Ebriedad de Conductor	8,73	10,43	11,03	11,70	9,84
Desacato a Señal de Transito	2,57	2,09	2,07	2,07	2,47
Falla Mecánica	2,48	2,76	2,50	2,32	2,07
Pista en Mal Estado	1,32	1,43	1,74	1,73	1,77
Señalización Defectuosa	0,84	1,03	0,88	0,77	0,73
Exceso de Carga	0,63	0,54	0,56	0,48	0,40
Otros	24,23	22,06	21,74	20,84	22,06
Total	100	100	100	100	100

Fuente: Elaboración propia con datos de Cuadro 7.

Los artículos 111 y 274 del Código Penal (CP) hacen una referencia casi exclusiva y directa solo de los accidentes fatales y la conducción en estado de

ebriedad y drogas psicotrópicas, en ese sentido es de resaltar dichos artículos, que a la letra dicen:

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 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.

Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción

El que encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será reprimido con pena privativa de la libertad no menor de seis meses ni mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas e inhabilitación, conforme al artículo 36 inciso 7).

Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o

sintéticas, la pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años o con prestación de servicios comunitarios de setenta a ciento cuarenta jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7).

De acuerdo a los artículos citados, se tiene que la sanción penal alude exclusiva y directamente solo de los accidentes fatales y la conducción en estado de ebriedad y drogas psicotrópicas, dicha puntualización pone en evidencia que existe un vacío en la especificidad de la norma al no fijar como punible las otras causas más frecuentes que provocan los accidentes como son el «Exceso de Velocidad» y la «Imprudencia de Conductor». Dicho vacío, no permite fijar una mayor punibilidad disuasiva para estas otras causas más frecuentes.

Por otro lado, teniendo en cuenta la representatividad que tiene cada una de las causas de los accidentes en el Perú en cada año, se asoció dicha representatividad al caso específico de los accidentes fatales que conllevaron muerte de la víctima. La asociación se hizo en los términos siguientes:

$$Accidentes_{Fatales} = N^{\circ} Muertos * Representatividad$$

Por ejemplo, la representatividad para el «Exceso de Velocidad» en el año 2011, expresado en porcentaje estuvo dado por 32,25%, luego, para el caso específico de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, será:

$$Accidentes_{Fatales}(Exceso\ de\ Velocidad) = 3490 * 0,3225$$

$$Accidentes_{Fatales}(Exceso\ de\ Velocidad) = 1126 Muertos$$

Considerando el mismo procedimiento para el caso de los factores «Imprudencia de Conductor» y «Ebriedad del Conductor» para los años 2012 y 2014, respectivamente; se tiene que el número de muertos debido a dichas causas en los años en mención fue como sigue:

$$Accidentes_{Fatales}(Imprudencia\ de\ Conductor) = 3209 * 0,2672 = 857 Muertos$$

$$Accidente_{Fatales}(Ebriedad\ del\ Conductor) = 2798 * 0,0984 = 275 Muertos$$

Procediendo de igual forma que en los ejemplos presentados y considerando cada factor causante de los accidentes en función al año del periodo de evaluación, se determinó el número de muertos por año para cada causa del accidente. En el cuadro que prosigue, se presenta los resultados de asignar la representatividad a cada una de las causas de los accidentes que conllevaron muerte de la víctima y por año.

Cuadro 10. Accidentes fatales – muerte en el Perú. Periodo 2010-2014.

Factor Causante del Accidente	Año					Total
	2010	2011	2012	2013	2014	
Exceso de Velocidad	893	1126	1051	1005	911	4986
Imprudencia de Conductor	798	957	857	864	787	4263
Ebriedad de Conductor	249	364	354	364	275	1606
Desacato a Señal de Tránsito	73	73	66	64	69	345
Falla Mecánica	71	96	80	72	58	377
Pista en Mal Estado	38	50	56	54	50	248
Señalización Defectuosa	24	36	28	24	20	132
Exceso de Carga	18	19	18	15	11	81
Otros	680	755	685	637	600	3357
Total	2 856	3 491	3 207	3 110	2 797	15 461

Fuente: Elaboración propia con datos de Cuadros 8 y 9.

Del cuadro anterior se puede vislumbrar que, en términos de causas específicas, las referidas a los factores «Exceso de Velocidad», «Imprudencia de Conductor» y «Ebriedad del Conductor» son las más frecuentes. Dichos factores causantes de los accidentes, son tan trascendentes que en el periodo de evaluación (Años: 2010-2014), los tres cubren fácilmente más del 70% de los accidentes totales. Asimismo, la pista en mal estado, la señalización defectuosa y el exceso de carga; constituyen los tres factores de accidente de tránsito de menor incidencia. Es de destacar que otros factores aparecen como tercer factor importante causante de los accidentes, pero, dicho factor aglomera múltiples causas, que en forma individual no se presentarían con una comparativa alta tasa de incidencia.

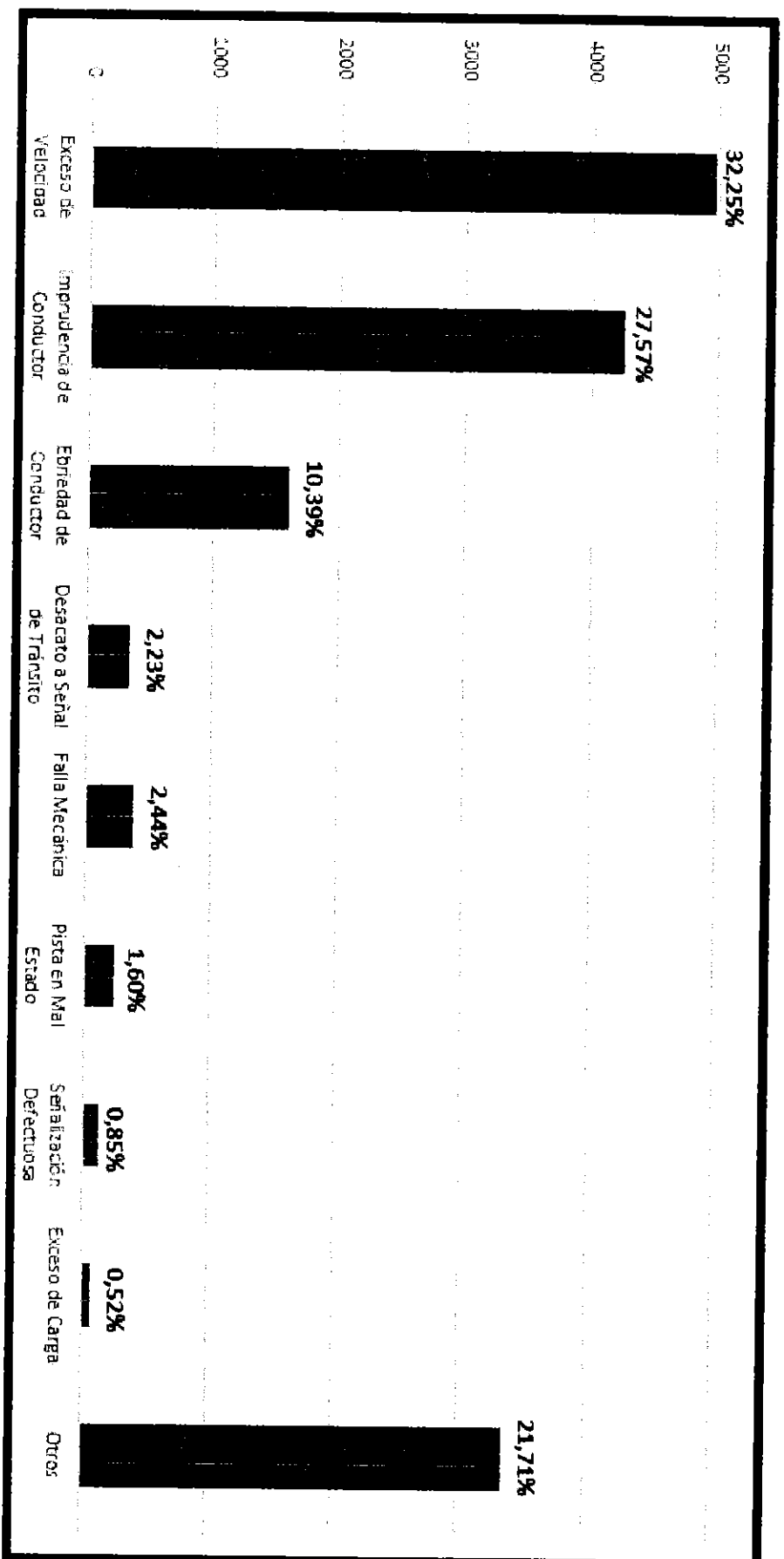


Figura 6. Causa de los accidentes de tránsito que conlleva muerte de la víctima. Periodo 2010-2014.
Fuente: Elaboración propia con datos de Cuadro 10.

3.3. Especificidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito.

Antes de realizar el análisis de los datos referidos a especificidad de las normas que sancionan accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, creemos pertinente resaltar los aspectos consultados a los especialistas (jueces, fiscales y abogados). En ese respecto es de destacar que durante la entrevista se consideró los aspectos referidos a la relevancia para determinar la culpa del conductor en el tipo de accidentes en estudio.

Cuadro 11. Aspectos consultados en la entrevista realizada.

	Aspectos Consultados	Contexto
Ítem 1	Medicación:	Estar bajo efectos de medicación.
	Bajo prescripción. Automedicación.	
Ítem 2	Drogas:	Estar bajo los efectos de drogas.
	Drogas legales. Drogas ilegales.	
Ítem 3	Edad:	Edad del conductor en términos de temprana edad o adulto mayor.
	Temprana edad. Adulto mayor.	
Ítem 4	Estado físico mental:	Condición física y mental del conductor.
	Cansado. Descansado.	
Ítem 5	Cultura vial:	Condición referida al conocimiento y puesta en práctica de las normas viales.
	Respetar las reglas. Propenso a quebrantar las reglas.	
Ítem 6	Condición del vehículo:	Estado del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento.
	Revisión técnica al día. Sin revisión técnica vigente.	
Ítem 7	Factores no asociados al conductor:	Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor.
	Imprudencia del peatón. Falta o mala señalización.	

Fuente: Elaboración propia.

La entrevista a los especialistas en casos de accidentes de tránsito comprendió la aplicación del instrumento afín a dicha técnica estructurada en términos de especificidad y severidad de las normas que sancionan accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima; para tal efecto, se entrevistó a cuatro jueces especializados (2 del Distrito Judicial de Lima Centro, 1 de Lima Norte y 1 de Lima Sur); un fiscal especializado (Del Distrito Judicial del Cono Norte); y seis abogados que manifestaron haber litigado casos de accidentes de tránsito.

La postura de los especialistas con respecto a la relevancia que tiene la condición del conductor de estar bajo medicación o no, para determinar la culpa en los casos de accidentes de tránsito que conlleva muerte de la víctima; fue como sigue:

Cuadro 12. Postura de los especialistas frente al estado de medicación del conductor y su relevancia en la determinación de la culpa.

Contexto	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
Estar bajo efectos de medicación	SI	7	64%
	NO	4	36%
Total		11	100%

Fuente: Elaboración propia.

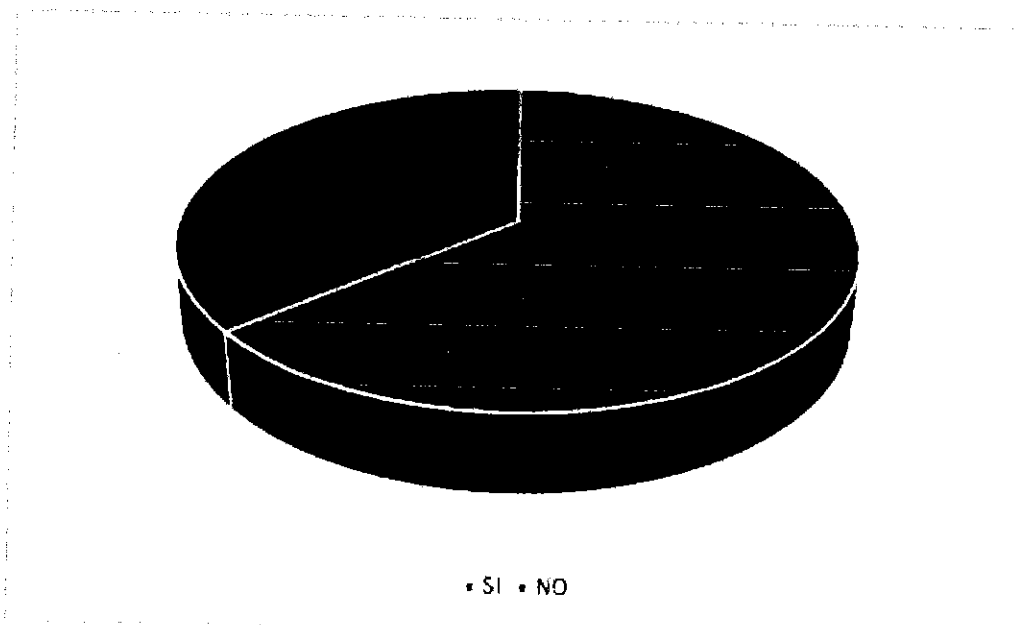


Figura 7. Postura de los especialistas referido a la relevancia que tiene el estado de medicación del conductor para determinar la culpabilidad.

Las argumentaciones de los especialistas con respecto a la postura asumida por ellos mismos con respecto a la relevancia que tiene el estado de medicación del conductor para determinar la culpabilidad, fue como sigue:

Cuadro 13. Moda de las argumentaciones de los especialistas con respecto a la postura asumida con respecto a la medicación del conductor.

Nº	Argumentación	Casos Favorables
01	Si es relevante porque hay normas que regulan el conducir bajo medicación.	2 de 11
02	Si es relevante, porque es responsabilidad del conductor prevenir un accidente.	6 de 11
03	Otros.	3 de 11
Moda		6

Fuente: Elaboración propia.

