

FACULTAD DE DERECHO

Escuela Académico Profesional de Derecho

Tesis

**Causas del Incremento de accidentes de tránsito en
la provincia de Yauli - Oroya y su relación con el
delito de homicidio culposo agravado, 2024.**

Renan Ulises Renojo Perez

Para optar el Título Profesional de Abogado

Huancayo, 2025

Repositorio Institucional Continental
Tesis digital



Esta obra está bajo una Licencia "Creative Commons Atribución 4.0 Internacional" .

INFORME DE CONFORMIDAD DE ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

A : Decana de la Facultad de Derecho

DE : David Frank Molina Núñez.
Asesor de trabajo de investigación

ASUNTO : Remito resultado de evaluación de originalidad de trabajo de investigación

FECHA : 17 de mayo de 2025

Con sumo agrado me dirijo a vuestro despacho para informar que, en mi condición de asesor del trabajo de investigación:

Título:

Causas del Incremento de Accidentes de Tránsito en la Provincia de Yauli-Oroya y su Relación con el Delito de Homicidio Culposo Agravado, 2024.

Autores:

Renan Ulises Renojo Perez – EAP. Derecho.

Se procedió con la carga del documento a la plataforma "Turnitin" y se realizó la verificación completa de las coincidencias resaltadas por el software dando por resultado 15 % de similitud sin encontrarse hallazgos relacionados a plagio. Se utilizaron los siguientes filtros:

- Filtro de exclusión de bibliografía SI NO

- Filtro de exclusión de grupos de palabras menores SI NO
Nº de palabras excluidas (10):

- Exclusión de fuente por trabajo anterior del mismo estudiante SI NO

En consecuencia, se determina que el trabajo de investigación constituye un documento original al presentar similitud de otros autores (citas) por debajo del porcentaje establecido por la Universidad Continental.

Recae toda responsabilidad del contenido del trabajo de investigación sobre el autor y asesor, en concordancia a los principios expresados en el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos conducentes a Grados y Títulos – RENATI y en la normativa de la Universidad Continental.

Atentamente,

La firma del asesor obra en el archivo original
(No se muestra en este documento por estar expuesto a publicación)

DEDICATORIA

A mis padres, por su amor incondicional, sacrificios y enseñanzas, que han sido mi guía a lo largo de este camino.

A mis amigos y seres queridos, por su constante apoyo, palabras de aliento y comprensión en los momentos difíciles.

Y, finalmente, a Dios, por darme la fuerza y sabiduría para superar cada obstáculo, con éxito.

AGRADECIMIENTO

A mi asesor de tesis, por su invaluable guía, paciencia y dedicación, que me permitieron desarrollar este trabajo con confianza y rigor académico. A mis docentes, por compartir sus conocimientos y fomentar mi crecimiento profesional.

A mi familia, por ser mi pilar fundamental, brindándome su apoyo emocional y económico durante esta etapa.

A mis amigos, por sus palabras de ánimo y momentos de distracción que me ayudarán a mantener el equilibrio, dentro de las aulas que compartimos por muchos años de estudio.

ÍNDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	viii
RESUMEN	ix
ABSTRACT	x
INTRODUCCIÓN.....	11
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	14
1.1. Delimitación del problema	15
1.1.1. Delimitación espacial.....	15
1.1.2. Delimitación temporal	15
1.1.3. Delimitación conceptual.....	16
1.2. Formulación del problema.....	17
1.2.1. Problema general.....	17
1.2.2. Problemas específicos.....	17
1.3. Objetivos de la investigación.....	17
1.3.1. Objetivo general.....	17
1.3.2. Objetivos específicos	17
1.4. Justificación.....	18
1.4.1. Justificación social.....	18
1.4.2. Justificación teórica	18
1.4.3. Justificación metodológica	19
1.4.4. Importancia.....	19
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	20
2.1. Antecedentes de la investigación	20
2.1.1. Antecedentes internacionales.....	20
2.1.2. Antecedentes nacionales	20
2.1.3. Antecedentes locales.....	25
2.2. Bases teóricas	26
2.2.1. Teoría del delito	26
2.2.2. Imputación objetiva.....	31
2.2.3. Homicidio culposo	33
2.2.4. Accidente de tránsito	38

2.2.5. Vehículo motorizado o a motor	42
2.2.6. Analogía entre el delito de homicidio y el estado de ebriedad	43
2.2.7. Divergencias del delito de homicidio culposo agravado por conducción en estado de ebriedad o drogadicción y el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción	45
2.2.8. Los factores determinantes y contributivos de un accidente de tránsito	46
2.2.9. Manual de investigación de accidentes de tránsito	47
2.2.10. Peritaje técnico	50
2.11. Jurisprudencia relevante	51
2.12. Tipos penales conexos	54
2.12.1. Homicidio simple	54
2.12.2. Lesiones culposas	54
2.12.3. Omisión de socorro y exposición al peligro	56
2.3. Definición de términos básicos	56
CAPÍTULO III: METODOLOGÍA	59
3.1. Métodos y alcance de la investigación	59
3.1.1. Método general	59
3.1.2. Método específico	59
3.1.3. Tipo de investigación	59
3.1.4. Enfoque de investigación	60
3.1.5. Nivel de investigación	60
3.2. Diseño de la investigación	60
3.3. Población y muestra	60
3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	62
3.5. Técnicas de procesamiento de datos	62
3.6. Aspectos éticos de la investigación	63
CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN	64
4.1. Descripción de resultados	64
4.1.1. Descripción de resultados del primer instrumento	64
4.1.2. Descripción de resultados del segundo instrumento	93
4.2. Discusión de resultados	130
CONCLUSIONES	138
RECOMENDACIONES	140

REFERENCIAS	142
ANEXOS.....	148
Anexo 1: Cronograma.....	148
Anexo 2: Matriz de consistencia	149
Anexo 3: Instrumentos de recolección de datos.....	150
Anexo 4: Validación del instrumento.....	154
Anexo 5: Consentimiento informado.....	162

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cantidad de infracciones del conductor	81
Tabla 2 Rango de edades del conductor	83
Tabla 3 Dosaje ético del Conductor	84
Tabla 4 Dosaje ético del peatón	85
Tabla 5 Condiciones de la vía	86
Tabla 6 Factores climáticos	88
Tabla 7 Número de muertos	89
Tabla 8 Factor determinante.....	90
Tabla 9 Causa final del accidente.....	92
Tabla 10 Los accidentes de tránsito y el homicidio culposo.....	103
Tabla 11 Factores que contribuyen en el incremento de accidentes.....	104
Tabla 12 Respuesta judicial.....	105
Tabla 13 Efectividad de las penas	107
Tabla 14 Cumplimiento y fiscalización de las normas.....	108
Tabla 15 Percepción de la justicia	109
Tabla 16 Propuesta de mejora	110
Tabla 17 Causas del incremento de accidentes	122
Tabla 18 Factores más recurrentes en el incremento de accidentes	123
Tabla 19 Influencia del estado de las vías y del vehículo	124
Tabla 20 Rol de consumo de sustancias y la imprudencia	125
Tabla 21 Acciones preventivas.....	127
Tabla 22 Formación y educación vial	128
Tabla 23 Propuesta de mejora	129

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Cantidad de infracciones del conductor	82
Figura 2 Rango de edad del conductor	83
Figura 3 Dosaje étílico del conductor	85
Figura 4 Dosaje étílico del peatón	86
Figura 5 Condiciones de la vía	87
Figura 6 Factores climáticos	88
Figura 7 Número de muertes	90
Figura 8 Factor determinante	91
Figura 9 Causa final del accidente	92
Figura 10 Los accidentes de tránsito y el homicidio culposo	103
Figura 11 Factores que contribuyen al incremento de los accidentes	105
Figura 12 Respuesta Judicial	106
Figura 13 Efectividad de las penas	107
Figura 14 Cumplimiento y fiscalización de las normas	108
Figura 15 Percepción de justicia	109
Figura 16 Propuestas de mejora	111
Figura 17 Causas del incremento de accidentes	122
Figura 18 Factores más recurrentes en accidentes	123
Figura 19 Influencia de las vías y del estado de los vehículos	125
Figura 20 Rol del consumo de sustancias y la imprudencia	126
Figura 21 Acciones preventivas	127
Figura 22 Formación y educación vial	128
Figura 23 Propuesta de mejora	129

RESUMEN

La presente investigación tiene como finalidad abordar el problema sobre cuáles son las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli (Oroya) y cómo se relacionan con el delito de homicidio culposo agravado en el año 2024. En este sentido, se planteó, como objetivo general, identificar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli, analizando su relación con el delito de homicidio culposo agravado durante el año 2024. Asimismo, se busca comprender los factores involucrados y su impacto en la seguridad vial. Para ello, se empleó una metodología básica, dogmática jurídica, con enfoque cualitativo, nivel descriptivo y un diseño descriptivo simple. La población y muestra estuvo conformada por los 10 casos más relevantes —registrados entre el periodo de enero a diciembre del año 2024— que hayan seguido una investigación en el Ministerio Público, bajo el delito de homicidio culposo agravado por accidente de tránsito. De manera análoga, se realizaron 10 entrevistas a 5 efectivos policiales y 5 abogados penalistas.

Los resultados indican que, las causas relacionadas con el incremento de accidentes de tránsito, se catalogan como un actuar imprudente según el reglamento. Por este motivo, se evidenció una inobservancia al deber objetivo de cuidado y al riesgo permitido. Finalmente, se concluye que la inobservancia del deber objetivo de cuidado, especialmente en conductas como el exceso de velocidad y la conducción en estado de ebriedad, está directamente vinculada a la comisión de delitos culposos, como el homicidio culposo agravado según el artículo 111 del Código Penal. Estas conductas constituyen una infracción al riesgo permitido al vulnerar las disposiciones del reglamento de tránsito, que regula la conducción vehicular.