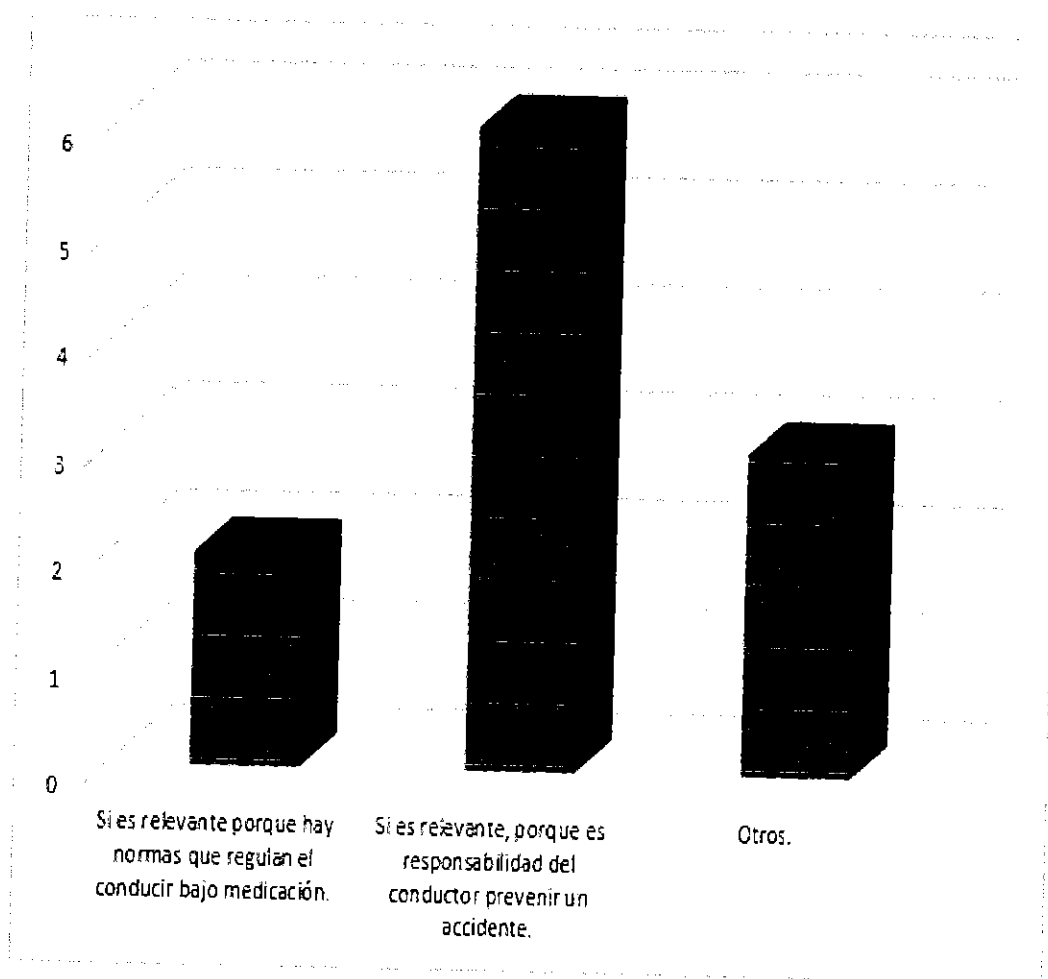


Figura 8. Argumentación de los especialistas referida a la relevancia que tiene el estado de medicación del conductor para determinar la culpabilidad.

Fuente: Elaboración propia.

Procediendo de igual manera que para el caso del ítem 1 de la entrevista, presentado anteriormente, para cada uno de los aspectos de la entrevista realizada a los especialistas, se obtuvo:

Cuadro 14. Postura de los especialistas frente a los ítems consultados.

Ítem	Contexto	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
1	Estar bajo efectos de medicación	SI	7	64%
		NO	4	36%
2	Estar bajo los efectos de drogas.	SI	5	45%
		NO	6	55%
3	Edad del conductor en términos de temprana edad o adulto mayor.	SI	8	72%
		NO	3	28%
4	Condición física y mental del conductor.	SI	10	91%
		NO	1	9%
5	Condición referida al conocimiento y puesta en práctica de las normas viales.	SI	6	55%
		NO	5	45%
6	Estado del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento.	SI	9	82%
		NO	2	18%
7	Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor.	SI	8	72%
		NO	3	28%

Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a la relevancia que tiene estar bajo los efectos de drogas y su diferenciación para determinar la culpa, entre drogas legales y drogas ilegales, casi las dos tercera partes (64%) considera que si es relevante, tal diferenciación. Por otro lado, en cuanto a la relevancia de la edad del conductor en términos de edad temprana (menores de 18 años) y edad correspondiente a adulto mayor (mayores de 65 años), al momento de diferenciar la culpabilidad del infractor; cerca de las tres cuartas partes de los especialistas (72%), considera que es relevante dicho criterio.

Los detalles de la postura asumida por los especialistas para los ítems citados y los demás que formaron parte de la consulta relacionada con la especificidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, se esquematizaron en la figura que prosigue.

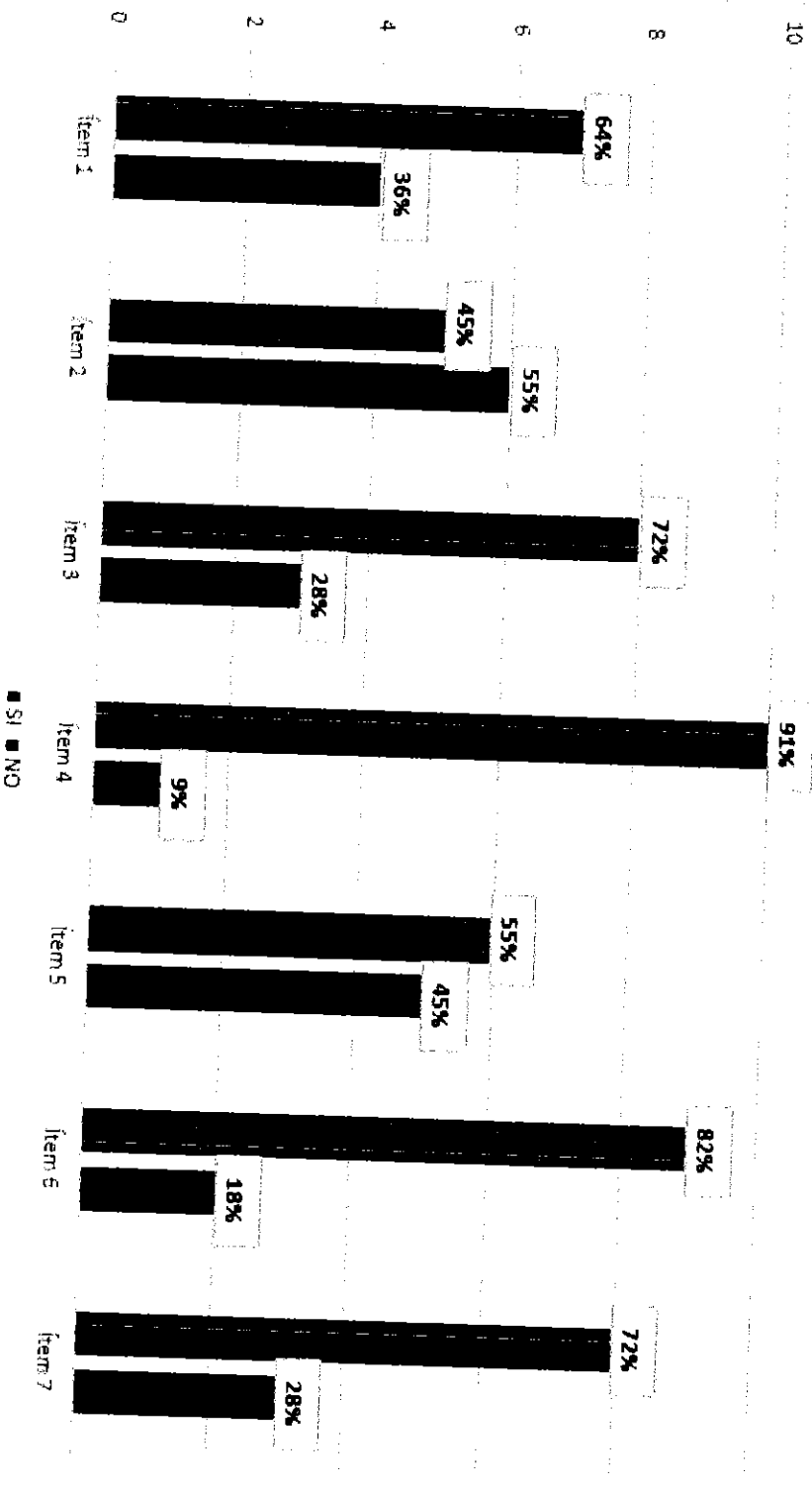


Figura 9. Postura asumida por los especialistas referidos a diversos aspectos sobre especificidad de la norma.
Fuente: Elaboración propia.

Las argumentaciones de los especialistas con respecto a la postura asumida en términos de casos favorables y la argumentación más frecuente expresada (moda), para los ítems que formaron parte de la consulta relacionada con la especificidad de las normas, fueron las que se detallan en el cuadro que prosigue.

Cuadro 15. Argumentos de los especialistas sobre la postura asumida.

Ítem	Argumentación	Casos Favorables	Moda
1	Si es relevante, porque hay normas que regulan el conducir bajo medicación.	2 de 11	6
	Si es relevante, porque es responsabilidad del conductor prevenir un accidente.	6 de 11	
	Otros.	3 de 11	
2	Si es relevante, porque el uso de drogas legales mitigaría la culpa.	3 de 11	5
	No es relevante, porque la ley no obliga más allá del dosaje étílico.	5 de 11	
	Otros.	3 de 11	
3	Si es relevante, para determinar la culpa, si el infractor es menor de 18 o mayor de 65.	7 de 11	7
	No, porque no hay relación de especificidad con la edad, como tampoco los hay en relación con el género del que comete la falta, por lo que no influye en la decisión.	2 de 11	
	Otros.	2 de 11	
4	Si es relevante, para descartar supuestos de inimputabilidad.	9 de 11	9
	Otros.	2 de 11	
5	No es relevante, ya que nadie se puede exculpar por desconocimiento de la norma.	7 de 11	7
	Si es relevante, para descartar supuestos de inimputabilidad.	2 de 11	
	Otros.	2 de 11	
6	Si es relevante, para descartar entre falla humana y mecánica.	8 de 11	8
	Otros.	3 de 11	
7	Si es relevante, porque podrían ser considerados atenuantes o eximentes.	9 de 11	9
	Otros.	2 de 11	

Fuente: Elaboración propia.

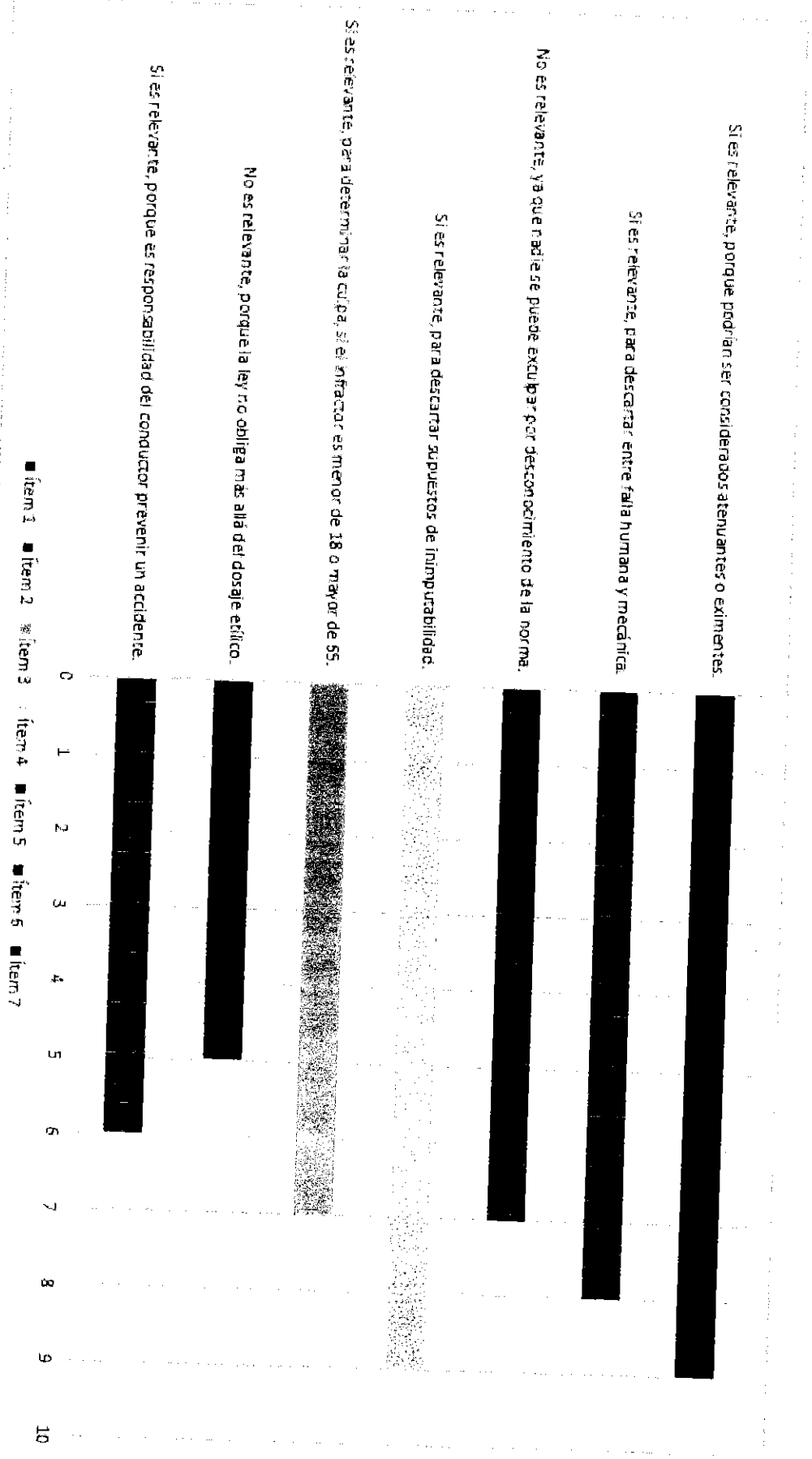


Figura 10. Argumentación de los especialistas referido a la postura asumida sobre la especificidad de las normas.
Fuente: Elaboración propia.

3.4. Severidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito.

Los datos referidos a severidad de las normas que sancionan accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, considero los ítems que se muestran en el cuadro que prosigue.

Cuadro 16. Aspectos consultados en la entrevista realizada.

	Aspectos Consultados	Contexto
Ítem 1	Medicación:	Estar bajo efectos de medicación.
	Bajo prescripción. Automedicación.	
Ítem 2	Drogas:	Estar bajo los efectos de drogas.
	Drogas legales. Drogas ilegales.	
Ítem 3	Edad:	Edad del conductor en términos de temprana edad o adulto mayor.
	Temprana edad. Adulto mayor.	
Ítem 4	Estado físico mental:	Condición física y mental del conductor.
	Cansado. Descansado.	
Ítem 5	Cultura vial:	Condición referida al conocimiento y puesta en práctica de las normas viales.
	Respetar las reglas. Propenso a quebrantar las reglas.	
Ítem 6	Condición del vehículo:	Estado del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento.
	Revisión técnica al día. Sin revisión técnica vigente.	
Ítem 7	Factores no asociados al conductor:	Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor.
	Imprudencia del peatón. Falta o mala señalización.	
Ítem 8	Opinión de los especialistas acerca de si las leyes, reglamentos y normas existentes en el ámbito de tránsito y seguridad vial, son suficientes.	Si las normas existentes son suficientes para disuadir la comisión de accidentes de tránsito.

Fuente: Elaboración propia.

En el caso de severidad de las normas, los ítems consultados estuvieron relacionados con la relevancia de los aspectos consultados en la sanción del delito; en ese sentido, en el cuadro que prosigue se presenta una síntesis de la postura asumida por los especialistas.

Cuadro 17. Postura de los especialistas frente a los aspectos relacionados con la severidad de las normas.

Ítem	Contexto	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
1	Estar bajo efectos de medicación	SI	7	64%
		NO	4	36%
2	Estar bajo los efectos de drogas.	SI	7	64%
		NO	4	36%
3	Edad del conductor en términos de temprana edad o adulto mayor.	SI	10	91%
		NO	1	9%
4	Condición física y mental del conductor.	SI	11	100%
		NO	0	0%
5	Condición referida al conocimiento y puesta en práctica de las normas viales.	SI	5	45%
		NO	6	55%
6	Estado del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento.	SI	11	100%
		NO	0	0%
7	Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor.	SI	9	82%
		NO	2	18%
8	Capacidad disuasiva de las normas en los conductores	SI	8	72%
		NO	3	28%

Fuente: Elaboración propia.

Con respecto a la relevancia que tiene estar bajo los efectos de drogas y su diferenciación entre drogas legales e ilegales para determinar el nivel de sanción, casi las dos tercera partes (64%) considera que si es relevante tal diferenciación; asimismo, existe consenso en cuanto a la relevancia que tiene la condición física y mental del conductor y el estado del vehículo.

Los detalles de la postura asumida por los especialistas (jueces, fiscales y abogados) para los ítems citados en el Cuadro 16, que formaron parte de la consulta relacionada con la severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, se esquematizan en la figura que prosigue.

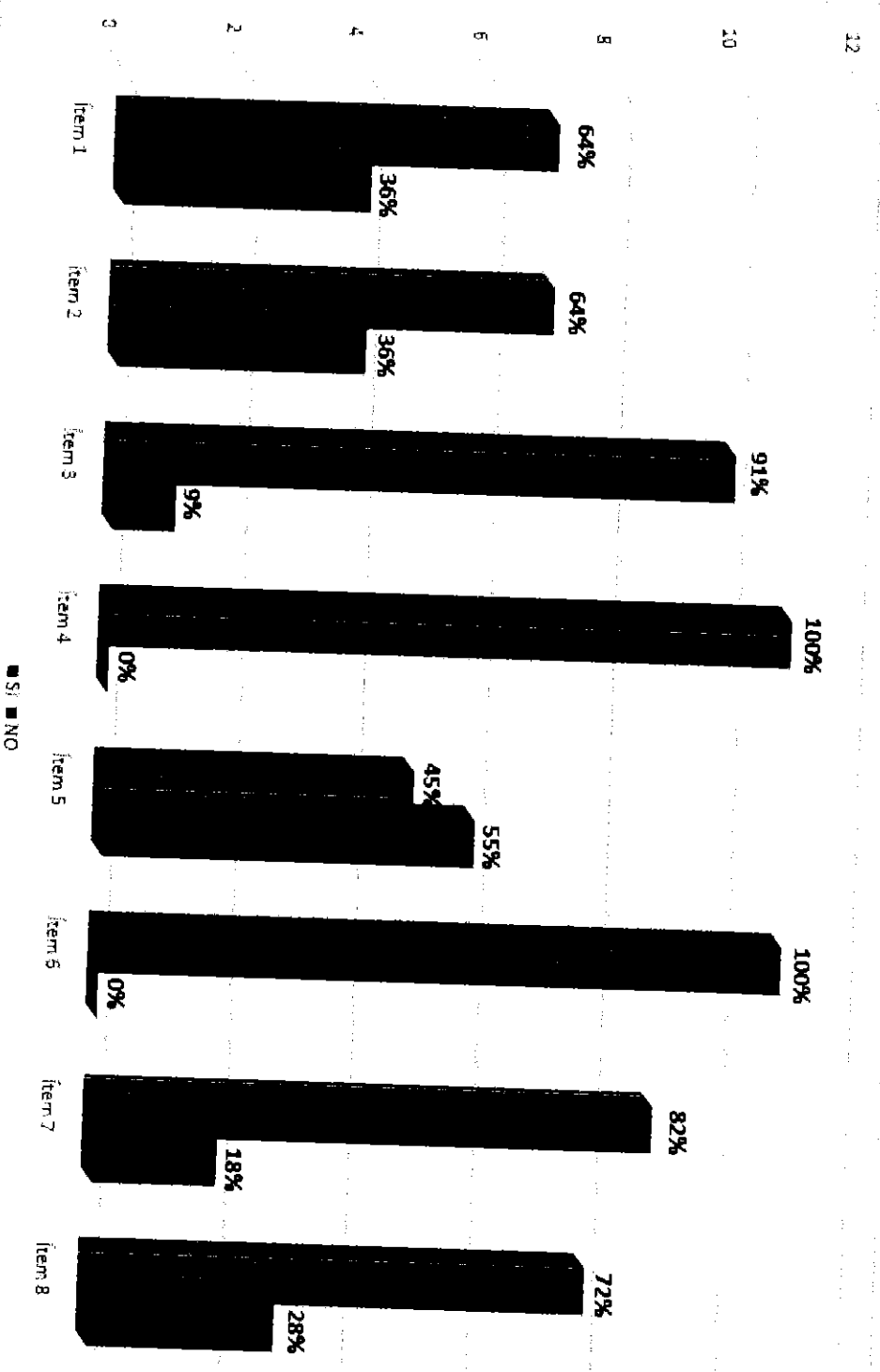


Figura 11. Postura de los especialistas sobre los diversos aspectos relacionados con la severidad de las normas.
Fuente: Elaboración propia.

Las argumentaciones de los especialistas con respecto a la postura asumida en términos de casos favorables y la argumentación más frecuente expresada (moda), para los ítems que formaron parte de la consulta relacionada con la severidad de las normas, fueron las que se detallan en el cuadro que prosigue.

Cuadro 18. Argumentos de los especialistas sobre la postura asumida.

Ítem	Argumentación	Casos Favorables	Moda
1	Si es relevante para establecer la sanción, ya que podría generar una responsabilidad compartida.	6 de 11	6
	No es relevante, ya que la norma no lo especifica.	3 de 11	
	Otros.	2 de 11	
2	Si es relevante, ya que las drogas legales tuvieron que estar prescritas.	4 de 11	5
	Si es relevante, ya que el consumo de drogas ilegales conlleva responsabilidad.	5 de 11	
	Otros.	2 de 11	
3	Si es relevante, porque en nuestro ordenamiento existe la responsabilidad restringida.	8 de 11	8
	Otros.	3 de 11	
4	Si es relevante, porque la insania mental podría considerarse como atenuante o eximente.	10 de 11	10
	Otros.	1 de 11	
5	No es relevante, ya que la norma es de conocimiento general.	8 de 11	8
	Otros.	3 de 11	
6	Si es relevante, porque podría atenuar o agravar la pena.	9 de 11	9
	Otros.	2 de 11	
7	Si es relevante, porque se debe evaluar todos los factores que pudieron generar el accidente.	10 de 11	10
	Otros.	1 de 11	
8	Si son suficientes para disuadir.	4 de 11	6
	Deben ser más drásticas o de aplicación obligatoria.	6 de 11	
	Otros.	1 de 11	

Fuente: Elaboración propia.

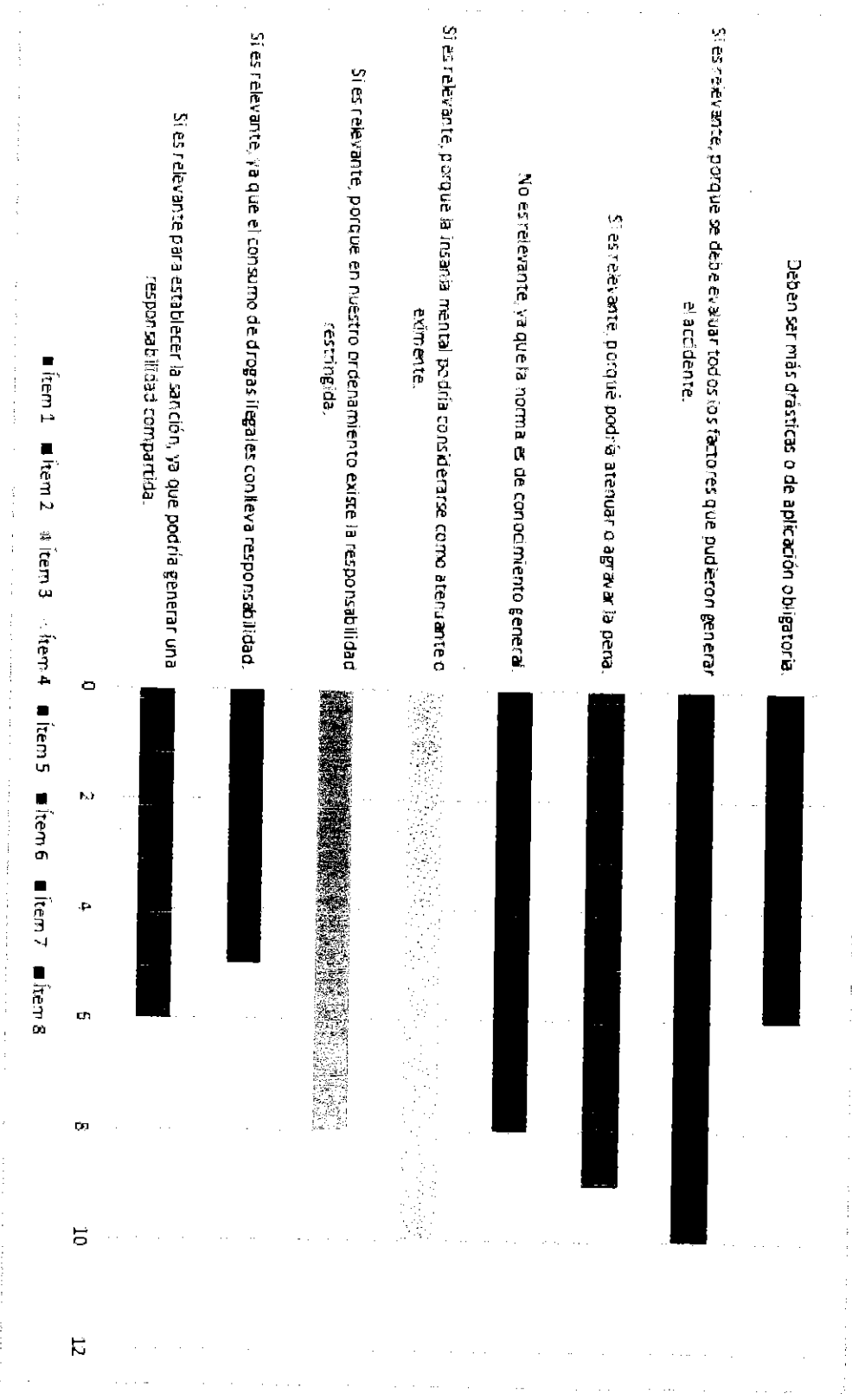


Figura 12. Argumentación de los especialistas referido a la postura asumida sobre la severidad de las normas.
Fuente: Elaboración propia.

3.5. Caracterización y Estructuración de la Estrategia Legal.

Para el establecimiento de la estrategia legal, en el procesamiento, análisis e interpretación de resultados; se tuvo en cuenta, que:

- La estrategia legal es un instrumento de intervención en el marco normativo establecido.
- La estrategia legal está relacionado con la innovación normativa, en el sentido que tiene como fin último la innovación de las leyes, ya que el tránsito de la estrategia al proyecto de ley es de forma inmediata y se establece una relación causal entre ambos.
- La estrategia legal está relacionada con el desarrollo normativo, en el sentido que mediante esta, se desarrolla una norma ya existente con el fin de hacerla más justa; para tal efecto la estrategia se orienta a corregir los errores y llenar los vacíos que pudieran tener las normas.
- La relación entre el problema jurídico presente en la realidad y la estrategia legal para contribuir a la solución de dicho problema, pasa por una etapa intermedia de diagnóstico; en ese sentido, se establece una relación transicional que se establece de la siguiente manera:

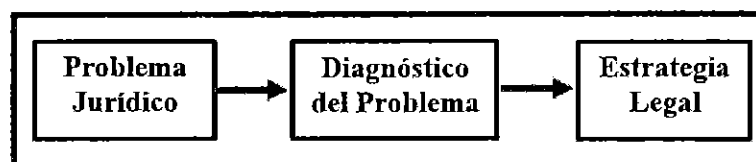


Figura 13. Relación entre el problema y la estrategia legal.

Fuente: Elaboración propia.

- El diagnóstico del problema jurídico está sustentado en la determinación de las causas de los accidentes, y, la incidencia y prevalencia de los mismos. Por otro lado, la estrategia legal se estructuró y desarrolló en términos de dotar de mayor severidad y especificidad a las normas vigentes que sancionan los accidentes de tránsito en el Perú.

Por otro lado, la estrategia legal es una herramienta normativa mediante la cual se sintetizó y vinculó en términos de dotar de mayor especificidad y severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, los siguientes elementos: Artículos del Código Penal

referidas a accidentes de tránsito que deberían ser reformulados; para tal efecto, se buscó su sustento en la jurisprudencia y doctrina referida a los accidentes de tránsito, y, en la postura y argumentaciones de los Especialistas referidas a la severidad y especificidad de las normas en cuestión.

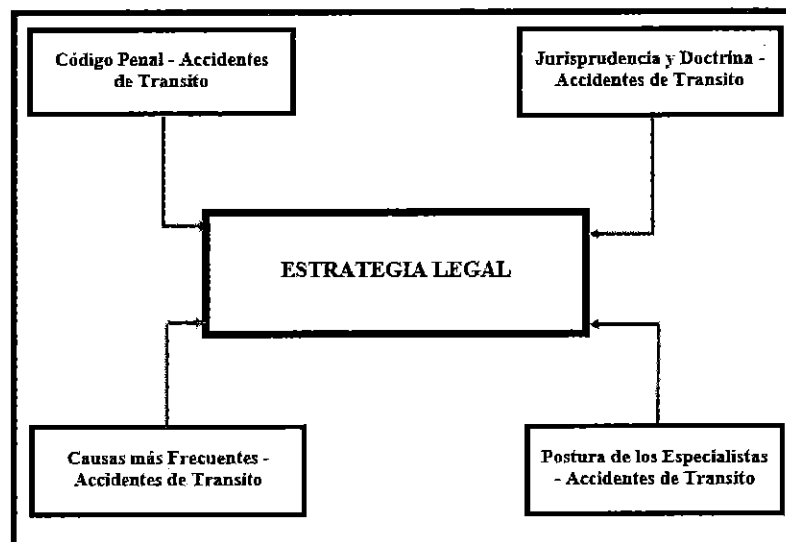


Figura 14. Representación esquemática de la estrategia legal.

Fuente: Elaboración propia.