Palabras clave: Homicidio, Homicidio culposo agravado, accidente de tránsito, seguridad vial, riesgo permitido.

ABSTRACT

The purpose of this research is to address the problem of the causes of the increase in traffic accidents in the province of Yauli (Oroya) and how they are related to the crime of aggravated culpable homicide in the year 2024. The general objective was to identify the causes of the increase in traffic accidents in the province of Yauli, analysing their relationship with the crime of aggravated culpable homicide in the year 2024. It also seeks to understand the factors involved and their impact on road safety. For this purpose, a basic legal dogmatic methodology was used, with a qualitative approach, descriptive level and a simple descriptive design. The population and sample consisted of the 10 most relevant cases - registered between January and December 2024 - that have been investigated by the Public Prosecutor's Office for the crime of aggravated culpable homicide due to a traffic accident. Similarly, 10 interviews were conducted with 5 police officers and 5 criminal lawyers. The results show that the causes of the increase in traffic accidents are classified as recklessness according to the regulations. For this reason, there was evidence of a failure to observe the objective duty of care and the permissible risk. Finally, it is concluded that the non-observance of the objective duty of care, especially in behaviours such as speeding and drunk driving, is directly linked to the commission of culpable offences, such as aggravated culpable homicide according to article 111 of the Penal Code. These behaviours constitute an infringement of the permitted risk by violating the provisions of the traffic regulations, which regulate vehicle driving

Keywords: Homicide, aggravated negligent homicide, traffic accident, road safety, risk allowed.

INTRODUCCIÓN

El sistema legal peruano, al igual que otros sistemas jurídicos modernos, intenta encontrar un balance entre proteger bienes jurídicos fundamentales y considerar las circunstancias que pueden disminuir o aumentar la responsabilidad penal de las personas. En este marco, surge un problema debido al aumento de accidentes de tránsito relacionados con el homicidio culposo, ya que a pesar de las sanciones establecidas por la ley, estos hechos no parecen reducirse, generando así una sensación de inseguridad jurídica entre los ciudadanos (Menor, 2025).

Al respecto, el artículo 111 del Código Penal estipula una pena privativa de la libertad no menor de cuatro años ni mayor de ocho años para el delito de homicidio culposo, esto, cuando la muerte se produce utilizando un vehículo motorizado y el agente se encuentra bajo los efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en una 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) o por inobservancia de las reglas de tránsito. Esta disposición incrementa la punibilidad del delito al considerar la ebriedad o el contexto mencionado como una circunstancia agravante, dada la mayor peligrosidad y riesgo inherente en estos casos.

Teniendo en cuenta ello, resulta relevante emprender este estudio, ya que, según Silva (2024), el Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana reveló que estos casos aumentaron un 34 % solo entre los años 2022 y 2023, dando una cifra total de 27,020 accidentes de tránsito registrados para el último trimestre del año 2023.

Esta problemática afecta a la población en general, ya sean niños, jóvenes o adultos, perjudicando de forma directa el proyecto de vida de las personas. Además,

incrementa las posibilidades de discapacidad y carga económica para las familias y el sistema de salud. Esto representa un grave problema de salud pública con consecuencias devastadoras, tanto en términos de pérdida de vidas humanas, como en lesiones y discapacidades.

En este sentido, se plantea como objetivo general, identificar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli (Oroya), analizando su relación con el delito de homicidio culposo agravado en el año 2024, con el propósito de comprender los factores involucrados y su impacto en la seguridad vial.

Para poder cumplir con dicho objetivo, la presente investigación se subdivide en tres capítulos. El primer capítulo presenta las delimitaciones de la investigación desde un plano espacial, temporal y conceptual, así como la regulación del objetivo general citado. Asimismo, se presenta el problema general que sustenta la investigación.

En el segundo capítulo, se exponen los antecedentes de la investigación en tres partes. La primera desarrolla los antecedentes internacionales, la segunda los antecedentes nacionales y la tercera los antecedentes locales.

Por ejemplo, el estudio de Ramos (2022), titulado *Delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil en el 2° Juzgado Penal Unipersonal de Satipo – 2020*, analiza la relación entre los delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil. Utilizando una metodología básica, socio-jurídica de nivel correlacional y un diseño no experimental, concluye que las sentencias por este delito incluyen el pago de reparación civil, cuya cuantificación se basa en criterios jurídicos. Sin embargo, señala que los jueces no aplican dichos criterios de manera proporcional. Para seleccionar este antecedente y otros, se consideraron ciertos criterios de selección como el tiempo de

antigüedad de los documentos (no debiendo superar los 5 años de antigüedad), el tema que debe ser compatible con al menos una de las variables, y la metodología empleada en dichas investigaciones.

Finalmente, en el tercer capítulo se desarrolla la metodología del presente proyecto. Aquí, se aplica un método general, el método científico, y como método específico, el dogmático-jurídico. La investigación es de tipo básica, con un enfoque cualitativo, un nivel y diseño descriptivo simple. Para ello, la muestra está conformada por 10 casos relevantes, registrados entre el periodo de enero a diciembre del año 2024, que hayan seguido una investigación en el Ministerio Público bajo el delito de homicidio culposo en accidentes de tránsito. Además, se incorporan 10 entrevistas a 5 efectivos policiales y 5 abogados penalistas. Finalmente, las técnicas aplicadas para el recojo de información son el análisis documental y la entrevista semiestructurada.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En el Perú, los accidentes de tránsito representan un grave problema de salud pública, con consecuencias devastadoras tanto en términos de pérdida de vidas humanas como en lesiones y discapacidades. Según el Ministerio de Salud (2012), ocurre un accidente de tránsito cada hora, muchas veces relacionado con el consumo de alcohol. Solo en el año 2011, conductores y peatones produjeron 8,929 accidentes. Esta problemática no solo afecta a la población joven, reduciendo sus años de vida humana, sino que también incrementa las posibilidades de discapacidad y carga económica para las familias y el sistema de salud.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) reportó que, entre enero y julio de 2023, se registraron 47,629 accidentes de tránsito, que ocasionaron la muerte de 1,853 personas y lesiones a 30,850 más. De los fallecidos, un alto porcentaje corresponde a conductores, pasajeros y peatones, evidenciando una crisis que afecta a todos los usuarios de la vía. Además, el exceso de velocidad y la falta de respeto por las normas de tránsito se identifican como las principales causas de estos siniestros, en los que destacan vehículos como *station wagons*, automóviles y motocicletas.

En la provincia de Yauli (Oroya), esta problemática tiene características particulares debido a factores como la geografía compleja, la falta de mantenimiento en las vías y el incremento en el parque automotor. Sin embargo, resulta preocupante que, a pesar de la existencia de sanciones previstas en el Código Penal Peruano, específicamente en su artículo 111 sobre homicidio culposo, en donde los párrafos segundo y tercero constituyen como agravantes de la sanción penal, el número de accidentes de tránsito y muertes no disminuya significativamente. Este artículo establece penas de prisión para aquellos que, por negligencia o inobservancia de reglas,

ocasionen la muerte de una o varias personas, pero su impacto como medida preventiva parece ser limitado.

Finalmente, aunque el Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONASEVI) subraya la importancia de implementar políticas y acciones para mejorar la seguridad vial, los datos reflejan que estas medidas aún no han logrado frenar el incremento de accidentes, especialmente en regiones críticas como Lima, Arequipa, La Libertad y Piura, y provincias como Yauli (Oroya). Este estudio busca analizar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en esta provincia y su relación con el delito de homicidio culposo agravado, con el objetivo de identificar factores clave y proponer estrategias para reducir este grave problema.

1.1. Delimitación del problema

Para determinar de forma correcta la delimitación de presente trabajo, se optó por subdividirlo en tres. Para ello, se contará con una delimitación espacial, una temporal y una conceptual.

1.1.1. Delimitación espacial

Se analizaron los casos sobre accidente de tránsito en la Provincia de Yauli, sobre todo aquellos en donde se tenía la calificación de delito culposo agravado; así como los artículos relacionados con el proceso penal dentro del Código Procesal Penal, con la finalidad de analizar, desde ambas perspectivas, las posibles causas del incremento de este tipo de delitos.

1.1.2. Delimitación temporal

Este proyecto de tesis fue iniciado el 16 de diciembre del año 2024 y considerando el tiempo y periodo establecidos por el área de grados y títulos, culminó el 26 de mayo del 2025.

1.1.3. Delimitación conceptual

El accidente de tránsito se define como aquel hecho que ocurre en la vía pública de manera súbita e inesperada, causado por condiciones y actos irresponsables que, en muchos casos, son potencialmente previsibles. Estos accidentes pueden ser atribuibles a diversos factores, entre ellos:

- ✓ Factores humanos: Conductas negligentes o imprudentes de los conductores o peatones.
- ✓ Factores materiales: Vehículos automotores en mal estado o sin el mantenimiento adecuado.
- ✓ Factores ambientales: Condiciones climáticas adversas.
- ✓ Factores viales: Deficiencias en la señalización o caminos en mal estado.

Las consecuencias de estos eventos pueden ser graves, incluyendo la pérdida prematura de vidas humanas, lesiones físicas y psicológicas, secuelas permanentes, daños materiales y perjuicios a terceros.