3.6. Estrategia Legal.

Teniendo en cuenta que los elementos referidos a las causas de los accidentes de tránsito, y, la postura y argumentaciones de los especialistas con respecto a la especificidad y severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima fueron desarrollados y presentados en subcapítulos precedentes (Ver: «3.2. Accidentes de Tránsito en el Perú», «3.3. Especificidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito» y «3.4. Severidad de las Normas Referidas a Accidentes de Tránsito»), en lo que prosigue se detalla cada uno de los elementos estructurales restantes de la estrategia legal.

Los artículos del Código Penal relacionados con el problema objeto de estudio de la presente investigación, tienen que ver directamente con el aspecto referido a la severidad de las normas. En ese sentido, se consideró aquellos que configuran solamente la muerte de la víctima como objeto normativo.

Por otro lado, dado que la doctrina esclarece el significado de las normas y elabora el significado de los modelos jurídicos, y esta está basada, en parte, en el conjunto de las opiniones emitidas por los expertos en ciencia jurídica; en la presente investigación se tuvo en cuenta los expedientes N° 2007-1209 y N° 2002-2005. En dichos expedientes se identificó aspectos de la doctrina referidas a la especificidad las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, quedando evidenciado las siguientes posturas doctrinarias:

- El expediente N° 2007-1209 constituye una apelación a la sentencia que falla absolviendo al infractor (conductor en estado de ebriedad) que atropello al agraviado cuando este pretendía atravesar la pista. Los fundamentos de la apelación, expuestos por el representante del Ministerio Público, sostiene básicamente que, si bien el agraviado se encontraba bajo la ingesta de sustancias alcohólicas ello aumentó el riesgo en contra de su vida, también lo es que dicha situación no puede enervar la responsabilidad del imputado, quien al dirigir y conducir una unidad de riesgo como lo es un vehículo, debió adoptar mayor cuidado para evitar el accidente.
- El expediente N° 2007-2138 constituye una apelación a la sentencia que absuelve al infractor del delito de Homicidio Culposo, precisando que si bien el agraviado occiso se encontraba en estado de ebriedad, sin embargo ello no enerva la responsabilidad culposa del procesado, ya que este último afirmó que el lugar donde se produjo el accidente estaba oscuro, sin embargo el informe técnico indicaba que la iluminación artificial era buena, debiendo considerarse que el procesado aceptó la aplicación del principio de oportunidad. Asimismo, la sentencia concluye que fue la víctima quien con su accionar elevó el riesgo permitido, introduciendo dos factores: a) Su capacidad de reacción disminuida por la ingesta de alcohol y b) intentar cruzar por un sector no autorizado para ello y en forma angular y si bien, estando a las condiciones de la vía y la visibilidad era probable que el procesado advirtiera oportunamente la presencia de la víctima, el procesado conducía un vehículo (ambulancia)

que se encontraba en adecuadas condiciones y operativo para circular. Los demandantes consideran que los fundamentos expuestos en la defensa resultan siendo contradictorios para concluir con la absolución del acusado; estando a que por condiciones de visibilidad en la vía y el lugar que corresponde a una zona urbana. A lo que se suma que según lo advierte el croquis que describe el lugar y las unidades en conflicto se encuentra próximo a un paradero; debiendo asimismo meritarse lo expuesto por el propio imputado en su instructivo, cuando refiere que se percata del accidente al sentir un fuerte impacto proveniente del lado derecho, con lo que se tiene que no visualizó la bicicleta conducida por el agraviado pese a que según refiere conducía a treinta o treinta cinco kilómetros por hora.

- El expediente N° 2007-2183, da cuenta de un recurso de apelación la sentencia que condena al infractor por el delito contra la vida el cuerpo y la salud-homicidio culposo, a quien se le había impuesto dos años de pena privativa de libertad suspendida en su ejecución, con reglas de conducta, e impuesto cuatro mil nuevos soles por concepto de reparación civil a favor de los herederos legales de la víctima occisa. El infractor interpuso recurso de apelación contra la sentencia emitida bajo el fundamento que no se había tomado en cuenta que el día de los hechos había una deficiente iluminación pública de competencia de las empresas eléctricas, que tampoco se ha tomado en cuenta que la agraviada occisa, cruzó por la parte de la avenida no apta para el cruce peatonal lo cual generó una falta administrativa, que tampoco se había señalado a qué velocidad se debía conducir por la avenida y que no se ha tomado en cuenta que el vehículo contaba con el SOAT vigente, siendo que la víctima falleció en la clínica y no en el lugar de los hechos. En el expediente en mención se da cuenta que la responsabilidad penal se establece cuando el agente actúa con dolo o culpa, quedando proscrita la responsabilidad objetiva en el ámbito penal, de conformidad con lo establecido por el artículo VII del Título Preliminar del Código Penal siendo que en el tipo objetivo en los delitos culposos se establece por la violación de un deber objetivo de cuidado y la producción de un

resultado tipificado como delito o que el autor haya creado o incrementado el riesgo.

Asimismo, dado que la jurisprudencia constituye la compilación de las decisiones que dictan los tribunales de justicia en su función impartidora de la misma; en la presente investigación se tuvo en cuenta las resoluciones a las que se llegó en los expedientes mencionados anteriormente. En dichos expedientes se identificó las decisiones emitidas en términos de la severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, las cuales fueron:

- En el expediente N° 2007-1209, la decisión final fue declarar NULA la sentencia que fallaba ABSOLVIENDO al infractor de la acusación fiscal formulada en su contra (Delito contra la vida, el cuerpo y la salud - Homicidio Culposo) e INSUBSISTENTE la acusación fiscal; concediendo un plazo extraordinario de 30 días a fin de que se practiquen las diligencias sustanciales, señaladas en los considerandos y las demás que resulten necesarias; además, dispusieron que otro juez conozca el proceso.
- En el expediente N° 2007-2138, se resuelve declarar NULA la sentencia que absolvía al acusado, por delito de Homicidio Culposo, en consecuencia se sentenció a que se emita un nuevo pronunciamiento por un juez distinto al que había emitido el fallo apelado.
- En el expediente N° 2007-2183, confirmaron la resolución apelada, interpuesta contra la sentencia que condenaba al infractor por el delito contra la vida el cuerpo y la salud- homicidio culposo, imponiéndole dos años de pena privativa de libertad suspendida en su ejecución, con reglas de conducta, además de cuatro mil nuevos soles por concepto de reparación civil a favor de los herederos legales de la occisa, solidariamente con el tercero civilmente responsable, con lo demás que contiene.

Referido a la especificidad, de la postura asumida por los especialistas (jueces, fiscales y abogados) y la argumentación que tienen dichos especialistas frente a los ítems consultados en la entrevista, se obtuvo:

- El 64% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación entre infractores que están bajo medicación (ya sea por prescripción médica o automedicación). Los especialistas tienen como principal argumento el hecho que, es responsabilidad del conductor prevenir un accidente y en ese sentido no debería conducir bajo estado de medicación.
- El 55% de los especialistas consultados, considera que no es relevante la diferenciación entre infractores que están bajo efectos de las drogas (ya sean estas legales o ilegales). Los especialistas tienen como principal argumento el hecho que, la ley no obliga más allá del dosaje étílico.
- El 72% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor. El principal argumento para tal postura está basado que la culpa depende de si el infractor es menor de 18 o mayor de 65.
- El 91% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de la culpa en términos de la condición física y mental del conductor. El principal argumento manifestado es que si es relevante, sobre todo para descartar supuestos de inimputabilidad.
- El 55% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación entre el conocimiento y puesta en práctica de las normas viales. El principal argumento se presenta en el hecho de que no es relevante, ya que a nadie se puede exculpar por desconocimiento de la norma.
- El 82% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo, es decir referido al mantenimiento y funcionamiento del vehículo. El principal argumento es que con ello se puede descartar entre falla humana y mecánica.
- El 72% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de la culpa basada en las causas que no tienen que ver

directamente con el conductor. El principal argumento sostenido al respecto es que, si es relevante, porque podrían ser considerados atenuantes o eximentes de la culpa del infractor referencial (conductor).

Referido a la severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, de la postura asumida por los especialistas (jueces, fiscales y abogados) y la argumentación que tienen de la misma, se desprende que:

- El 64% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación entre infractores que están bajo medicación. Al respecto, los especialistas tienen como principal argumento el hecho que, para efectos de establecer la sanción, este aspecto es relevante ya que podría generar una responsabilidad compartida.
- El 64% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación entre infractores que están bajo efectos de las drogas. Los especialistas tienen como principal argumento el hecho que, si es relevante, ya que las drogas legales tuvieron que estar prescritas.
- El 91% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor. El principal argumento sostenido es que, en nuestro ordenamiento existe la responsabilidad restringida.
- El 100% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de la culpa en términos de la condición física y mental del conductor; ya que, la insania mental podría considerarse como atenuante o eximente.
- El 55% de los especialistas consultados, considera que no es relevante la diferenciación entre el conocimiento y puesta en práctica de las normas viales. El principal argumento sostenido es: no es relevante, ya que la norma es de conocimiento general.
- El 100% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo; ya que esto podría atenuar o agravar la pena.

- El 82% de los especialistas consultados, considera que es relevante la diferenciación de la culpa basada en las causas que no tienen que ver directamente con el conductor. El principal argumento sostenido es: se debe evaluar todos los factores que pudieron generar el accidente.
- El 72% de los especialistas consultados, considera que las normas actuales tienen la capacidad disuasiva necesaria para sancionar accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima. Contradictoriamente, el principal argumento sostenido al respecto es que, las normas deben ser más drásticas o de aplicación obligatoria.

Finalmente, en un escenario jurídico en el cual, se eximió de culpa inicialmente al infractor y luego se sanciono (Expediente N° 2007-1209); se declaró nula la sentencia previamente emitida (Expediente N° 2007-2138); y se confirma la sentencia apelada (Expediente N° 2007-2183); es importante traer a tema de debate, y dotar de mayor especificidad y severidad aquellas normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima. La especificidad con el fin de atenuar, eximir o agravar la sanción, y, la severidad con el fin de disuadir la comisión del delito y merituar las pruebas; todo ello enmarcado dentro del Código Penal Peruano.

En concordancia con lo enunciado (*supra*), se estableció la estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, en los términos siguientes: La especificidad como criterio a tenerse en cuenta al momento de establecer la culpa del infractor (plasmado en la figura del conductor del vehículo) en aquellos accidentes de tránsito que conlleva muerte de la víctima, debería considerar los aspectos presentados en el Cuadro 19. De dichos aspectos, citamos como ejemplo, los primeros:

- Si se demuestra o el infractor argumenta haber estado en estado de medicación: considerar como atenuante o agravante, según corresponda, el hecho relevante de si este estuvo bajo efectos de medicinas bajo prescripción o si fueron auto medicado.
- Si se demuestra que el infractor estaba en estado de intoxicación debido al consumo de drogas: considerar como atenuante o agravante, según

corresponda, el hecho relevante de si este estuvo bajo efectos de drogas legales o si había consumido drogas cuyo tráfico es considerado como ilícito.

En todos los casos, para todos los factores asociados al conductor, se debe tener en cuenta el tipo de transporte que este conducía; es decir, considerar como relevante la función transportadora que cumplía el vehículo que conducía el infractor (Transporte privado, transporte de carga o transporte de pasajeros).

Cuadro 19. Especificidad en los accidentes de tránsito.

Aspectos a Considerarse	
Medicación:	Tipo de Transporte:
M1: Bajo prescripción. M2: Automedicación.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Drogas:	Tipo de Transporte:
D1: Drogas legales. D2: Drogas ilegales.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Edad:	Tipo de Transporte:
E1: Temprana edad. E2: Adulto mayor.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Estado físico mental:	Tipo de Transporte:
EFM1: Cansado. EFM2: Descansado.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Cultura vial:	Tipo de Transporte:
CV1: Respeta las reglas. CV2: Propenso a quebrantar las reglas.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Condición del vehículo:	Tipo de Transporte:
CVE1: Revisión técnica al día. CVE2: Sin revisión técnica vigente.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros
Factores no asociados al conductor:	Tipo de Transporte:
NAC1: Imprudencia del peatón. NAC2: Falta o mala señalización.	TT1: Transporte privado TT2: Transporte de carga TT3: Transporte de pasajeros

Fuente: Elaboración propia.

Por otro lado, teniendo en cuenta el tipo de transporte que conducía el infractor (Transporte privado, transporte de carga o transporte de pasajeros), para el caso de severidad de las normas, se debería asociar con las víctimas posibles que conllevaría la infracción (Otro conductor, acompañante, familiares, peatón, copiloto o ayudante y pasajeros), según corresponda. El criterio basado en la trascendencia del accidente, se convierte en un elemento disuasorio para aquellos casos en los cuales el número posible de víctimas sea mayor. Además, para efectos de reparación de daños, la tipificación en términos de tipo de transporte y tipo de víctimas, es más efectiva ya que conlleva la responsabilidad del conductor (infractor) hacia los bienes directamente afectados, hacia la empresa a la cual está afiliada, hacia la empresa dueña de la carga, etc., según corresponda.

Cuadro 20. Severidad en los accidentes de tránsito.

Aspectos a Considerarse	
Tipo de Transporte:	Víctimas:
TT1: Transporte privado	TV1: Otro conductor TV2: Acompañante (familiares) TV3: Peatón
TT2: Transporte de carga	TV1: Otro conductor TV2: Acompañante (familiares) TV3: Peatón TV4: Copiloto o ayudante.
TT3: Transporte de pasajeros	TV1: Otro conductor TV2: Acompañante (familiares) TV3: Peatón TV4: Copiloto o ayudante. TV5: Pasajeros.

Fuente: Elaboración propia.

3.7. Proyecto de Ley.

El Proyecto de Ley o Iniciativa Legislativa que se presenta líneas abajo, se concibe como parte de la materialización en la realidad jurídica de la estrategia legal basada en el problema objeto de estudio de la presente

investigación, presentada en el subcapítulo precedente, en tal sentido; en lo que prosigue y para finalizar el presente capítulo, se presenta una iniciativa legislativa orientada a dotar de mayor especificidad y severidad a las normas actuales («Artículo 111.- Homicidio Culposo» y «Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción») que sancionan accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima.

Proyecto de Ley para Dotar de mayor Especificidad y Severidad a las Normas que sancionan Accidentes de Tránsito que conllevan Muerte de la Víctima

“Cada día, miles de personas pierden la vida o sufren traumatismos en nuestras calles y carreteras. Hombres, mujeres y niños que se dirigen a pie, en bicicleta o en automóvil a la escuela o al trabajo, que juegan en la calle o emprenden largos viajes, nunca volverán a sus hogares, dejando tras de sí familias y comunidades destrozadas. Cada año, millones de personas permanecerán largas semanas hospitalizadas después de sufrir choques graves; muchas de ellas nunca podrán vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo. Los esfuerzos que actualmente se despliegan en pro de la seguridad vial son insignificantes al lado de ese sufrimiento humano creciente.”

O.P.S., Washington DC. , 2004.

Lima, 29 de agosto de 2016.

De mi mayor consideración:

Presento la iniciativa legislativa que recoge los considerandos que debe tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima. La Iniciativa fue elaborado como parte del informe de investigación titulado «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima», informe de investigación para optar el título de Licenciado en Derecho, presentado a la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas.

Sin otro particular.

Bach. Juan Eduardo Robles Morales

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La dotación de mayor especificidad y severidad de las normas que sancionan un delito cualquiera, está relacionado con la modificatoria de algunos artículos del Código Penal. Para efectos del presente Proyecto de Ley, la modificación en términos de desarrollo y precisión de los artículos, serán los referidos a la sanción de los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, Artículo 111.- Homicidio Culposo» y Artículo 274.- Conducción en estado de ebriedad o drogadicción, del Código Penal; en este respecto, es de destacar que:

[...] la forma en que el Derecho Penal da respuesta a la problemática surgida frente a la distinción que se debe hacer de las modalidades de responsabilidad penal, dolo eventual y culpa con representación en accidentes de tránsito ocasionados bajo el efecto del alcohol y otros factores tales como: medicación, drogas, edad del conductor, estado físico mental del conductor, cultura vial, condición del vehículo y los factores no asociados al conductor; han permitido establecer la falta de claridad en cuanto a los elementos que se deben tener en cuenta a la hora de imputar uno u otra de estas modalidades de la responsabilidad, [... luego] frente a los accidentes de tránsito ocurridos bajo el influjo del alcohol [principalmente], en los cuales se ocasionen muertes o heridos no debe imputarse responsabilidad a título de dolo eventual sino la de culpa con representación [...]. (González & Rueda, 2014, p.2).

Una vez entendida la diferencia dogmática entre estas dos modalidades de la responsabilidad se abordan las consecuencias que en términos procesales y de punibilidad se presentan frente a la imputación de un homicidio a título de dolo o de culpa. El establecimiento de la responsabilidad cuando se trata de accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, se sustenta en los preceptos generales establecidos en el «Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015». En el informe acabado de citar, la Organización Mundial de la Salud, señala:

- La reducción de las muertes y traumatismos por accidente de tránsito en un 50% para 2020 está incluida entre las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- Un peatón tiene menos del 20 % de probabilidades de morir si es atropellado por un automóvil que circula a menos de 50 km/hora pero casi un 60 % de posibilidades si es atropellado a 80 km/hora.
- Reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, conducir bajo los efectos del alcohol aumenta la probabilidad de accidente y de que este termine en muerte o traumatismo grave. Por ello promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan el límite de concentración de alcohol en sangre (CAS) en 0,05 g/dl puede contribuir a reducir considerablemente los accidentes relacionados con el consumo de alcohol.
- Los conductores jóvenes y noveles corren un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente de tránsito por conducir bajo los efectos del alcohol, que los conductores de mayor edad, con más experiencia.
- Las leyes que establecen límites de concentración de alcohol en sangre inferiores ($\leq 0,02$ g/dl) para los conductores jóvenes y noveles contribuyen a reducir el número de accidentes en los que haya jóvenes involucrados.

En el contexto nacional, las estadísticas muestran datos preocupantes referidos a la problemática de los accidentes de tránsito; en efecto, en el «Estudio epidemiológico de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú, 2013» el Ministerio de Salud del Perú, concluye que:

- La tasa de mortalidad específica tiene a los accidentes de tránsito entre las 10 primeras causas de mortalidad en grupos de edad de 15 a 44 años.
- 11 regiones tienen una tasa de mortalidad ajustada de 4,4 mayor al nivel nacional existiendo una diferencia de 29,8 puntos entre la más alta (Pasco) y la más baja (Ucayali).

- La tasa de lesiones por accidentes de tránsito se ha incrementado en todo el país, sin embargo la razón persona vehículo se ha mantenido y/o disminuido.
- El evento afecta a la población económicamente activa (PEA) grupos de edad entre 15 y 44 años.
- 14 regiones tienen como vía de mayor frecuencia de lesionados por accidentes de tránsito a las carreteras.
- El tipo de vehículo más involucrado es el automóvil, seguido del motocar (usado para el transporte de pasajeros en distancias cortas), siendo la edad del conductor menor a 44 años.
- El traslado del lesionado es asumido en el 50% de regiones del país por la familia y el 25% por la policía.
- El 45 % de las regiones tienen como principal financiador al pago de bolsillo, el 20 % al SOAT y el resto de regiones tienen como financiadores a ambos.

Del análisis de las causas basado en el reporte de accidentes fatales - muerte, en el Perú, para el periodo 2010-2014; se determinó que ordinalmente los factores causantes de los accidentes, son: Exceso de Velocidad (32,25%), imprudencia del conductor (27,57%), ebriedad del conductor (10,39%), imprudencia de peatón (7,88%), imprudencia del pasajero (7,27%), falla mecánica (2,44%), desacato a señal de tránsito (2,23%), otros factores por debajo del 2%, y, un conglomerado de otros factores distintos a los señalados (11,56%). La severidad de las normas bien podría establecerse en función al grado de drasticidad y en caso de especificidad, teniendo en cuenta que los dos primeros factores causantes de los accidentes de tránsito, fácilmente cubren más de la mitad de los casos presentados.

Con respecto a la especificidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, del subcapítulo precedente y coincidiendo con Pirota (2009), se creyó conveniente y oportuno enumerar aquellos preconceptos o dogmas que dentro de la doctrina y la jurisprudencia generan una suerte de presunciones con acostumbradas

respuestas automáticas, respuestas apresuradas, respuestas generales y respuestas irreflexivas. En ese sentido, es destacable lo señalado en la investigación de Pirota, donde se establece rasgos específicos para algunas situaciones presentadas cuando se producen los accidentes de tránsito entre los elementos vehiculares (choque entre vehículos); al respecto, se señala:

- Automóvil embistente = sujeto responsable (puede coincidir pero no siempre es así, hay que distinguir la causalidad física o material de la causalidad jurídica o formal).
- Conducción a exceso de velocidad = sujeto responsable (la velocidad tiene que ser causa o concausa del accidente y generar la pérdida del dominio del vehículo).
- Prioridad de paso legal = principio absoluto (indemnidad del conductor del vehículo preferente).
- Presunción de responsabilidad del vehículo de mayor porte en colisión con otro menor (pero admite prueba en contrario, ya que en determinadas circunstancias una bicicleta o una moto pueden generar más riesgo que un camión).
- Presunción de responsabilidad del vehículo en movimiento en colisión con otro detenido (pero admite prueba en contrario, ya que un automóvil estacionado en forma antirreglamentaria puede ser más peligroso aún).
- Conducir con la licencia de conducir ya vencida o sin ella (presunción de impericia conductiva) = sujeto responsable (ya que es una falta administrativa que no tiene relación causal con el accidente).
- Falta de contacto material entre los vehículos = inexistencia de relación causal (rechazo de la demanda).

Con respecto a dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito y la responsabilidad del infractor (conductor), es de recalcar que la trascendencia de la responsabilidad del conductor y la posible afectación que conllevaría de producir un accidente fatal que conlleva muerte de la víctima, deben guardar proporcionalidad con el número posible de víctimas y la afectación directa de los familiares que les superviven.

No se puede pensar que la conducta de quien maneja a gran velocidad, alcoholizado, drogado, realizando maniobras peligrosas y/o dándose a la fuga luego de haber embestido a una persona, con un absoluto descuido y desinterés por sus semejantes, deba ser encuadrada dentro de los delitos culposos, como nos tiene acostumbrados la gran jurisprudencia sobre la materia, que califica indistintamente a la muerte ocurrida en un accidente de tránsito causado por las irresponsables y temerarias conductas indicadas como un homicidio culposo (cometido con culpa, es decir, sin intención de matar). En esas acciones se esconde algo más que la imprudencia o negligencia en la conducción, se puede advertir la poca importancia que reviste la vida propia y ajena para este tipo de individuos. Una persona que guía un automóvil, fácilmente se representa que lleva en sus manos una herramienta que por su potencial peligro, se puede transformar en un arma mortal, y si pese a ello ésta, con su accionar no trata de disminuir o mermar al máximo los riesgos que implican de por sí la conducción, sino que, por el contrario, los potencia o aumenta deliberadamente, no se podría afirmar que su actitud se enmarca dentro de la torpeza (negligencia o imprudencia), sino en una acción criminal, donde el derecho debiera, como guardián de los bienes de todos los miembros del estrato social, reprimir con vigor ejemplificador dicha conducta. En estos casos, en donde la representación del eventual daño y la posibilidad cierta de ocurrir el mismo, a lo que se agrega la conducta criminal del individuo, deben ser penalizados con mayor severidad, dándole el encuadre legal como homicidio simple (cometido con dolo, es decir, con intención de matar) o como mínimo imponiendo pena de prisión de cumplimiento efectivo en caso de entenderse que se trata de un homicidio culposo; el Juez no puede, en desmedro del derecho, ser benigno en la aplicación de la pena en estos tipos de delitos.(Pirota,1999).

EFFECTO DE LA NORMA SOBRE LA LEGISLACIÓN NACIONAL

La aprobación de la presente iniciativa legislativa no se contrapone a la Constitución Política del Estado, ni con ninguna otra norma legal, lo que pretende es modificar diversos artículos del Código Penal Peruano, promulgado mediante Decreto Legislativo N° 635, con la finalidad de transparentar las acciones del Estado en

ANÁLISIS COSTO - BENEFICIO

La expedición de la presente iniciativa legislativa no irrogara costo o gasto alguno al erario nacional; por el contrario la modificación que se pretende

realizar al Código Penal, tiene por finalidad desarrollar las leyes contenidas en dicho código, y consecuentemente, garantizar que las sanciones estipuladas referidas a accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, sean más transparentes, legales, probas, y de buena fe al momento de sancionar los delitos en cuestión; asimismo, para que la norma se revista de mayor poder disuasorio.

FORMULA LEGAL

La modificación propuesta para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado la muerte de la víctima, responde al siguiente tenor:

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>Párrafo final del Artículo 111.- Homicidio Culposo, del Código Penal</p>	<p>Párrafo final del Artículo 111.- Homicidio Culposo, del Código Penal</p>
<p>(...)</p> <p>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.</p>	<p>(...)</p> <p>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)-, en los siguientes casos:</p> <p>a) 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 (...);</p> <p>La pena privativa de la libertad será no menor de cinco años ni mayor de diez años en los siguientes casos;</p> <p>b) si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado circulando a alta velocidad; y</p> <p>c) si la muerte se comete por imprudencia del conductor.</p>

3.8. Discusión de Resultados.

Los resultados obtenidos dan cuenta que los accidentes de tránsito son una realidad problemática en el Perú y constituyen una de las principales causas de muerte en el país. Siendo una de las principales causales de muerte los accidentes de tránsito, su trascendencia debería trascender de lo meramente civil hacia lo penal, luego, se requiere un abordaje jurídico distinto al actual. Lo acabado de señalar se condice con lo expuesto por Abanto (2011), quien al respecto señala:

No puede prosperar ninguna excepción de cosa juzgada cuando exista un proceso penal con sentencia condenatoria firme que imponga el pago de una reparación civil, porque nunca podría producirse la triple identidad. Nunca habrá identidad de partes, ni identidad de petitorio pues en el proceso civil se pretende el pago de una indemnización mientras que en el proceso penal se pretende acreditar la existencia o inexistencia de un delito y eventualmente la imposición de una pena. Tampoco identidad de interés para obrar. (p.52).

Los resultados estadísticos evaluados, dan cuenta que las principales causas de los accidentes de tránsito que conllevaron la muerte de la víctima, para el periodo 2010-2014; se debieron a tres factores: el Exceso de Velocidad (32,25%), la Imprudencia de Conductor (27,57%) y la ebriedad del conductor (10,39%). Estos valores comparados con los estimados por Chía y Sandro (2010), quienes estimaron que las tres principales causas de accidentes de tránsito, en orden de importancia, son: el exceso de velocidad (29.9%), la imprudencia del conductor (26%) y la ebriedad del conductor (10%).

La iniciativa legislativa presentada como resultado de la presente investigación está orientada a dotar de mayor especificidad para accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima; en ese sentido, consideramos que la referencia al hecho debería hacerse en términos de punible, y, en términos de culpabilidad penal y no de responsabilidad civil. Un acápite referido a la forma como debe resarcir el daño causado lo constituye la reparación civil directa y sobre terceros que el infractor debería asumir como castigo a la infracción cometida, en ese sentido coincidimos con lo señalado por Abanto (2011), quien al respecto señala:

Existen daños que el juez penal no podría merituar, como podría ser el caso del daño moral, o algún otro daño emergente y lucro cesante que podría no derivarse directamente de la comisión del delito o falta (...) la solución sería fijar un monto indemnizatorio, dejando constancia de que forma parte del mismo el fijado por la justicia penal, a fin de evitar situaciones de enriquecimiento indebido en el proceso penal, disponiéndose que el cobro de la reparación civil se realice en dicho proceso y el cobro de la diferencia en el proceso civil. (p.60).

Finalmente, la contribución a la solución de la realidad jurídica actual en materia de sanción de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, se plasma a través de una iniciativa legislativa orientada a dotar de mayor especificidad y severidad, que debe desarrollarse en términos de punible, y, en términos de culpabilidad penal a las normas jurídicas vigentes. La propuesta en mención esta en concordancia con lo señalado en los considerandos del Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016- 2009-MTC, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017- 2009-MTC y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC; donde se menciona que:

- El constante incremento de accidentes de tránsito en las vías públicas terrestres del país, ocurrida en su mayoría por la imprudencia de los choferes y transportistas al vulnerar las normas vigentes de tránsito y transporte terrestre, requiere que se adopten medidas urgentes para mejorar las acciones de supervisión, fiscalización y control de las normas de transporte y tránsito y con ello disuadir la conducta de los futuros infractores.
- A fin de evitar el incremento de accidentes en las vías públicas del país y velar por la seguridad de la comunidad en su conjunto, resulta necesario realizar modificaciones a las normas, para lograr un correcto cumplimiento de las normas que regulan el tránsito terrestre y que la acción pública en la detección de infracciones sea eficiente, eficaz y universal.