En el ámbito jurídico, las conductas asociadas a accidentes de tránsito que ocasionan la muerte de una persona están reguladas en el artículo 111 del Código Penal Peruano, que tipifica el delito de homicidio culposo. Este precepto sanciona las acciones negligentes o imprudentes que causan la muerte, reconociendo la responsabilidad penal de quienes, por descuido o falta de diligencia, generan estos hechos trágicos.

El derecho penal, como última ratio, interviene para garantizar la protección de bienes jurídicos fundamentales, como la vida y la integridad personal, mediante la imposición de sanciones proporcionales y razonables. Para desarrollar este proyecto, se analizará la regulación del Código Penal Peruano, en particular el artículo 111, complementando este análisis con posiciones doctrinarias y jurisprudenciales

relevantes que permitan profundizar en el estudio del homicidio culposo en el contexto de los accidentes de tránsito.

1.2. Formulación del problema

1.2.1. Problema general

¿Cuáles son las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli (Oroya) y cómo se relacionan con el delito de homicidio culposo agravado en el año 2024?

1.2.2. Problemas específicos

- ✓ ¿Qué factores contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya?
- ✓ ¿Cómo influyen estos factores en la ocurrencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales en Yauli – Oroya?
- ✓ ¿Cuál es la relación de los factores en la concurrencia de los accidentes de tránsito en Yauli – Oroya, con el delito de homicidio culposo agravado?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Identificar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli (Oroya) y analizar su relación con el delito de homicidio culposo agravado durante el año 2024, con el propósito de comprender los factores involucrados y su impacto en la seguridad vial.

1.3.2. Objetivos específicos

- ✓ Determinar los factores que contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya.
- ✓ Analizar cómo estos factores influyen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales en Yauli – Oroya.

- ✓ Analizar cuál es la relación de los factores en la concurrencia de los accidentes de tránsito en Yauli - Oroya, con el delito de homicidio culposo agravado.

1.4. Justificación

1.4.1. Justificación social

El presente proyecto desarrolla el análisis de uno de los temas más controvertidos dentro del derecho penal peruano: el incremento de los accidentes de tránsito y su relación con el homicidio culposo agravado. Teniendo en cuenta ello, es trascendental la función jurisdiccional que realizan las diferentes entidades del Estado, dado que son sus criterios los que finalmente determinan si la calificación es la adecuada o no.

Dicho eso, la presente investigación buscará beneficiar a la sociedad en general y, sobre todo, a los abogados y jueces aplicadores del Derecho Penal y Procesal Penal, a la Policía Nacional del Perú, específicamente al área de investigación de accidentes de tránsito.

1.4.2. Justificación teórica

La presente investigación hizo uso de fuentes primarias, normas especiales como el Código Penal y el Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito. Del mismo modo, se tomaron como base las posturas doctrinarias que puedan respaldar las hipótesis formuladas; así como libros que desarrollen el delito de homicidio culposo y los casos más trascendentales.

La conveniencia y la importancia social del análisis de cualquier delito radican en la trascendencia del mismo, dado que, en comparación con otras áreas del derecho, el derecho penal es de aplicación última. Además, si este delito puede o no tener

relación con otro aspecto social importante, como es el caso de los accidentes de tránsito, y su incremento.

1.4.3. Justificación metodológica

Desde el plano metodológico, se plasmó una aportación significativa al campo de estudio, ya que se crearon, construyeron y evaluaron, las herramientas de recopilación de información. Una vez validada y verificada su confiabilidad, estas herramientas podrán servir de apoyo para las futuras investigaciones jurídicas. En suma, se hizo uso del método científico como método general y el dogmático-jurídico como método específico, además de un enfoque cualitativo, de nivel descriptivo y diseño descriptivo simple. Esta metodología aportará para el cumplimiento de los objetivos trazados.

1.4.4. Importancia

La realización de este proyecto permitirá evaluar cómo se aplican las leyes relacionadas con el delito de homicidio culposo agravado, identificando posibles vacíos legales, ineficiencias en los procesos judiciales o desigualdades en la aplicación de sanciones. Esto contribuye al perfeccionamiento del marco normativo y a una mejor administración de justicia.

Además, se genera conciencia en la población sobre la gravedad de los accidentes de tránsito y sus consecuencias legales. También, puede fomentar comportamientos responsables en conductores y peatones, reduciendo la probabilidad de accidentes.

Finalmente, ambos temas ayudarán a fortalecer no solo el ordenamiento jurídico, sino también proporcionarán una correcta identificación de las principales causas que estarían relacionadas con el incremento de accidentes de tránsito.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

Para seleccionar los antecedentes del presente trabajo, se tuvieron en cuenta criterios de selección; en primer lugar, la literatura debe estar relacionada con alguna o ambas variables; en segundo lugar, la metodología empleada debe ser compatible con el método seleccionado en el presente trabajo; finalmente los trabajos no deben tener una antigüedad de más de 5 años.

2.1.1. Antecedentes internacionales

En primer lugar, Meza (2019), en su trabajo de investigación que lleva por título *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana*, para optar la especialidad en la Universidad de Carabobo, Venezuela, busca analizar las causas de homicidio culposo en la legislación penal venezolana en casos de accidentes de tránsito. Para ello, la investigación fue de tipo descriptiva, jurídica y documental. Concluyó que, se tiene que tratar a los accidentes de tránsito como comienzo de homicidio culposo en vía a establecer el tipo de agente, manera en que sucedió y el grado de culpabilidad, lo cual lleva a exponer una actividad valorativa del juez en cuanto al nivel de reprochabilidad que tiene la conducta del agente causante de un daño, analizando la relación subjetiva, psicológica, entre el autor y el hecho típico antijurídico. Por este motivo, entre una de las indicaciones, señala que se plantee ejecutar una investigación absoluta por parte de los juristas en la materia a fin de modificar el Código Penal en cuanto a la pena ajustable en el homicidio culposo ocurrido en accidentes de tránsito, ya que va en contra del bien jurídico de la vida.

2.1.2. Antecedentes nacionales

En primer lugar, Asmat (2019), en su trabajo de investigación que se titula *El delito de Conducción en Estado de Ebriedad, Perú 2019*, para optar el título profesional

de abogado, en la Universidad Peruana Las Américas, Lima, propone analizar y describir la relación que existe entre los índices del delito conducción en estado de ebriedad, y los 0.50 gramos-litro de alcohol en la sangre. Para cumplir con dicho objetivo, se empleó una investigación científica jurídica, cualitativa, no interactiva, y un método científico. Concluyó, que el delito objeto de la presente investigación genera grandes rubros estadísticos de muertes por su naturaleza. Estas cifras seguirán en aumento, mientras no se tome conciencia de la instrucción técnica, educativa y ética de la profesión de conductor o chofer.

En segundo lugar, Prado y Valverde (2020), en su investigación *Tratamiento penitenciario del homicida culposo por conducción de vehículo en estado de ebriedad*, para optar el título profesional de Abogado en la Universidad César Vallejo (Lima), analiza la eficiencia del tratamiento penitenciario en los sentenciados por homicidio culposo por conducción de vehículo en estado ebriedad. Para ello, la metodología fue de tipo básica, con un diseño fenomenológico. Concluyó, que la cárcel es un medio resocializador que reproduce la violencia ejerciendo el estado un poder punitivo que busca un control social caracterizado por castigar y disuadir a los miembros de la sociedad, y esto se presenta con mayor gravedad en los delitos de conducción en estado de ebriedad.

En esa línea, Lazarte (2020), en su trabajo de investigación que lleva por título *Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque – enero – julio del 2019*, para optar el título profesional de abogado en la Universidad Señor de Sipán, plantea el objetivo de establecer los principales elementos determinantes que producen los accidentes de tránsito en el distrito de Lambayeque desde enero a julio del 2019. Para ello, se empleó una metodología cuantitativa. Concluyó que, los accidentes de tránsito por ingesta de

alcohol, vinculados al homicidio culposo en Lambayeque (enero-julio 2019), están influenciados por varios factores. Por un lado, el factor educativo, debido a la falta de educación vial, que refuerce el conocimiento de las normas sobre no conducir ebrio. Por otro lado, el entorno social, donde la falta de sanciones a conductores ebrios fomenta la imitación. Finalmente, el factor personal relacionado con la falta de responsabilidad y sensibilización de los conductores al manejar tras consumir alcohol.

De manera análoga, Flores (2020), en su trabajo de investigación que lleva por título *Imputación objetiva en el delito de homicidio culposo agravado por conducir en estado de ebriedad, 2019* (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Privada TELESUP, Lima), plantea estudiar la configuración típica de la imputación objetiva en el delito de homicidio culposo por conducir en estado de ebriedad. Para ello, empleó una metodología no experimental, cualitativa y básica, orientándose en un diseño de teoría fundamentada y narrativa. Concluyó que, el reciente incremento del parque automotor ha generado un aumento de los accidentes de tránsito, entre ellos, algunos con resultados fatales con consecuencias de muerte. Sin embargo, indica que algunos efectivos de la Policía Nacional no tienen la experiencia requerida para la investigación correspondiente de los accidentes de tránsito, haciendo incipiente el atestado policial, misma que sube a la carpeta fiscal correspondiente.