CONCLUSIONES

De la evaluación de las fuentes teóricas, jurídicas, metodológicas y estadísticas, reunidos en la presente investigación se puede concluir que:

- 1.- Los Accidentes de Tránsito son una "Realidad Problemática" en nuestro país, porque constituyen una de las principales causas de mortalidad y morbilidad, que demanda un abordaje jurídico, relacionado con el hecho de evaluar si las normas vigentes, requieren de mayor especificidad y severidad para sancionar los casos que conllevan muerte de la víctima.
- 2.- De acuerdo con los resultados estadísticos evaluados, las principales causas (Más del 70%) de los accidentes de tránsito que conllevaron la muerte de la víctima, para el periodo 2010-2014; se debieron a tres factores: el Exceso de Velocidad (32,25%), la Imprudencia de Conductor (27,57%) y la ebriedad del conductor (10,39%).
- 3.- Los tres aspectos donde hubo mayor concordancia referido a la especificidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, la postura asumida por los especialistas (jueces, fiscales y abogados) y la argumentación que tienen dichos especialistas; indican que el 72% consideran que es relevante la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor, teniendo como argumento más recurrente que la culpa depende de si el infractor es menor de 18 o mayor de 65; el 91% de los especialistas consideran que es relevante la diferenciación de la culpa en términos de la condición física y mental del conductor, teniendo como argumento más recurrente que si es relevante, sobre todo para descartar supuestos de inimputabilidad; y, el 82% considera que es relevante la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo, teniendo como principal argumento que con ello se puede descartar entre falla humana y mecánica.
- 4.- Los tres aspectos donde hubo mayor concordancia referido a la severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que

conlleven muerte de la víctima, la postura asumida por los especialistas (jueces, fiscales y abogados) y la argumentación que tienen dichos especialistas; indican que el 91% consideran que es relevante la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor, teniendo como argumento más recurrente que en nuestro ordenamiento existe la responsabilidad restringida; el 100% de los especialistas consideran que es relevante la diferenciación de la culpa en términos de la condición física y mental del conductor, teniendo como argumento más recurrente que la insania mental podría considerarse como atenuante o eximente; y, el 100% considera que es relevante la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo, teniendo como principal argumento que esto podría atenuar o agravar la pena.

- 5.- De acuerdo con el ordenamiento jurídico vigente, para aquellos casos de accidentes de tránsito que conllevaron la muerte de la víctima (artículo 22°; 36°, inciso 7; 111°; 124°; 274°; 368° y 408° del código penal), se hace evidente que dichas normas hacen referencia literal o tácita únicamente a aquellos casos en los que media el uso alcohol para determinar la especificidad y condicionar la severidad de la sanción que ulteriormente debería generar el efecto disuasivo de disminuir la incidencia de la infracción y/o delito.
- 6.- Para contribuir a la solución de la realidad social problemática identificada desde el campo jurídico, Se logró establecer una estrategia legal plasmada a través de una iniciativa legislativa orientada a dotar de mayor especificidad y severidad, que debe desarrollarse en términos de punible, y, en términos de culpabilidad penal a las normas jurídicas vigentes que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.

RECOMENDACIONES

- 1.- Se recomienda el desarrollo de la iniciativa legislativa orientada a dotar de mayor especificidad para accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima en términos de punible, y, en términos de culpabilidad penal y no de responsabilidad civil. Dicha iniciativa debería destacar los considerandos pertinentes del Decreto Supremo N° 003-2014-MTC.
- 2.- Para el caso específico de accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, en su variante de severidad, las figuras de homicidio culposo y homicidio doloso requieren de mayor cuidado, ya que, el vehículo también puede configurarse como arma letal en casos puntuales. Consecuentemente, se recomienda el desarrollo de una iniciativa legislativa orientada a dotar de mayor severidad para accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, en ese sentido, la sanción del hecho punible en la mayoría de los casos, debería hacerse en términos de asignar mayor sanción en la pena privativa de la libertad al que ocasione accidentes que conllevan mayor número de posibles víctimas; y, considerar la figura del dolo antes que lo culposo.
- 3.- Dado que más del 50% de los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima se debe a dos factores: «Exceso de Velocidad» e «Imprudencia de Conductor»; se recomienda complementar la presente investigación con futuras investigaciones que tengan como objeto de estudio el deslinde entre culpabilidad y responsabilidad u homicidio culposo y doloso.
- 4.- Se recomienda que la iniciativa legislativa o proyecto de ley para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas que sancionan accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima; se fundamente en las cinco principales causas de los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, los cuales son: exceso de velocidad, imprudencia del conductor, ebriedad del conductor, imprudencia de peatón e imprudencia del pasajero.

- 5.- Dado que los tres aspectos más relevantes referidos a la especificidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan muerte de la víctima, donde hubo mayor concordancia entre los especialistas (jueces, fiscales y abogados), fueron, la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor, la condición física y mental del conductor, y, la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo; se recomienda mayor rigurosidad en el proceso de obtención de las certificaciones por parte de las instituciones encargadas de la entrega de las licencias de conducir y las empresas encargadas de las revisiones técnica de los vehículos.
- 6.- Dado que tres aspectos referidos a la severidad de las normas que sancionan los accidentes de tránsito donde hubo mayor concordancia de los especialistas (jueces, fiscales y abogados), fueron, la diferenciación en términos de temprana edad o adulto mayor, la diferenciación de la culpa en términos de la condición física y mental del conductor, y, la diferenciación de culpa basada en el estado del vehículo; se recomienda: que las penas mínimas (4 años) sea menos punitiva de comprobarse las atenuantes; por otro lado, que la pena sea más punitiva (12 años), para quienes invoquen a dichas atenuantes en forma engañosa.

BIBLIOGRAFIA

- Abanto Torres, J. D. (2011). La responsabilidad civil por accidentes de tránsito en la jurisprudencia. En: *Diálogo con la Jurisprudencia*, 16(155): 51-60. Lima, Gaceta Jurídica.
- Acero Velásquez, H. y Concha Eastman A. (2004). *La seguridad Vial un problema de Salud Pública*. Washington: Organización Panamericana de la Salud.
- Álvarez González, F. J.; González Briones, E. y Robledo de Dios, T. (Coordinadores) (2004). *Cuaderno didáctico sobre Educación Vial y Salud*. Madrid: Ministerio de Educación y Ciencia.
- Artica Sotomayor, R. E. *Principales problemas de las políticas públicas en materia de seguridad vial y la atención integral de las víctimas de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana en los años 2012 al 2013* (Tesis de Maestría). Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú.
- Chía Ramírez, L. y Sandro Huamaní, A. (2010). *Accidentes de Tránsito en el Perú: ¿Casualidad o causalidad? Una aplicación de los modelos de cointegración y elección discreta*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2011a). *Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito*. Lima: Dirección de Tutoría y Orientación Educativa (DITOE) del Ministerio de Educación. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/P5.pdf>
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2011b). *La Seguridad Vial a nivel Mundial*. Lima: Dirección de Tutoría y Orientación Educativa (DITOE) del Ministerio de Educación. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/P1.pdf>

- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2011c). Elementos del tránsito. Lima: Dirección de Tutoría y Orientación Educativa (DITOE) del Ministerio de Educación. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/P3.pdf>
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015a). Plan Nacional de Seguridad Vial del Perú 2015-2024. Lima: Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.
- Consejo Nacional de Seguridad Vial (2015b). Cuadros Estadísticos [En línea]. Disponible en: <https://www.mtc.gob.pe/cnsv/estadisticas/> [Consulta: 10 de agosto].
- Consejo Nacional de Seguridad Vial y Policía Nacional del Perú (2011). Accidentes de Tránsito: Factores, causas y estadísticas. Lima: Dirección de Tutoría y Orientación Educativa (DITOE) del Ministerio de Educación. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/P8.pdf>
- Corte Superior de Justicia de Lima Norte (2008). Pleno jurisdiccional distrital penal (Material de lectura). Lima: Centro de Investigaciones Judiciales y Poder Judicial.
- Decreto Supremo N° 003-2014-MTC. Decreto Supremo que modifica e incorpora disposiciones al Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, aprobado por Decreto Supremo N° 016- 2009-MTC, al Reglamento Nacional de Administración de Transporte, aprobado por Decreto Supremo N° 017 2009-MTC y al Reglamento Nacional de Licencias de Conducir Vehículos Automotores y No Motorizados de Transporte Terrestre, aprobado por Decreto Supremo N° 040-2008-MTC. Lima: Diario El Peruano, edición del 24 de abril de 2014.
- Decreto Supremo N° 016 – 2009 - Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de

Tránsito - Código de Tránsito. Dado en Casa de Gobierno a los veintidós días del mes de abril de 2009.

Defensoría del Pueblo (2012). Balance del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito: Propuestas para una atención adecuada a las víctimas. Lima: Adjuntía para el Medio Ambiente, Servicios Públicos y Pueblos Indígenas.

Escobar Behar, V. C. y Monsalve Correa, S. (2013). El dolo eventual en la jurisprudencia de la corte suprema de justicia: periodo 1980-2011. En: Consideraciones procesal penales y político criminales a la figura del dolo eventual en las sentencias de la Corte Suprema de Justicia en el periodo 1980-2011; pp. 75-100. Medellín: Universidad de Antioquia.

González León, L. y Rueda Gil, H. D. (2014). El dolo eventual y la culpa con representación en accidentes de tránsito cometidos por conductas bajo los efectos del alcohol. Bogotá: Facultad de Derecho de la Universidad Militar Nueva Granada. Recuperado el 1 de noviembre de 2015 desde [http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/11571/1/El dolo y la culpa \(Luis González León\).pdf](http://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/10654/11571/1/El%20dolo%20y%20la%20culpa%20(Luis%20Gonz%C3%A1lez%20Le%C3%B3n).pdf)

Instituto Nacional de Estadísticas e Informática (2015). Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento, 2009 – 2014. Disponible en: https://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/indices_tematicos/orden-2_50.xls [Consulta: 16 de octubre].

Ley N° 27181. Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre. Dado en Lima, el 7 de octubre de 1999.

Ministerio de Educación del Perú (2008). Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de secundaria. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministro de Educación y Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Ministerio de Salud (2009a). Informe Nacional: Accidentes de tránsito problema de salud pública. Lima: Oficina General de Defensa Nacional del Ministerio de Salud del Perú.

Ministerio de Salud del Perú (2009b). Plan Nacional de la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito -ESNAT- 2009 – 2012. Lima: MINSA, ESNAT.

Ministerio de Salud del Perú (2011a). Factores causantes de accidentes de tránsito. Lima: Dirección de Tutoría y Orientación Educativa (DITOE) del Ministerio de Educación. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ditoe.minedu.gob.pe/Materiales%20DITOE/P12.pdf>

Ministerio de Salud del Perú (2011b). Semana del tránsito seguro y saludable. Disponible en: <http://www.minsa.gob.pe/portada/Especiales/2011/transito/index.html> [Consulta: 12 de noviembre de 2015].

Ministerio de Salud del Perú (2013). Análisis epidemiológico de las lesiones causadas por accidentes de tránsito en el Perú, 2013. Lima: Dirección General de Epidemiología del Ministerio de Salud.

Mutua Balear (2010). Manual de seguridad vial. Palma de Mallorca, España: Área de Seguridad e Higiene en el Trabajo de Mutua Balear.

Organización Mundial de la Salud (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud (2008). Estadísticas sanitarias mundiales 2008. Ginebra: OMS.

Organización Mundial de la Salud (2015). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. Ginebra: OMS.

Organización Panamericana de la Salud (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito (Publicación Científica y Técnica No. 599). Washington, D.C.: OPS.

Organización Panamericana de la Salud (2009). Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas. Washington, D.C.: OPS y OMS.

- Páucar Gómez, A. (2013). Criterios jurídicos para la determinación de la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito (Tesis de Maestría). Lima: Universidad Nacional Mayor de San Marcos.
- Pirota, M. D. (1999). *Accidentes de Tránsito: ¿Homicidio simple u homicidio culposo?* En: El Diario, Resistencia-Chaco, edición del 1 de Noviembre de 1999.
- Pirota, M. D. (2009). *La culpa en los accidentes de tránsito*. En: Revista de Derecho de daños, La culpa – II, pp. 203-243. Santa Fe: Editorial Rubinzal - Culzoni.
- Policía Nacional del Perú. Anuario Estadístico 2010. Lima: Dirección de Planeamiento Estratégico y Presupuesto, 2011.
- Policía Nacional del Perú. Anuario Estadístico 2011. Lima: Dirección de Planeamiento Estratégico y Presupuesto, 2012.
- Policía Nacional del Perú. Anuario Estadístico 2012. Lima: Dirección de Planeamiento Estratégico y Presupuesto, 2013.
- Policía Nacional del Perú. Anuario Estadístico 2013. Lima: Dirección de Planeamiento Estratégico y Presupuesto, 2014.
- Policía Nacional del Perú. Anuario Estadístico 2014. Lima: Dirección de Planeamiento Estratégico y Presupuesto, 2015.
- Samaniego Verne, G. S. (2008). Propuesta de lineamientos para la elaboración de campañas de comunicación y educación para la prevención de accidentes de tránsito urbanos en la ciudad de Lima Metropolitana (Tesis de Maestría). Lima: PUCP.
- Sistema Peruano de Información Jurídica (Editor) (2015). Decreto Legislativo N° 635: Código Penal (Actualizado). Lima: Sistema Peruano de Información Jurídica - SPIJ.

Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (Editor) (2014). Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito - Código de Tránsito. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. Lima: SUTRAN.

Torres Bardales, C. (2002). Orientaciones Básicas de Metodología de la Investigación Científica (8va edición). Lima: Libros y Publicaciones.

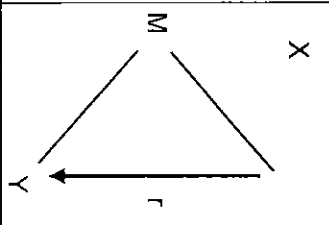
Valdivia Miranda, A. P. (2010). Calidad de vida relacionada a la salud en personas que sufrieron accidentes de tránsito, Lima – Perú (Tesis de Maestría). San José: Universidad de Costa Rica. Recuperado el 2 de febrero de 2015 desde <http://ccp.ucr.ac.cr/creles/pdf/pValdivia.pdf>

ANEXOS

A.1. Matriz de Consistencia.

Título: Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.

Problema	Objetivos	Hipótesis	Variable	Metodología	Población y Muestra
<p>Problema Principal:</p> <p>¿Qué estrategia legal es necesaria para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?</p>	<p>Objetivo General:</p> <p>Desarrollar una estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.</p>	<p>Hipótesis General:</p> <p>El desarrollo de una estrategia legal para dotar de mayor especificidad y severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuirían a la mitigación de la incidencia e impacto de dicho problema de salud pública.</p>	<p>Variable :</p> <p>Variable Relacional I: Causas de los accidentes de tránsito.</p> <p>Variable Relacional II: Estrategia legal.</p>	<p>Método: hipotético, deductivo</p> <p>Tipo: Aplicada.</p> <p>Nivel inicial: Descriptiva con alcances de mayor conocimiento de las variables</p> <p>Diseño: Descriptivo, no experimental.</p>	<p>Población: Casos de accidentes vehiculares ocurridos en Lima Metropolitana en el último lustro.</p> <p>Muestra: Muestra no probabilística conformada por los casos de accidentes vehiculares que conllevan muerte de la víctima, ocurridos en Lima Metropolitana en el periodo 2010 - 2014.</p>
<p>Problemas Secundarios:</p> <p>1 ¿Qué considerandos debe tenerse en consideración para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?</p> <p>2 ¿Qué considerandos debe tenerse en consideración</p>	<p>Objetivos Específicos:</p> <p>1. Establecer los considerandos que debe tenerse en cuenta para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.</p> <p>2. Establecer los considerandos que deben tenerse en cuenta</p>	<p>Hipótesis Específicas:</p> <p>1. El establecimiento de considerandos para dotar de mayor especificidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuiría al desarrollo de una estrategia legal más pertinente.</p> <p>2. El establecimiento de considerandos para dotar de</p>			

<p>para dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima?</p>	<p>para dotar de mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima.</p>	<p>mayor severidad a las normas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima, contribuiría al desarrollo de una estrategia legal más pertinente.</p>			
---	---	--	--	--	--

A.2. Guía de Entrevista.

La guía de entrevista constituyó el instrumento de recolección de la información correspondiente a la técnica denominada «Entrevista». En lo que prosigue del presente anexo, se presenta el modelo de instrumento aplicado.

MODELO DE GUÍA DE ENTREVISTA

La aplicación de la entrevista tuvo como finalidad conocer las apreciaciones de expertos con respecto al problema objeto de estudio de la investigación titulada «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las Normas Peruanas que Sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado Muerte de la Víctima».

I. Objetivo.

Establecer los criterios que se deben tener en cuenta para dotar de mayor especificidad y mayor severidad a las normas peruanas que sancionan los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima

II. Instrucciones.

- Solicitar carta de presentación de la universidad dirigida a los juzgados especiales de tránsito y/o a la persona que lo encarna.
- Hacer llegar la solicitud de entrevista a la institución y/o persona, acompañando como documento sustentatorio la carta de presentación expedida.
- Presentarse con antelación a la hora acordada para la entrevista.
- Hacer la presentación formal ante el entrevistado teniendo en cuenta de hacerle llegar la hoja de operacionalización de variables.
- Interrogar al entrevistado con las preguntas formuladas (infra).
- Anotar y/o grabar las respuestas obtenidas.

III. Preguntas.

A. Especificidad de las normas:

1. Si el que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima está bajo medicación ¿Es relevante para determinar la culpa, la diferenciación entre medicación bajo prescripción o automedicación?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....

2. Si el que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima está bajo efectos de drogas ¿Es relevante para determinar la culpa, si este estaba bajo efectos de drogas legales o drogas ilegales?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....

3. Teniendo en cuenta la edad ¿Es relevante para determinar la culpa, si el infractor es de temprana edad o adulto mayor?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....

4. ¿Es relevante para determinar la culpa, el estado físico mental del que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima?

SI () NO ()

¿Por qué?:.....

.....

5. La presunción de conocimiento de las normas viales del que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima ¿Es relevante para determinar la culpa?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....
6. El estado actual del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento ¿Es relevante para determinar la culpa?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....
7. Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor ¿son relevantes para determinar la culpa?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....
B. Severidad de las normas:

1. Si el que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima está bajo medicación ¿Es relevante para establecer la sanción, la diferenciación entre medicación bajo prescripción o automedicación?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....
2. Si el que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima está bajo efectos de drogas ¿Es relevante para establecer la sanción, si este estaba bajo efectos de drogas legales o drogas ilegales?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....
3. Teniendo en cuenta la edad ¿Es relevante para establecer la sanción, si el infractor es de temprana edad o adulto mayor?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....

4. ¿Es relevante para establecer la sanción, el estado físico mental del que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima?

SI () NO ()

¿Por qué?:.....

.....

5. La presunción de conocimiento de las normas viales del que causa accidente de tránsito que conlleva muerte de la víctima ¿Es relevante para establecer la sanción?

SI () NO ()

¿Por qué?:.....

.....

6. El estado actual del vehículo referido al mantenimiento y funcionamiento ¿Es relevante para establecer la sanción?

SI () NO ()

¿Por qué?:.....

.....

7. Aquellas causas que no tienen que ver directamente con el conductor ¿son relevantes para establecer las sanciones?

SI () NO ()

¿Por qué?:

.....

A.3. Validación del Instrumento de Investigación.

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor:

Presente

Asunto: VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que soy bachiller en Derecho de la Universidad Alas Peruanas y estoy desarrollando la investigación titulada «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las normas peruanas que sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima»; para cuya ejecución requiero la validación de la Guía de Entrevista diseñada por mi persona y que será aplicada a los abogados, jueces y fiscales que realizan sus laborales en los distritos judiciales de Lima Centro, Lima Norte y Lima Sur.

El instrumento en mención cuyo ejemplar acompaño a la presente misiva, figurara dentro de anexos del informe de investigación como: «A.2. Guía de Entrevista». Dicho instrumento servirá para recoger información necesaria que permita conocer aspectos relacionados con la especificidad y severidad de las normas peruanas que sancionan accidentes de tránsito, para el caso específico de aquellos accidentes que conllevan muerte de la víctima.

Siendo imprescindible contar con la aprobación de profesionales especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, he considerado conveniente recurrir a usted, dada su connotada experiencia profesional y académica en el área del derecho.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.

Bach. Juan Eduardo Robles Morales

CERTIFICADO DE VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

N°	DIMENSIONES / ítems	Pertinencia		Relevancia		Claridad		Sugerencias
		Si	No	Si	No	Si	No	
DIMENSIÓN 1: Especificidad de las normas								
1	Estar bajo medicación como criterio para determinar la culpa.							
2	Estar bajo efectos de drogas como criterio para determinar la culpa.							
3	La edad como criterio para determinar la culpa.							
4	El estado físico mental como criterio para determinar la culpa.							
5	La presunción de conocimiento de las normas viales como elemento para determinar la culpa.							
6	El estado actual del vehículo como elemento para determinar la culpa.							
7	Las causas que no tienen que ver directamente con el conductor, como criterios para determinar la culpa.							
DIMENSIÓN 2: Severidad de las normas								
8	Estar bajo medicación como criterio para determinar la culpa.							
9	Estar bajo efectos de drogas como criterio para determinar la culpa.							
10	La edad como criterio para determinar la culpa.							
11	El estado físico mental como criterio para determinar la culpa.							
12	La presunción de conocimiento de las normas viales como elemento para determinar la culpa.							

13	El estado actual del vehículo como elemento para determinar la culpa.						
14	Las causas que no tienen que ver directamente con el conductor, como criterios para determinar la culpa.						

Observaciones (precisar si hay suficiencia) : _____

Opinión de aplicabilidad:

Aplicable Aplicable después de corregir No aplicable

..... de del 20....

Apellidos y nombres del juez evaluador: DNI:

Especialidad del evaluador:

Apellidos y nombres del juez evaluador: DNI:

Especialidad del evaluador:

_____ Firma

Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.

A.4. Guía para el Análisis de Contenido.

El análisis de documentos tuvo como finalidad conocer en forma cuantitativa las causas de los accidentes de tránsito que fueron reportados por las autoridades competentes durante el periodo de evaluación. Como resultado de analizar los reportes de los accidentes de tránsito durante el periodo de evaluación, se extrae la parte sustancial, causa de los accidentes de tránsito, para registrarlos como dato en el modelo de instrumento aplicado.

MODELO DE GUÍA PARA EL ANÁLISIS DOCUMENTARIO

Los datos a recogerse tienen como objetivo conocer las apreciaciones de expertos con respecto a las causas de los accidentes de tránsito en el Perú. Dicha variable forma parte del problema objeto de estudio de la investigación titulada «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las Normas Peruanas que Sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima».

I. Objetivo.

Determinar las principales causas de los accidentes de tránsito que conllevan como resultado muerte de la víctima en el periodo de evaluación: 2010-2014.

II. Indicaciones.

- Agenciarse de los reportes de accidentes de tránsito de los años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014.
- Revisar los documentos y organizar los datos publicados en términos de tipo de causa de los accidentes y los cinco años que comprende el periodo de evaluación.
- Imprimir 1 ficha de registro de datos.
- Llenar la ficha con la cifra correspondiente a cada una de las causas consideradas y por cada año del periodo de evaluación.

III. Ítems a ser cotejados.

1. Causa de los accidentes de tránsito, considerando el tipo de causa al cual atañen los autores de los reportes evaluados.

IV. Modelo de Ficha.

Causa del Accidente	Año				
	2010	2011	2012	2013	2014
Exceso de Velocidad					
Ebriedad de Conductor					
Imprudencia de Conductor					
Exceso de Carga					
Desacato a Señal de Tránsito					
Falla Mecánica					
Pista en Mal Estado					
Señalización Defectuosa					
Otros					

A.5. Guía para el Cotejo.

El cotejo y conteo de casos reportados con respecto al problema objeto de estudio de la investigación se realizó en términos de distinguir entre los accidentes fatales reportados, aquellos que conllevaron muerte de la víctima de los que no; para tal efecto se utilizó las siguientes denominaciones: Fatales – Heridos y Fatales – Muertos.

MODELO DE GUÍA DE COTEJO

El cotejo basado en el conteo de accidentes fatales registrados en el periodo 2010-2014, tienen como finalidad coadyuvar la ejecución de la investigación titulada «Estrategia Legal para dotar de mayor Especificidad y Severidad a las Normas Peruanas que Sancionan los Accidentes de Tránsito que conllevan como resultado Muerte de la Víctima».

I. Objetivo.

Determinar el número de accidentes de tránsito considerados como fatales, por mes y por año dentro del periodo de evaluación (Periodo: 2010-2014).

II. Indicaciones.

- Agenciarse de los reportes de accidentes de tránsito de los años 2010, 2011, 2012, 2013 y 2014.
- Revisar los documentos y organizar los datos publicados en términos de meses y años.
- Imprimir 5 fichas, una por cada año.
- Llenar las fichas con los datos solicitados.

III. Ítems a ser cotejados.

1. Número de accidentes de tránsito ocurridos en el Perú, entre los años 2010 y 2014 inclusive.

2. Número de accidentes de tránsito fatales, y de ellos los que fueron fatales y dentro de este grupo, aquellos que conllevaron muerte de la víctima.

IV. Modelo de Ficha.

Mes	Número de Accidentes de Tránsito – Fatales Durante el Año....	
	Heridos	Muertos
Enero		
Febrero		
Marzo		
Abril		
Mayo		
Junio		
Julio		
Agosto		
Setiembre		
Octubre		
Noviembre		
Diciembre		

A.6. Datos Referidos al Tránsito Vehicular en el Perú al año 2009.

PERÚ

Población: 27 902 760

Nivel de Ingresos: Mediano

Ingreso nacional bruto por habitante: \$3 450



MARCO INSTITUCIONAL	
Organismo rector: Consejo Nacional de Seguridad Vial	Sí
Financiado en el presupuesto nacional	Sí
Estrategia nacional de seguridad vial	Sí
Objetivos mensurables	Sí
Financiado	No

DATOS	
Notificación de víctimas mortales por accidentes de tránsito (2007)	3 510 ^a (78% Hombres, 22% Mujeres)
Notificación de traumatismos no mortales por accidentes de tránsito (2007)	49 857 ^b
Estudio de costos disponible	Sí (Víctimas mortales y traumatismos)

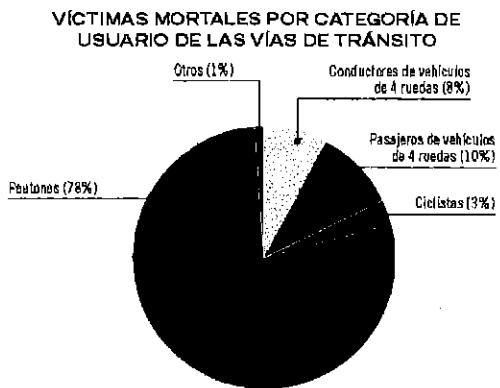
^a Datos de la Policía; definición de mortalidad: defunciones ocurridas durante los 30 días siguientes al siniestro.
^b Datos de la Policía.

LEGISLACIÓN NACIONAL	
Límites de velocidad establecidos con carácter nacional	Sí
Las autoridades locales pueden establecer límites más bajos	No
Límite máximo en tramos urbanos	60 km/h
Aplicación ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Leyes sobre consumo de alcohol y conducción	Sí
Límite de CAS – población general	0.05 g/dl
Límite de CAS – conductores jóvenes o noveles	0.05 g/dl
Pruebas aleatorias de alcoholemia y/o controles policiales	Sí
Víctimas mortales por accidentes de tránsito bajo los efectos del alcohol	11% ^b
Aplicación ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley sobre uso del casco en motocicletas	Sí
Se aplica a todos los ocupantes	Sí
Criterios de uso obligatorio del casco	Sí
Tasa de uso del casco	—
Aplicación ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley sobre uso del cinturón de seguridad	Sí
Se aplica a todos los ocupantes	Sí
Tasa de uso del cinturón de seguridad	85% delante, 25% detrás ^c
Aplicación ^a	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Ley sobre uso de sistemas de retención para niños	No
Aplicación ^a	n/a

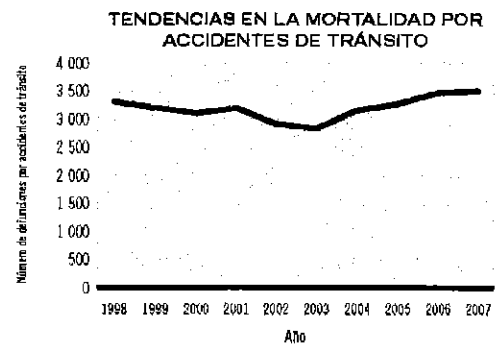
^a La calificación de la aplicación de la legislación representa el consenso basado en la opinión profesional de los encuestados según una escala de 0 a 10, en la que 0 es ineficaz y 10 muy eficaz.
^b 2007, Policía Nacional.
^c 2007, Consejo Nacional de Seguridad Vial.

CALIDAD DE LOS VEHÍCULOS	
No hay fabricantes de coches	
AUDITORÍAS DE SEGURIDAD VIAL	
Se exigen auditorías formales en los proyectos de construcción de nuevas vías de tránsito importantes	No
Auditorías periódicas de la infraestructura vial existente	No
PROMOCIÓN DEL TRANSPORTE ALTERNATIVO	
Políticas nacionales para promover los desplazamientos a pie o en bicicleta	No
Políticas nacionales para promover el transporte público	No (Subnacional)

ATENCIÓN POSTERIOR A LOS ACCIDENTES	
Sistema de atención prehospitalaria, formal y a disposición del público	No
Número telefónico nacional de acceso universal	n/a



Fuente: 2007, Instituto de Medicina Legal



Fuente: Policía Nacional

VEHÍCULOS REGISTRADOS	
1 442 367 total (2007)	
Automóviles	84%
Minibuses, furgonetas, etc. (asientos <20)	23%
Camiones	10%
Autobuses	3%

Datos aprobados por el Ministerio de Salud.

— Datos no disponibles.
n/a No aplica/datos no requeridos.

Fuente: Informe sobre el estado de la seguridad vial en la región de las Américas; p.74.

A.7. Ley que Crea los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial.

En la captura de imagen que prosigue se muestra la transcripción de la Ley N° 29391, Ley que Crea los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, publicado en el Diario Oficial El Peruano el sábado, 01 de agosto de 2009.