Para Lopez y Hurtado (2021), en su trabajo de investigación titulado *El delito de homicidio culposo y la conducción de vehículo en estado de ebriedad en la ciudad de Puerto Maldonado, Madre de Dios 2018* (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Nacional de la Amazonía de Madre de Dios), plantea como objetivo determinar el indicador fáctico que se tiene que considerar en el establecimiento de accidentes de tránsito y cometer el delito de homicidios culposos ocasionados por la conducción de vehículo en estado de ebriedad en la ciudad de Puerto Maldonado. Para

ello, empleó una metodología descriptiva explicativa con un diseño de estudio no experimental. Concluyó que, se puede realizar la atribución de Homicidio Culposo al delito de accidente de tránsito al tenerse el indicador fáctico de conductas y momentos previos, durante y posterior a los eventos dañosos, en las que los conductores de los vehículos móviles presentan tener conocimientos de sus actos, las representaciones y aceptaciones de las muertes o lesión que puedan ocasionar sus conductas, teniéndose la manifestación de desprecios por las vidas e integridades físicas de los otros individuos.

En este mismo sentido, Manya y Cusi (2021), en su trabajo de investigación que lleva por título *Incidencia en accidentes de tránsitos ocasionados por conductores en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo, en el distrito de Tambopata – 2019* (para optar el título profesional de Abogados, en la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios), busca determinar cuáles son las incidencias que genera este tipo de delitos, ocasionados por los irresponsables conductores que se encuentran en estado de ebriedad causando lesiones con subsecuente muerte de la víctima, aunándose el destrozo de los bienes patrimoniales de la persona agraviada. Para ello, empleó una metodología con un enfoque cualitativo. Concluyó que, la mayoría de los conductores que ocasionan este tipo de delitos no tienen conocimientos sobre el reglamento de tránsito y no conocen cuáles son las sanciones por ocasionar accidentes de tránsito por la conducción en estado etílico. Además, las autoridades competentes (fiscalía, Policía Nacional del Perú) en la materia no poseen una capacitación adecuada.

Bajo esa línea, Flores (2023), en su investigación titulada *Homicidios culposos por conducción en estado de ebriedad y las sanciones penales en los juzgados de Huaura, 2020* (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión, Huacho), busca determinar cuál es la relación entre los homicidios culposos por conducción en estado de ebriedad y las sanciones penales en

los Juzgados de Huaura - 2020. Para ello, aplicó una metodología básica, correlacional y cuantitativa. Concluyó que, resulta necesario modificar el texto establecido en el Código Penal para sancionar el delito de homicidio culposo por conducción en estado de ebriedad, toda vez que es un delito que se viene dando con frecuencia en nuestra realidad y debe sancionarse con penas más proporcionales.

Por su parte, Ramos (2022), en su trabajo de investigación que lleva por título *Delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil en el 2.º Juzgado Penal Unipersonal de Satipo – 2020* (para optar el grado de Maestro en Derecho con Mención en Derecho Penal y Derecho Procesal Penal, en la Universidad Continental), plantea determinar de qué manera los delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito se relacionan con la cuantificación de la reparación civil en el 2.º Juzgado Penal Unipersonal de Satipo. Para ello, empleó una metodología básica, socio jurídica, de nivel correlacional, y un diseño no experimental. Concluyó que, el delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito deviene en sentencias de pago de reparación civil; las mismas que son cuantificadas económicamente sobre la base de criterios jurídicos por parte del juzgador. Sin embargo, los jueces no estarían aplicando los criterios de manera proporcional, respecto a la determinación de la reparación civil en el 2.º Juzgado Penal Unipersonal de Satipo.

Finalmente, Villacorta (2024), en su trabajo de investigación titulado *Las características del delito contra la vida, el cuerpo y la salud en la modalidad de homicidio culposo en la conducción en estado de ebriedad—Áncash 2021* (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Católica Los Ángeles Chimbote) busca determinar las características del delito contra la vida el cuerpo y la salud en la modalidad de homicidio culposo en la conducción de estado de ebriedad en Áncash. Para ello, empleó una metodología de nivel descriptivo, de enfoque mixto, con un

diseño no experimental. Concluyó que, la responsabilidad del conductor, se encuentra tipificada y sancionada penalmente, vista por los jueces que declaran la responsabilidad penal del imputado en el delito contra la vida, el cuerpo y la salud en la modalidad de homicidio culposo. En el delito contra la vida, el bien jurídico protegido es la vida humana. El homicidio culposo consiste en ocasionar por culpa la muerte de una persona, es la acción u omisión, donde se verifica por negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia de los reglamentos y normas.

2.1.3. Antecedentes locales

En primer lugar, Yauri (2022), en su trabajo de investigación que lleva por título *Valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Junín* (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Peruana Los Andes), busca determinar la relación entre el valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Junín. Para ello, empleó una metodología de tipo básica basada en el método científico, con un nivel correlacional simple, y un diseño no experimental. Concluyó que, no existe una relación directa y significativa entre el valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Junín. Aquí, la mayoría de los operadores judiciales están muy de acuerdo acerca de la importancia del valor probatorio del informe técnico policial (35.0 %), asimismo la mayoría de los operadores judiciales del Distrito Judicial de Junín están muy de acuerdo acerca de que el homicidio culposo es un acto de negligencia e irrespeto a los reglamentos de tránsito (40.0 %).

En segundo lugar, Casachagua (2023), en su investigación titulada *La reparación civil en los delitos de homicidio culposo asociado a accidentes de tránsito*

del Módulo Penal de la provincia de Junín de la corte superior justicia de Junín (para optar el título profesional de Abogado en la Universidad Peruana Los Andes) propone describir cómo la comisión de homicidio culposo por accidentes de tránsito evalúa los diversos daños generados en los agraviados para la determinación de la reparación civil. La metodología empleada fue de tipo básica, cualitativa, de método inductivo deductivo, de nivel explicativo y un diseño no experimental transversal. Concluyó que, la Comisión de Reparación Civil desarrolla una evaluación inadecuada, insuficiente, desproporcional e inconsecuente, evidenciando deficiencias en la Constitución Política, el Código Penal y el Código Civil, donde no se brinda la seguridad jurídica. Por lo tanto, se recomienda su análisis exhaustivo ante la determinación de la reparación.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Teoría del delito

Para Peña y Almanza (2010), la teoría del delito es un conjunto de postulados que, desde una perspectiva dogmática específica, determinan los elementos que permiten o impiden la imposición de una sanción penal a una conducta humana.

Para ello, se recurre al estudio (en este caso específico) del dogma, que no es otra cosa que la ley penal, fuente obligatoria para el derecho penal.

Por otro lado, Calderón (2015) lo define como el efecto jurídico-penal: la teoría del delito analiza los elementos que fundamentan la aplicación de una sanción o medida de seguridad.

2.2.1.1. Teorías que explican el delito

a) Teoría del causalismo naturalista

El principal ponente es Franz von Liszt y Ernst von Beling, que entienden al delito como la acción en términos físico o naturalistas, conformada por un movimiento corporal y un resultado en la modificación del mundo exterior (nexo causal), dentro de

ellas se distinguen las fases internas (ideación, deliberación, resolución) y las externas (exteriorización, preparación, ejecución) del delito, así como los elementos objetivos (tipicidad y antijuricidad) y subjetivos (culpabilidad) (Peña & Almanza, 2010).

b) Teoría del causalismo valorativo

Para esta teoría, el principal representante es Edmund Mezger, quien agrega un elemento adicional al concepto naturalista de la acción, que es la “voluntad”, estableciendo la necesidad de analizar dentro del tipo un contenido adicional de valor o de intencionalidad. Por lo tanto, se abre la posibilidad de graduar el injusto de acuerdo con la gravedad del daño causado y de establecer nuevas causas de justificación (Peña & Almanza, 2010).

c) Teoría del finalismo

Instaurado por Hans Welzel, partiendo desde la premisa de que la causalidad es ciega, la finalidad es evidente, ya que el hombre se propone fines y, gracias a su previo conocimiento de las leyes naturales, puede anticipar el curso y los resultados de su actividad, dentro de ciertos límites. Por lo tanto, la voluntad va primero mentalmente hacia el fin (se lo representa, lo anticipa) y desde la misma regresa a los medios para poner en marca el curso causal con los medios elegidos, conduciendo el proceso hacia la realización del objetivo (Peña & Almanza, 2010).

d) Teoría del funcionalismo

Dentro de esta teoría se encuentran dos subteorías, la primera a cargo de Claus Roxin respecto al funcionalismo moderado y la segunda a cargo de Günther Jakobs, denominada funcionalismo sociológico o radical.

En primer lugar, el funcionalismo moderado reconoce los elementos del delito propuestos por el finalismo (tipicidad, antijuricidad, culpabilidad), pero con una

orientación político criminal, puesto que los presupuestos de la punibilidad deben estar orientados por los fines del derecho penal (Peña & Almanza, 2010).

Por lo tanto, en esta subteoría, la manifestación de la personalidad es relevante y se articula de manera sistemática con el elemento de enlace o unión dentro del tipo penal. Esto se evidencia en la función preventiva general, el principio de legalidad, el tipo objetivo y subjetivo, así como en la imputación al tipo objetivo (como la reacción frente al riesgo no permitido y la realización de dicho riesgo) (Peña & Almanza, 2010).

En segundo lugar, el funcionalismo sociológico o radical, considera al derecho como garante de la identidad normativa, la constitución y la sociedad, cuyo objeto es resolver los problemas del sistema social. Para esta teoría, la pena está al servicio del ejercicio de la fidelidad al derecho, esto es, a lo que hoy se llama “prevención general positiva” y la elaboración conceptual penal se realiza conforme a exigencias preventivas generales (Peña & Almanza, 2010).