LEY N° 29391

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

POR CUANTO:

El Congreso de la República
Ha dado la Ley siguiente:

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA:

Ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE CREA LOS JUZGADOS DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL

Artículo 1°.- Incorporación del numeral 6 al artículo 46° del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial

Incorpórase el numeral 6 al artículo 46° del Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, con el texto siguiente:

"CAPÍTULO V JUZGADOS ESPECIALIZADOS Y MIXTOS

Artículo 46°.- Son juzgados especializados los siguientes:

1. Juzgados Civiles;
2. Juzgados Penales;
3. Juzgados de Trabajo;
4. Juzgados Agrarios;
5. Juzgados de Familia; y,
6. Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial.

La Corte Suprema, atendiendo a las necesidades del servicio judicial y a la carga procesal, puede crear otros juzgados de distinta especialidad a los antes señalados, definiendo su competencia.

En los lugares donde no hay juzgados especializados, el despacho es atendido por un Juzgado Mixto, con la competencia que señale el Consejo Ejecutivo del Poder Judicial.

Todos los juzgados antes señalados tienen la misma jerarquía.

Artículo 2°.- Incorporación del artículo 52°-A al Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial

Incorpórase el artículo 52°-A al Texto Único Ordenado de la Ley Orgánica del Poder Judicial, con el texto siguiente:

"Artículo 52°-A.- Competencia de los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial

Los Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial conocen:

- 1.- De los procesos penales vinculados a conductas peligrosas o lesivas a la vida, la salud, el patrimonio o la seguridad vial, realizadas en el ámbito de tránsito vehicular.

- 2.- De los procesos civiles relacionados con la determinación de responsabilidad e indemnizaciones por conductas peligrosas o lesivas realizadas en el contexto del tránsito vehicular.
- 3.- De los procesos contenciosos administrativos vinculados a infracciones de tránsito."

DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

PRIMERA.- Conversión de Juzgados Especializados o Mixtos en Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial

El Poder Judicial, a través del órgano competente, dispone la conversión de Juzgados Especializados o Mixtos en Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, atendiendo a la carga procesal y a la incidencia estadística de procesos judiciales, relacionados con determinación de responsabilidades derivadas de los accidentes de tránsito y seguridad vial.

SEGUNDA.- Implementación

El Poder Judicial adopta, mediante sus órganos competentes, las acciones y medidas administrativas necesarias para el efectivo y eficiente funcionamiento de dichos órganos jurisdiccionales.

DISPOSICIÓN FINAL

ÚNICA.- Vigencia de la Ley

La presente Ley entra en vigencia el día siguiente de su publicación en el Diario Oficial El Peruano.

Comunicase al señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los treintinueve días del mes de julio de dos mil nueve.

LUIS ALVA CASTRO
Presidente del Congreso de la República

MICHAEL URTECHO MEDINA
Segundo Vicepresidente del Congreso
de la República

AL SEÑOR PRESIDENTE CONSTITUCIONAL
DE LA REPÚBLICA

POR TANTO:

Mando se publique y cumpla.

Dado en la Casa de Gobierno, en Lima, a los treintinueve días del mes de julio del año dos mil nueve.

ALAN GARCÍA PÉREZ
Presidente Constitucional de la República

JAVIER VELASQUEZ QUESQUÉN
Presidente del Consejo de Ministros

A.8. Atipicidad ante Actuar Culposo Concurrente de la Víctima y el Conductor (Homicidio Culposo: Artículo 111 Código Penal).

En lo que prosigue se presenta la transcripción del artículo publicado por la Corte Superior de Justicia de Lima Norte (2008) en el Pleno Jurisdiccional Distrital Penal – 2008, que da título al presente anexo.

I. Posiciones asumidas en decisiones jurisdiccionales:

1. Si el peatón ha obrado negligentemente, la muerte producida resulta atípica, aun cuando el conductor actuó imprudentemente.
2. Si el conductor ha actuado imprudentemente, responde a título de homicidio culposo aun cuando el peatón actuó negligentemente.

II. Fundamentos:

Una primera reflexión que surge ante tal fenómeno criminógeno de las muertes de peatones en las pistas, es que el causante o responsable de tales eventos fatales es, en exclusiva, el conductor del vehículo motorizado.

Si bien es cierto, un alto porcentaje de las decisiones judiciales en efecto declaran la responsabilidad penal de los conductores, también lo es que en la práctica se presentan casos límites, en los que concurren el actuar negligente del peatón y el actuar imprudente del conductor en los que el proceso de determinación de responsabilidad penal o supuesto de atipicidad tienen, de primera impresión, un límite no muy claro.

En efecto, con relativa frecuencia llegan a los órganos jurisdiccionales (sede penal) supuestos en los que el peatón al momento de los hechos actuó con imprudencia (transitaba en estado de ebriedad: superficial, media o plena) o negligencia (sin compañía de persona adulta, en casos de ancianos o menores de edad) pero a su vez el procesado, también conducía en forma imprudente su vehículo automotor (exceso de velocidad, tránsito en vía no autorizada) o negligente (sin tener en cuenta zona restringida: zona escolar, cruce peatonal).

En estos casos el aspecto fundamental a analizar es la culpa o imprudencia en el actuar del conductor de la unidad vehicular (desvalor de la acción) en cada caso concreto, pues ello denota la falta de cuidado en el tránsito automotor, el mismo que tiene como característica ser objetivo y normativo.

Así, en estos supuestos es de reconocer la coexistencia en la sociedad con riesgos no prohibidos, los mismos que son regulados a través de normas extrapenales (Reglamento Nacional de Tránsito) las que cumplen la función de fijar límites en el desarrollo de la función de conductor de una unidad generadora del riesgo (vehículo automotor). En ese sentido, la determinación de responsabilidad penal del conductor o la de atipicidad por propia responsabilidad de la víctima, requiere en cada caso concreto un riguroso análisis del ámbito personal de cuidado en el tránsito automotor, pues dichas normas reglamentarias están dirigidas tanto al conductor como a todo peatón.

En tal sentido, es de suma importancia determinar líneas definidas de determinación de responsabilidad penal, o no, cuando existe concurrencia del actuar culposo del conductor y del peatón.



PODER JUDICIAL DEL PERÚ

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

"AÑO DE LA DIVERSIFICACIÓN PRODUCTIVA Y FORTALECIMIENTO DE LA EDUCACIÓN"

Lima, 13 de agosto de 2015

Oficio N° 9627 -2015-SG-CSJL/PJ

Señor:

JUAN EDUARDO ROBLES MORALES

Dirección: Av. Antares N° 110, Urbanización San Roque del Distrito de Santiago de Surco

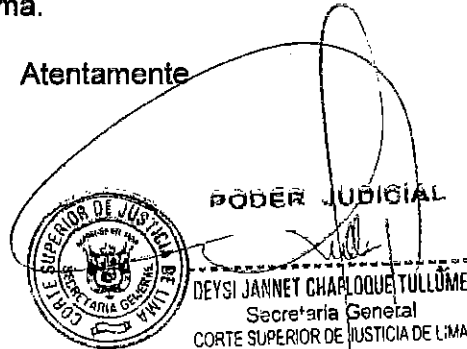
Presente.-

Referencia: Solicitud de fecha 13.08.2015

Tengo el agrado de dirigirme a Usted; a efecto de **PONER EN SU CONOCIMIENTO** lo resuelto en la fecha, en atención a la solicitud de la referencia, presentada por su persona; lo que adjunto a fojas (6).

Es propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi consideración y estima.

Atentamente


PODER JUDICIAL
DEYSI JANNET CHARLOQUE TULLUME
Secretaría General
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

CORRELATIVO N° 461275-15

Antecedente: Correlativo 436889-15

DJCHT/cra

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
"JUDICATURA DIGNA, DEMOCRÁTICA E INSTITUCIONAL"
SECRETARÍA GENERAL

AV. ABANCAY CUADRA 7 S/N EDIFICIO JAVIER ALZAMORA VALDEZ. PISO II - LIMA 01
TELÉFONO (51) 4101818 ANEXO 13130 -13131 - FAX (51) 426-1859.



PODER JUDICIAL DEL PERÚ

RESOLUCIÓN DESCARGADA
EN EL SISTEMA

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA PRESIDENCIA

CORRELATIVO N° 461275-15

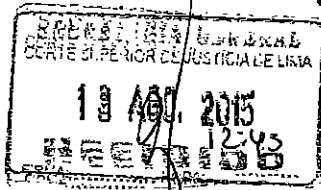
Lima, trece de agosto
de dos mil quince.-

DADO CUENTA del escrito presentado por el Señor Juan Eduardo Robles Morales; y, **CONSIDERANDO: PRIMERO:** Que, mediante solicitud presentada por el señor Juan Eduardo Robles Morales, se solicita autorización para **entrevistar a los Jueces Especializados de Tránsito para el desarrollo de su Tesis de Grado**, no expresando mayor información, por lo que fue observada mediante proveído de fecha 03 de agosto de 2015, conforme a lo dispuesto en el artículo 113° de la Ley del Procedimiento Administrativo General – Ley 27444; **SEGUNDO:** Que, mediante escrito que se da cuenta, el solicitante subsana su petición, entregando mayores datos de su investigación, señalando el nombre de su tesis, adjuntando las preguntas que realizará, etc.; atendiendo a lo antes expuesto y analizado los fundamentos que expone, **SE DISPONE: REMÍTASE** a los Jueces de la Especialidad de Tránsito y Seguridad Vial, a efecto brinden a la solicitud, la atención que corresponda; debiendo cuidar el no afectar el despacho a su cargo o las audiencias programadas; **PÓNGASE EN CONOCIMIENTO** del solicitante lo antes dispuesto, a efecto realice las coordinaciones correspondientes con los Jueces de la Especialidad de Tránsito y Seguridad Vial; oficiándose.-

Oswaldo Alberto Ordoñez Alcántara
PRESIDENTE
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

Antecedente: Correlativo N° 436889-15
OAO/DJCHT/jcra

**SOLICITA: Autorización para entrevistar
Jueces Especializados en
Tránsito para desarrollo de Tesis
de Grado.**



SEÑOR PRESIDENTE DE LA CORTE SUPERIOR DE LIMA

DR. OSWALDO ORDOÑEZ ALCANTARA

10:21

Yo, JUAN EDUARDO ROBLES MORALES, Bachiller en Derecho por la Universidad Alas Peruanas, Identificado con DNI N°42669660, domiciliado en Av. Antares N° 110, Urbanización San Roque del Distrito de Santiago de Surco, me presento y expongo: Que planteo esta solicitud a fin de obtener de los Jueces Especializados en Tránsito de su jurisdicción, declaraciones verbales y/o escritas sobre temas jurídicos sin efectos contenciosos.

PETITORIO:

Solicito Ud. me autorice efectuar una entrevista formal dirigida a todos los Jueces de los Juzgados Especializados en Tránsito de Lima de la Corte Superior que Ud. Preside; que me permita establecer los criterios para contrastar las hipótesis formuladas en mi tesis de grado intitulada "ESTRATEGIA LEGAL PARA DOTAR DE MAYOR ESPECIFICIDAD Y SEVERIDAD A LAS NORMAS PERUANAS QUE SANCIONAN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO QUE CONLLEVAN COMO RESULTADO MUERTE DE LA VÍCTIMA"; cuyo proyecto de investigación fue aprobado por la Facultad de Derecho de la Universidad Alas Peruanas.

CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA
Secretaría General

Fecha :
Dirigido A :
Para :

.....
DEYSI JANNET CHAFLOQUE TULLUME
Secretaría General (o)
CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA

FUNDAMENTOS DE HECHO:

- a. Que es requisito indispensable de acuerdo con el reglamento de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas, la aprobación de una tesis para optar el Título profesional de Abogado.
- b. Que la Oficina de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Alas Peruanas, me aprobó con la Resolución N° 8217-2015-FDYCP-UAP, el desarrollo del proyecto de investigación antes citado.
- c. Que es indispensable para contrastar las hipótesis planteadas en la Tesis de Grado, contar con la opinión de expertos en materia de jurisprudencia y resultado de la aplicación de las normas jurídicas en relación con su especificidad y severidad para sancionar a las personas inmersas en dichos procesos contenciosos.
- d. Que siendo los Juzgados especializados de Tránsito y Seguridad Vial, los que tienen el conocimiento y jurisdicción sobre los procesos (penales, civiles y contencioso administrativos) en caso de accidentes de tránsito o infracciones al Código respectivo, de tal manera que son los elementos más versados y competentes en conocer de los delitos de lesiones, de homicidio culposo o incluso doloso, ocurridos “en el ámbito del tránsito vehicular”; resulta objetivo para los fines que persigo en mi investigación, contar con la opinión no contenciosa, profesional, técnica y personal de dichos magistrados.

FUNDAMENTOS DE DERECHO:

- a. Ley Universitaria, Ley N° 23733; Art. N°22.
- b. Decreto Legislativo N° 739, art. N°1.
- c. Ley de Juzgados de Tránsito y Seguridad Vial, Ley N° 29391, Art N° 2

ANEXOS:

Acompaño como anexos:

1. Fotocopia de DNI
2. Fotocopia carnet Universitario

3. Fotocopia de Resolución N° 8217-2015-FDYCP-UAP Aprobación proyecto Investigación Tesis para optar el Título Profesional de Abogado.
4. Copia preguntas de la encuesta

Por lo expuesto:

Solicito respetuosamente a Ud. Sr Presidente de la Corte Superior de Lima, disponer a quien corresponda acceder a mi pedido.

Santiago de Surco, 13 de Agosto del 2015.



.....
Juan Eduardo Robles Morales

Teléfono: 2747800/ 988475878



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: Bulnes Tarazona, Carlos
- 1.2 Institución donde labora: UNIVERSIDAD ALAS PERUANAS
- 1.3 Nombre del Instrumento motivo de Evaluación: ENCUESTA
- 1.4 Autor del instrumento: JUAN EDUARDO ROBLES MORALES
- 1.5 Título de la Investigación: ESTRATEGIA LEGAL PARA DETAR DE MAYOR EFECTIVIDAD Y REVENIDAO A LAS NORMAS PERUANAS QUE SANCIONAN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO QUE CONLLEVEN COMO RESULTADO MUERTE DE LA VICTIMA.

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

INDICADORES	CRITERIOS	DEFICIENTE					REGULAR					BUENA					MUY BUENA					
		8	9	11	15	20	26	31	38	42	48	55	65	65	70	75	80	85	90	95	100	
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.																					X
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables.																					X
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la investigación.																					X
4. ORGANIZACIÓN	Existe un constructo lógico en los ítems.																					X
5. SUFICIENCIA	Valora las dimensiones en cantidad y calidad																					X
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para cumplir con los objetivos trazados.																					X
7. CONSISTENCIA	Utiliza suficientes referentes bibliográficos.																					X
8. COHERENCIA	Entre Hipótesis dimensiones e indicadores.																				X	X
9. METODOLOGÍA	Cumple con los lineamientos metodológicos.																					X
10. PERTINENCIA	Es asertivo y funcional para la Ciencia																					X

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD: SEAN RECOMENDABLES REALIZAR su aplicabilidad.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 87% //

LUGAR Y FECHA: Lima 07 Dic. de 2016 //

FIRMA DEL EXPERTO INFORMANTE
 DNI: 86000148 Teléfono: 945927042