2.2.1.2. Características de la teoría del delito

Para Peña y Almanza (2010, p. 20), la teoría del delito presenta las siguientes características:

- ✓ Se considera un sistema porque constituye un conjunto estructurado y organizado de conocimientos.
- ✓ Se trata de hipótesis, ya que son afirmaciones cuya veracidad puede comprobarse, verificarse o corroborarse de manera indirecta a través de sus efectos.
- ✓ Presenta una tendencia dogmática por formar parte de una ciencia social. Dado que no hay un consenso único sobre cómo abordar el fenómeno del delito, existen diversos sistemas que intentan explicarlo.

- ✓ Consecuencia jurídico-penal: la teoría del delito estudia todos los aspectos que justifican la imposición de una pena o medida de seguridad.

2.2.1.3. Estructura del delito

Calderón (2015) menciona que la configuración más efectiva para el análisis dogmático de los casos penales se basa en la teoría que establece cinco elementos. El delito se define como una conducta o hecho que es típico, antijurídico, culpable y punible.

a) Conducta o hecho

Para que un delito exista, debe producirse una conducta, ya que esto constituye su elemento fundamental. La conducta es un hecho material, de carácter externo, que puede ser positivo o negativo y es realizada por una persona. Se trata de una acción o inacción voluntaria, compuesta por dos elementos esenciales.

El elemento psíquico se refiere a la intención del sujeto de realizar u omitir un acto, como querer disparar un arma, golpear a alguien o apropiarse de un bien ajeno. Por otro lado, el elemento físico consiste en la ejecución o no de una acción, siendo la omisión relevante solo cuando existe una obligación de actuar. Ejemplos de ello incluyen disparar un arma de fuego o incumplir con el pago de una pensión alimenticia.

b) Tipicidad

Dentro de este segundo elemento se distinguen dos aspectos: el tipo y la tipicidad. El primero es entendido como la descripción de la conducta o hecho delictuoso y, por otro lado, la tipicidad es la adecuación exacta de una conducta o un hecho con el tipo descrito en la ley.

Empero, si una conducta, por más reprochable que sea socialmente, no calza perfectamente en un tipo, no existirá delito alguno; por ende, se produce la atipicidad.

c) Antijuricidad

La antijuricidad es el juicio de valor objetivo que se hace de una conducta o hecho típico que lesiona o pone en peligro el bien jurídicamente protegido, es decir, supone lo contrario a derecho; por lo tanto, no basta que el hecho sea típico, sino que se necesita que sea antijurídico, contrario a la normal penal.

d) Culpabilidad

En este apartado, se deben de analizar otros contenidos que son necesarios para entender de forma clara lo que engloba la culpabilidad.

Siendo ello, en primer lugar se tiene la imputabilidad, entendida como la capacidad que tiene una persona para conocer las consecuencias de su conducta frente al ordenamiento jurídico, lo que implica que solo podrá ser culpable la persona que tiene dicha capacidad, por ende es imputable, respondiendo así a una doble capacidad, la primera es la del elemento intelectual (entender) y la segunda del elemento volitivo (capacidad de querer), mediante una interpretación a contrario se entenderá que si una persona no posee dichas condiciones es inimputable.

Por otro lado, la culpabilidad se refiere a la posibilidad de atribuir responsabilidad a una persona imputable, consciente de la ilegalidad de su acción, por haber cometido un delito o causado un daño, cuando tenía la obligación y la capacidad de actuar de manera diferente. En otras palabras, implica un juicio sobre la actitud subjetiva del agente, reprochándole la realización de una conducta o hecho que encaja dentro de un tipo penal y es contrario al derecho.

Dentro de la culpabilidad propiamente dicha encontramos al dolo y la culpa; en primer lugar, el dolo es entendido como la intención prevista y querida por el agente, con la finalidad de obtener un resultado delictuoso, por lo tanto, obra con dolo la persona que consciente y con voluntad quiere la producción de un hecho típico que realizara antijurídicamente.

En segundo lugar, la culpa, se da cuando no se quiere producir el resultado, que era previsible y evitable, pero que, por razones de haber actuado con falta de pericia que debía observar, se produce un resultado que no se quería.

e) Punibilidad

La punibilidad es la advertencia legal que se establece en el tipo penal como consecuencia de la comisión de un delito. Representa el efecto jurídico derivado de una conducta que cumple con los elementos de tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad. Sin embargo, no debe confundirse con la pena, ya que esta última constituye la sanción específica impuesta por la comisión del delito.

2.2.2. Imputación objetiva

En todo delito se requiere, como primer nivel de análisis, que se verifique un nexo de causalidad, entre el comportamiento del sujeto activo y la producción del resultado. Es decir, para tipificar una conducta a un tipo legal es necesario comprobar la relación existente entre esa conducta y el resultado típico. Esta comprobación del vínculo jurídico entre la acción y el resultado se denomina el juicio normativo de la imputación objetiva.

Al respecto, Valderrama (2021, p. 1) sostiene que, la imputación objetiva o el elemento (tipo) objetivo, se determina, con los siguientes criterios: a) el sujeto activo del delito, b) la conducta típica y, por lo general, c) el resultado que consuma el delito.

El nexo causal es el vínculo jurídico entre una acción u omisión y el resultado dañino o lesivo que se genera (Dal Dosso, 2011). Esto es clave para determinar la responsabilidad civil o penal, ya que debe probarse que la conducta del agente es la causa directa o adecuada del daño causado.

Por ende, todo tipo penal, deberá de cumplir con los tres elementos que se mencionan, no debiendo faltar alguno. Dicho ello, se desarrollarán cada uno de los elementos de la imputación objetiva.

a) El sujeto activo del delito

Al respecto, Almanza y Peña (2014) denominan como agentes del delito a:

Aquellas personas que se encuentran interrelacionadas al momento de la comisión de un delito, esto debido a que uno arremete al otro. Al primero se le llama sujeto o agente activo del delito, mientras que el segundo se trata del sujeto o agente pasivo del delito.

Por otro lado, Valderrama (2021) menciona que:

Independientemente de la distinción general del delito en función de los sujetos, existe otra que es establecida por cada tipo penal. Son indeterminados, cuando la ley no requiere una característica específica en ellos. Entiéndase, por tanto, que cualquiera podría, o bien cometer, o bien padecer el delito, pues suelen ser ubicados en la redacción de nuestro Código Penal con los pronombres (“el que”, “aquel que”, “a quien resulte”). Sin embargo, pueden ser determinados cuando la ley penal, en su redacción, exija una característica específica o calidad especial para identificar al autor y a la víctima del delito (p. 4).

Por lo tanto, el sujeto activo del delito es aquel que comete la acción legal regulada en el tipo penal, y para su identificación, se podrá realizar según la regulación propia del tipo penal, con las distinciones que se especifiquen.

b) La conducta típica

Es la descripción de la acción humana considerada punible. El tipo penal no solo describe acciones u omisiones, sino que describe un ámbito situacional

determinado. Por lo tanto, esta conducta es la adecuación de un hecho a un tipo penal y se puede observar si esta calza o no.

c) El resultado que consuma el delito

Teniendo en cuenta lo mencionado por el autor párrafos arriba, la relación de causalidad requiere de una relación de riesgo entre la conducta y el resultado. Lo que significa que la acción inicial debe estar relacionada de forma directa con el resultado final. Ejemplo: el que dispara a matar a otro y solamente lo lesiona y luego, producto de un incendio, muere en el hospital. Aquí no existe una relación de riesgo porque el resultado final es ajeno al sujeto.

2.2.3. Homicidio culposo

Para iniciar con el desarrollo del homicidio culposo, es necesario entender la primera distinción que existe entre un homicidio culposo y uno doloso. Para ello, Vidal (2024) señala que:

El primero es aquel que se produce cuando el autor de los hechos actúa con culpa o negligencia, la imprudencia o culpa supone un grado menor de responsabilidad penal, y se da cuando el autor de los hechos actúa sin emplear el cuidado o la diligencia debida que le permita prever y evitar las consecuencias de la acción. Cuando hay culpa o imprudencia, el sujeto no busca el resultado ni lo quiere, pero puede preverlo, y a pesar de ello actúa de forma poco diligente (tercer y quinto párrafo).

Por otro lado, cuando el homicida actúa con dolo, el autor de los hechos actúa intencionalmente, es decir, de forma deliberada, entendiendo cuáles van a ser las consecuencias fácticas de su comportamiento y realizándolo de todos modos. Es irrelevante que conozca o no la antijuridicidad del hecho, ya que basta con que conozca las consecuencias de su acción (Vidal, 2024, p. 3).

Para que exista dolo, deben darse dos elementos:

- El elemento intelectual, por el que el autor de la acción tiene conocimiento del peligro que implica su comportamiento.
- El elemento volitivo, que supone la voluntad de actuar porque está buscando precisamente ese resultado lesivo (dolo directo) o no lo busca directamente, pero sabe que se producirá (dolo indirecto), o incluso la voluntad de actuar a pesar de conocer el peligro que entraña su acción y la probabilidad de que se produzca el resultado lesivo (dolo eventual).

Empero, lo relacionado con el homicidio doloso, no es materia de estudio del presente trabajo, siendo lo relevante lo concerniente al homicidio culposo.

2.2.3.1. Concepto

La Revista Latinoamericana de Derecho (2020), desarrolla que este tipo de homicidio “es aquel que, se comete por imprudencia, negligencia o impericia, pero sin que el autor haya tenido intención de matar ni de provocar la muerte” (segundo párrafo).

Al respecto, el Código Penal Peruano, en el primer párrafo del artículo 111, regula lo concerniente a este tipo de homicidio bajo los siguientes términos: “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”.

Para ello, Levin y Perconti (2022) mencionan que cuando alguien muere como resultado de las acciones negligentes o conducta impropia de alguien más, los miembros de la familia de la víctima pueden levantar una demanda por homicidio culposo contra las partes responsables para buscar una compensación financiera por los daños causados por su pérdida.

Las acciones por homicidio culposo son comúnmente atraídas en los casos involucrando:

- Accidentes de vehículo de motor
- Accidentes de camión y tráiler
- Negligencia médica
- Abuso o negligencia en hogares de cuidados
- Productos defectuosos o inseguros
- Responsabilidad de predios

2.2.3.2. Penas aplicables al delito de homicidio culposo

Las penas están reguladas en el artículo 111 del Código Penal Peruano, y se pueden dividir en tres supuestos:

Por regla general, el primer párrafo del artículo citado menciona que “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”.

El segundo párrafo del mismo artículo, regula un aumento de la pena bajo las siguientes consideraciones:

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 (segundo párrafo).

Finalmente, el último párrafo de la norma menciona que:

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 (último párrafo).

Por ende, las penas aplicables serán determinadas en función de las diferentes circunstancias desarrolladas por el artículo citado.

2.2.3.3. Deber objetivo de cuidado

Al respecto, este deber, forma parte integrante de los elementos constitutivos del delito de homicidio culposo; a) la punición del autor por culpa no depende solo, de que la acción haya determinado la aparición del resultado típico; b) es previsible y evitable para el sujeto; c) sino de una característica adicional, consistente en la infracción de un deber general de cuidado, impuesto por el ordenamiento jurídico en la realización de acciones peligrosas para determinados bienes jurídicamente protegidos (Torio, 1974, p. 25).

Respecto a la medida del cuidado objetivamente necesario, Hippel (como se citó en Torio, 1974), advierte que habrá de tenerse en cuenta que hay situaciones de peligro en las que se requiera un cuidado particular, como en la navegación durante la tormenta o cuando se trata de practicar una complicada intervención quirúrgica. Sin embargo, esto es excepcional, pues, en general y fundamentalmente, es suficiente la aportación ordinaria o media de cuidado, es decir, aquella medida cuya inobservancia puede ser reprochada individualmente en la correspondiente situación a un hombre consciente como imprudencia contraria al tráfico, siendo preciso precaverse frente a posibles

exageraciones de la exigencia en el ámbito penal, pues el juez civil estará todavía en situación de decidir en beneficio al perjudicado.

2.2.3.4. Caso fortuito y fuerza mayor

De acuerdo con el artículo 1315 del Código Civil Peruano, se define al caso fortuito o fuerza mayor como “la causa no imputable, consistente en un evento extraordinario, imprevisible e irresistible, que impide la ejecución de la obligación o determina su cumplimiento parcial, tardío o defectuoso”.

La teoría general de la responsabilidad civil, tanto compensatoria como moratoria, así como la responsabilidad especial derivada de la pérdida o deterioro en la conservación de un bien, encuentra una excepción clave en los casos de incumplimiento debido al caso fortuito o fuerza mayor; así como las causas no imputables que están contempladas en los artículos 1314 y 1315 del Código Civil. Estas disposiciones distinguen entre una causa no imputable genérica, equivalente a la ausencia de culpa, y causas no imputables específicas, como el caso fortuito y la fuerza mayor.

De una lectura literal del mencionado artículo 1315, colegimos que, para la legislación nacional, los conceptos de caso fortuito y fuerza mayor se usan indistintamente, es decir, su significado es el mismo. Sin embargo, en la Casación 823-2002, Loreto advierte que la doctrina y la jurisprudencia ya han establecido que su origen es distinto, aunque sus hechos constitutivos, comunes.

Por lo tanto, el caso fortuito se aplica a los hechos producidos por la naturaleza y la fuerza mayor a los hechos del hombre.

En consecuencia, el caso fortuito debe entenderse como un acontecimiento extraordinario, imprevisible e irresistible producido por el hombre y para calificarlo como tal se trata de un hecho que no puede preverse o que previsto no

puede evitarse, no debiendo ser una previsibilidad exacta y precisa sino, por el contrario, conocida por el hombre común para cada caso concreto.

Un ejemplo de caso fortuito se daría en el caso de muerte de los ocupantes de un carro tirado por animal que recibe la colisión de un convoy ferroviario en paso a nivel sin barrera, al estimar que es imprevisible la irrupción del animal desbocado en el momento en que el tren alcanzaba ese punto, así como la ineficacia de posibles barreras para impedir el cruce de un animal desbocado (Arnau, 2009).

2.2.4. Accidente de tránsito

En primer lugar, la Real Academia Española (RAE) señala que es accidente “un suceso eventual o acción que involuntariamente resulta en daños para las personas o cosas”.

Por otro lado, se entiende por tránsito a la definición plasmada en el Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, artículo 2; como un “conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público (circulación)”.

Ahora bien, el Decreto Supremo N.º 016-2009-MTC, regula al accidente de tránsito como el evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Por su parte, una definición más acertada es la dada por Resolución de Comandancia General N.º 044-2020-CG-PNP/EMG, la cual menciona que, es un evento de naturaleza culposa que se suscita de manera casual, inesperada, no premeditada siendo previsible y evitable, que ocurre en la vía pública o privada como consecuencia directa de la circulación de vehículos, donde participan los elementos del tránsito, por lo menos un vehículo en movimiento y que tenga como resultado daños materiales, lesiones o muerte.

De dicha definición se desprende la calificación penal de este tipo de accidentes, al definirlo como un evento de naturaleza culposa.

2.2.4.1. Conducción en estado de ebriedad

Según, Villavicencio (2014), “el delito de conducción en estado de ebriedad es una de las peores situaciones que inquietan la convivencia social en nuestro país” (p. 2). El legislador ha buscado una amplia protección, incluyendo toda la constelación de posibles actuaciones: así tenemos en primer lugar la tipificación del delito de:

- Conducción en estado de ebriedad (artículo 274 del Código penal).
- Homicidio culposo agravado porque el autor se encuentra en estado de ebriedad.
- Las lesiones culposas que se originan por el actuar de un agente en estado de ebriedad; este ciclo de imputación es dilatado a los contextos que se dan luego del resultado que exigen los delitos anteriores.
- El delito de desobediencia y resistencia a la autoridad, por el cual el agente, en etapa de ebriedad o drogadicción, además de ser promotor del peligro artículo 274 del Código Penal de muerte artículo 111°, último párrafo del Código Penal—o lesiones culposas graves, tercer párrafo, artículo 124 del Código Penal—busca evadir al Estado, mediante dosaje etílico, la principal prueba contra él.
- Fuga del lugar donde ocurrió el accidente de tránsito, artículo 408 del Código Penal.

Cabe resaltar que los delitos imprudentes, como el delito de conducción en estado de ebriedad, tienen similares características con los delitos dolosos, eso quiere decir, necesitan de un desvalor de acción y un desvalor de resultado, así como de la causalidad como punto de partida.

Caceres y Luna (2017), mencionan que:

El delito de conducir bajo condición de estar en ebriedad está regulado en el artículo 274 del Código Penal. Si tiene presencia de alcohol en la sangre en magnitud mayor de 0.5 gramos litro, o bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefaciente, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, será sometido con condena privativa de la libertad no menor de 6 meses ni mayor de 2 años o con realización de servicios comunitarios de 52 a 104 jornadas e inhabilitación, acorde al artículo 36, inciso 7. Cuando el empleado presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con alcohol en la sangre superior de 0.25 gramos litro, bajo la consecuencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, la pena privativa de libertad estará no menor de 1 ni mayor de 3 años o con prestación de servicios comunitarios de 70 a 140 jornadas e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7 (p. 34).

El procedimiento de todo delito requiere el examen de todos los fundamentos normativos que la componen como una conducta que especifica el manejo de un vehículo motorizado en estado de embriaguez, causando como resultado de esta conducta ilícita un peligro, no concreto, sino abstracto. De la revisión de autos tenemos que, el A-quo desestima la denuncia fiscal, considerando que en el proceso no existen suficientes elementos de juicio para apresurarse la instrucción por el delito de abuso de autoridad, toda vez que el denunciado in, se encontraba conduciendo el vehículo de placa AOG siete, ocho cero, siendo requisito para pasar examen de dosaje etílico, conforme al Reglamento Nacional de Tránsito vigente, es que el agente se halle conduciendo vehículo automotor alguno, en el cual se deba instaurar fehacientemente el grado de alcohol en la sangre del presunto agente; estando a que no se puede exigir

al sujeto que pase el examen de dosaje ético, cuando este no se hallaba manejando el vehículo automotor al momento de su intervención, por lo que la negativa era un derecho y no una conducta de desobediencia a la orden impartida por la autoridad.

2.2.4.2. Bien jurídico protegido

“El comportamiento humano solamente puede ser un condenable si perjudica un bien jurídico” (Caceres & Luna, 2017, p. 79). Precisamente de esa manera se puede constituir una pena privativa de la libertad, como es peculiar en un delito de manejo en estado de ebriedad o medida de seguridad hacia el agente que quebranta esta construcción normativa.

El artículo cuarto del Título Preliminar del Código Penal constituye el principio de lesividad en virtud del cual, en la delegación de un delito, tiene que señalar como corresponda la naturaleza, al sujeto pasivo que se le causó la lesión o en indudable peligro del bien jurídico tutelado por la norma penal. De allí que el sujeto pasivo siempre es un elemento integrante del tipo penal en su aspecto objetivo.

El bien jurídico es referido como todas aquellas circunstancias dadas que son beneficiosos para la persona y su independiente progreso en el ambiente de un régimen social global formado fundamentado en ese pensamiento de los fines o para el funcionamiento del sistema propio, correspondiendo tener como punto de inicio a los elementos fundamentales instaurados en la Constitución mediante los cuales se incluyen límites al poder punitivo del Estado.

Mediante una perspectiva constitucional, el establecimiento de un comportamiento como antijurídico solo será constitucionalmente válido si se tiene como propósito la protección de bienes jurídicos constitucionalmente relevantes (principio de lesividad). Como surge evidente, solo la defensa de un valor o un interés

constitucionalmente relevante podría justificar la reducción en el ejercicio de un derecho fundamental.

En este delito es clara la diferencia entre el objeto material del delito y el bien jurídico protegido, a diferencia, por ejemplo, del delito de homicidio (artículo 106° del Código Penal), donde el elemento y el bien jurídico incurren sobre el individuo muerto.

2.2.4.3. Sujetos en el delito de conducción en estado de ebriedad

Sujeto activo y sujeto pasivo del delito de conducción en estado de ebriedad. A pesar de que no se solicita que el conductor tenga el permiso para conducir, nos encontramos ante un delito de propia mano, solo el conductor podrá ser sujeto activo del delito. Situemos como ejemplo que Manuel, de 18 años de edad, quien maneja el vehículo motorizado de su padre sin contar con permiso alguno, y maneja bajo los efectos del alcohol a 0.5 gramos por litros, tipificará este delito. Al respecto, queda sin importancia si tuvo o no permiso o si incluso su licencia de conducir se hallaba inhabilitada, el sujeto pasivo será la sociedad.

Esto deriva de la pretensión de un bien jurídico supra individual, del cual se origina que estamos ante un delito de peligro. Lo agregado no compromete que puedan presentarse necesariamente concursos con otros, violaciones y como producto de ellos incumbirse grupalmente otros bienes jurídicos cuyos titulares sujetos distintos, como se muestra en el caso de lesiones en que el bien jurídico y su titular son sujetos individualizados. Lo mismo ocurre en el caso del homicidio culposo como consecuencia del manejo del vehículo automotor o los daños originados como consecuencia del manejo del vehículo.

2.2.5. Vehículo motorizado o a motor

Caceres y Luna (2017), afirman lo siguiente en función del vehículo motorizado, que, “es el único medio apto para establecer este delito, por ello, el uso de

otro instrumento que no cumpla con tales particularidades haría atípica la conducta” (p. 70). En ello rota la importancia de su conceptualización, y su trascendencia para la presente investigación.

Actualmente, si bien, manejar un vehículo automotor establece un riesgo permitido, como resultado del desarrollo social y tecnológico, su uso ilegítimo acarrea varios delitos, entre estos el de conducción en estado de ebriedad.

En el entorno nacional, el artículo 2° Reglamento Nacional de Tránsito (Código de Tránsito) se comprende por vehículo, en sentido general, a aquel artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o productos por una vía; y por vehículo automotor, se entiende como aquel vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia.

Esta determinación de representación administrativa, resalta que nos ocupemos en reconocer una definición importante para el Derecho Penal, que guarde ciertas peculiaridades para su imputación, debiendo dirigirse hacia una definición material, para hacer frente al concepto formal administrativo.

2.2.6. Analogía entre el delito de homicidio y el estado de ebriedad

Para Caceres y Luna (2017), la analogía entre homicidio y conducción en estado de ebriedad es más que el delito de conducción en estado de ebriedad (artículo 274 del Código Penal). Como muestra, en la jurisprudencia hallamos diferentes casos, siendo viable que en un delito de parricidio el agente actúe bajo los efectos del estado de ebriedad, pero a pesar de esto se le condena, por ejemplo:

Si bien la prueba de dosaje etílico de fojas 286 determinan que el acusado se halló en estado de ebriedad, no es menos cierto que ello no alteró su conocimiento total ni parcialmente, por la manera como se desplegó el evento delictivo, tomándose en cuenta las distintas lesiones corporales de la agraviada,

ocasionándole inclusive la fractura del sexto y séptimo arco costal a nivel de la cara externa de parrilla costal izquierda y la actitud posterior de llevar a la víctima hasta el hospital, que se explica como un acto de arrepentimiento de haber consumado el hecho delictivo: por lo que, devienen inatendibles los agravios del recurrente (p. 42).

Caceres y Luna (2017), afirman que existe una situación respecto a la absolución de la imputación por el delito de parricidio por acción bajo los efectos del estado de ebriedad, bajo los siguientes términos:

Que de las pruebas actuadas en el proceso, se ha llegado a confirmar la responsabilidad penal de la procesada en la comisión del delito de parricidio, quien el 29 de septiembre del año 2002 se mostró ante la policía, con visibles signos de ebriedad, como consta del dosaje etílico que obra fajas 48, declarando que ese mismo día a las 14:30 horas aproximadamente, había matado a su pareja, por lo que la policía se trasladó al domicilio, de la denunciante, localizando en el callejón la puerta de la calle, un cadáver de sexo masculino, apreciándose una herida punzo cortante a la altura del pecho, de unos cinco centímetros aproximadamente; que como declaró la inculpada, los hechos se originaron luego de haber estado tomando licor con el occiso, quien tomó un objeto de madera para golpearla, como resultado de una discusión por celos, instantes en que la procesada toma un cuchillo causándole una herida en el pecho a la altura del corazón, y luego trató inútilmente de auxiliarlo.

Que en el caso de autos, se ha tenido en cuenta la confesión sincera de la procesada, quien ha admitido su responsabilidad como autora del delito imputado, en todo el proceso; no obstante, el Colegiado no ha estimado su estado de embriaguez al momento del evento delictivo, causal que la exonera de la responsabilidad penal, acorde

a lo previsto en el artículo 20 inciso primero del Código Penal, y el principio de competencia de la víctima, que en respeto a que la víctima al pretender golpear a la procesada, contribuyó a la culminación del delito mismo.

2.2.7. Divergencias del delito de homicidio culposo agravado por conducción en estado de ebriedad o drogadicción y el delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción

Según Castillo (2008):

El delito de conducción en estado de ebriedad es el motivo más prevalente del homicidio imprudente. Y, aunque existan algunas igualdades estos delitos guardan amplias diferencias. Mientras que el homicidio culposo se localiza regulado en los delitos contra la vida, teniendo como bien jurídico la vida humana independiente, el delito de conducción en estado de ebriedad se ubica dentro de los delitos contra la seguridad pública, precisamente dentro de los delitos de peligro comunes, resguardando la seguridad del tráfico vehicular. El primero resguarda un bien jurídico Individual, y el segundo un bien jurídico agrupado. Esta adopción por parte del legislador lleva a una segunda distinción, el homicidio culposo, del misma forma que todos los delitos imprudentes, necesita de un resultado para su configuración, por lo que se identifica como un delito de resultado, peculiaridad que no es simultánea por el delito de conducción en estado de ebriedad, porque aquel al partir de la protección de un delito colectivo logra una naturaleza de delito de peligro abstracto, y para su configuración no necesita un resultado material (p. 624).

Finalmente, Castillo (2008) concluye que:

Para que un homicidio culposo gravado por el estado de ebriedad del conductor del vehículo motorizado quede cumplido no será suficiente con que se quebrante

un deber objetivo de cuidado, como, por ejemplo, pasarse una luz en rojo del semáforo o exceder el límite máximo de velocidad, se necesitará además que tal vulneración del cuidado debido produzca un resultado muerte, claro que es esta la diferencia con el delito de conducción en estado de ebriedad, porque para su configuración no se requiere que se produzca un resultado de muerte, es suficiente la posibilidad de peligro, por eso que es delito instantáneo, este delito ya se hallará configurado con el solo conducir bajo los efectos de las drogas tóxicas o bebidas alcohólicas superior a 0.5 vehículo de transporte particular-0.25 -vehículo de transporte público gramos-litros según sea el caso determinado (p. 626).

2.2.8. Los factores determinantes y contributivos de un accidente de tránsito

Cabe precisar que ambos factores son diferentes. Para ello, Arapa (2019) define al factor determinante como aquel que constituye la causa fundamental del accidente, la más significativa y predominante en los hechos, que dio origen a todo el suceso de tránsito. Identificar estos factores resulta crucial para aplicar sanciones administrativas al conductor del vehículo o a los usuarios de la vía involucrados.

A modo de ejemplo, se señalan algunos como exceso de confianza, velocidad no adecuada, desatención de la conducción, imprudencia, velocidad mayor a la permitida, falla de los sistemas por falta de mantenimiento, impericia, negligencia, falla mecánica, condiciones de la vía, problemas de salud, somnolencia, entre otros.

Por otro lado, el Manual de Normas y Procedimientos para Intervención e Investigación de Accidentes de Tránsito (2013), se trata de todos los elementos que, como consecuencia o condición del evento, tienen menos relevancia frente a la causa principal tras un análisis comparativo. Estos factores, relacionados con las

responsabilidades del conductor al transitar por la vía, desempeñan un papel que, como su nombre lo sugiere, contribuye al desenlace final del accidente de tránsito (Arapa, 2019).

Por ejemplo, se mencionan algunos como exceso de confianza, velocidad no adecuada, desatención en la conducción, condiciones de la vía, conducción en estado de ebriedad, imprudencia, uso de casco, velocidad mayor a la permitida, impericia, negligencia, uso de cinturón de seguridad, falla de los sistemas por falta de mantenimiento, medio ambiente, otro (problema de salud), otro (naturaleza) (Arapa, 2019).

2.2.9. Manual de investigación de accidentes de tránsito

2.2.9.1. Principios reguladores de la circulación

El Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (Policía Nacional del Perú, 2020), regula los principios de confianza, seguridad, integridad personal y de señalización.

En primer lugar, el principio de confianza, este principio se fundamenta en la confianza mutua y el respeto a las normas de circulación, garantizando que los usuarios actuarán dentro de lo reglamentario. Sin embargo, no es absoluto y se complementa con el Principio de Seguridad, que exige precaución ante señales de posibles conductas antirreglamentarias de otros usuarios. En caso de imprudencia por parte de uno, el otro debe extremar su cautela.

En segundo lugar, el Principio de Seguridad exige ceder el derecho de paso y actuar con máxima prudencia cuando otro usuario infringe las normas, siempre que exista una señal evidente de peligro. Este principio busca prevenir o minimizar daños, priorizando la seguridad y humanidad sobre el derecho. Por ejemplo, aunque un peatón

cruce de forma indebida, el conductor debe tomar medidas para evitar un accidente. Este principio se relaciona con la práctica de la “Circulación a la Defensiva” (p. 13).

En tercer lugar, el principio de integridad personal, este principio establece que las normas de tránsito no pueden exigir acciones que pongan en riesgo la integridad física de los usuarios. Al cumplir con las reglas, el sujeto actúa lícitamente y debe estar protegido por el derecho. Por ejemplo, un conductor no está obligado a realizar una frenada brusca en condiciones peligrosas, como una pista mojada y en bajada. En situaciones de necesidad, cuando no se ha generado el peligro, puede ser necesario causar un daño menor para evitar uno mayor, priorizando la seguridad personal.

Finalmente, el principio de señalización establece que cualquier anomalía, obstáculo o cambio en la circulación debe estar correctamente señalizado. Este principio se relaciona con el Principio de Confianza, ya que, en ausencia de señales, los usuarios pueden asumir que pueden circular con seguridad y sin contratiempos.

2.2.9.2. Clasificación de los accidentes de tránsito

Se entiende por accidente de tránsito como:

Un accidente de tránsito puede definirse como un evento imprevisto que ocurre como resultado de un riesgo o hecho previsible, pero no anticipado. Este suceso trae consigo consecuencias negativas o dañosas, generando culpa o responsabilidad debido a imprudencia, impericia o negligencia, ya sea por acción u omisión. El accidente tiene lugar en un área transitable e involucra directamente o indirectamente al ser humano, a veces a un animal, y al menos un vehículo en movimiento (Policía Nacional del Perú, 2020).

Teniendo en cuenta ello, existe una clasificación desarrollada dentro del Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (2020), que regula cuales son los tipos de accidentes de tránsito.

a) Accidentes de tránsito simples

Son todos aquellos en los que participan un solo vehículo en traslación sobre una vía de circulación y con una relación directa o indirecta del elemento humano. Estos a su vez se sub clasifican en:

Choque (colisión de un vehículo en traslación contra cualquier objeto permanente o transitoriamente fijo, o contra otro vehículo estacionado); volcadura (vuelco que sufre un vehículo cuando se encuentra en traslación, pudiendo hacerlo sobre sus lados o hacia adelante o hacia atrás); incendio (cuando el vehículo se encuentra en traslación y suele tener como causa una falla de orden mecánico (rotura de la tubería de alimentación de gasolina, cortocircuito en el sistema eléctrico, inflamación de combustible, etc.); despiste (pérdida del contacto de las llantas de un vehículo con la superficie normalmente circulable de la vía; es decir, salirse de la porción designada para tal efecto) (p. 24).

b) Accidentes de tránsito múltiples

Son aquellos donde participan por los menos dos vehículos en traslación o un vehículo en traslación y un peatón. Los accidentes de tránsito múltiple se su clasifican en; choques, atropello (colisión entre un vehículo en traslación y un peatón), caída (se puede producir dentro o fuera del vehículo, pero siempre como consecuencia de la circulación).

c) Accidentes de tránsito mixtos: “Se denomina así a aquellos donde se combina un accidente de tránsito simple y uno múltiple o viceversa” (p. 31).

d) Accidentes de tránsito en cadena: Son aquellos accidentes donde participan por lo menos tres vehículos que toman contacto uno detrás de otro. Para la consideración de esta sub clasificación, el accidente debe producirse en la

misma vía de circulación, con vehículos que se desplacen en el mismo sentido, y que deben encontrarse en traslación por lo menos el último que impacta por detrás.

- e) Accidente de tránsito especial con vehículo en movimiento: “La clasificación de este tipo de sucesos está en función a la particularidad y atipicidad del hecho con la clasificación general de accidentes de tránsito anteriormente descrita” (p. 32).

2.2.10. Peritaje técnico

En primer lugar, los peritos son expertos independientes que participan en el litigio a petición de las partes aportando su informe u opinión para enriquecer el punto de vista de la Corte, proporcionar nuevos elementos sobre aspectos poco conocidos o valorar el impacto de las violaciones. Los peritajes son esos informes, los cuales se presentan ante la corte de forma verbal o por escrito aportando un conocimiento técnico relevante para la evaluación del caso.

De la definición conceptual de perito, se desprende de forma clara lo que es el peritaje. En este trabajo, será definido como el informe que realiza el experto, y que puede ser presentado de forma verbal o escrito, debiendo aportar un conocimiento técnico relevante al caso.

2.2.10.1. Tipos de peritaje

Para Villarán (2008), existen tres tipos de peritajes que pueden ser distinguidos, cada uno con una finalidad diferente.

En primer lugar, el peritaje conceptual, es el análisis de fenómenos o de contextos que sirven para comprender determinados fenómenos o aclarar aspectos relevantes para la Corte sobre una problemática no suficientemente conocida. De esa manera, se contextualiza mejor el caso que está haciendo juzgado o puede verse la

relación con otras violaciones, analizar la responsabilidad del Estado en un contexto más amplio.

En segundo lugar, el peritaje adaptativo, está relacionado sobre aspectos legales o de procedimiento tratan sobre aspectos de legislación interna o protocolos de actuación nacional o internacional que ayudan a considerar las condiciones del país en las decisiones de la corte. Por ejemplo, los peritajes sobre el derecho indígena o del país en términos de procedimientos sobre justicia.

Finalmente, el peritaje evaluativo está especialmente estructurado para la evaluación del daño o las consecuencias de las violaciones desde un punto de vista médico psicológico o antropológico en esta categoría entran también los peritajes relativos a la adecuación de la reparación.

2.11. Jurisprudencia relevante

La primera jurisprudencia permite identificar de forma clara cuando se está ante una situación de imputación de la propia víctima, dejando en evidencia que no siempre resulta ser responsabilidad del “sujeto activo” y que, aun tratándose del delito de homicidio culposo, puede haber factores externos que hagan que la responsabilidad se extinga.

Como es en el caso del expediente N° 01174-2015-31-2601-JR-PE-04, sobre homicidio culposo, Resolución N° 32 de fecha 14 de marzo del año 2018, en el argumento décimo quinto desarrolla:

En cuanto a las acciones a propio riesgo de la víctima (imputación de la víctima) según la teoría de la imputación objetiva excluyen de la tipicidad en dos casos: 1) por la infracción de incumbencia de autoprotección, esto ocurre cuando la víctima actúa de una manera tal que pueden esperarse objetivamente consecuencias lesivas para ella. Se trata, por tanto, de riesgos que se encuentran

presentes en su interacción con los demás y frente a los cuales resulta de su incumbencia autoprotgerse. 2) por un acto de voluntad, que se presenta cuando la propia víctima de manera voluntaria se somete a los peligros que amenazan su ámbito personal, de manera que, en caso de realizarse un tipo penal, el hecho podrá reconducirse al comportamiento voluntario de la víctima.

Teniendo en cuenta ello; en el argumento décimo sexto la sala realiza una distribución de acciones que permiten analizar si “el resultado muerte” es homicidio culposo o fue por imputación de la propia víctima, de la siguiente manera:

En el caso concreto; se presenta ciertas circunstancias que a criterio de este tribunal resultan relevantes en el análisis del juicio de tipicidad: i) El coronel BARRIGA ROSAZZA piloteaba el día de los hechos, el helicóptero militar de matrícula N° EP-662 quien se encontraba en la ciudad con motivo de supervisar las actividades de prevención y obras ante eventual fenómeno del “niño costero”, dentro de la cual se encontraba como tribulación, el primer ministro de estado como otras autoridades nacionales y locales, ii) El helicóptero se encontraba en perfectas condiciones técnicas, y, el aterrizaje se realizó en una zona adyacente a la ribera del río Tumbes en un lugar seguro tanto para la tripulación como la población, habiéndose efectuado dicho descenso según el manual de vuelo (Cf. Pericia elaborada Coronel Guzmán Hidalgo y acta de visualización de video), iii) que la víctima, se habría aproximado de manera intempestiva al helicóptero corriendo por la parte posterior (detrás) del motor cuando aún las hélices giraban. (Cf. Acta de visualización de vídeo).

Finalmente, concluye que el resultado lesivo fue consecuencia del propio riesgo asumido por la víctima al acercarse voluntariamente y de manera sorpresiva al motor

en funcionamiento. Por ello, no se atribuye como delito al acusado Barriga Rosazza, ya que su conducta es considerada atípica al no configurarse un tipo de injusto imprudente.

En segundo lugar, el Recurso Queja N° 980 -2022, Del Santa, de fecha 16 de septiembre del 2024, sobre homicidio culposo, en el fundamento quinto menciona que:

1. Los hechos declarados probados están referidos a la comisión de los delitos de homicidio y lesiones culposas. El recurrente era el conductor del ómnibus de la empresa “El Veloz” en el que, sin verificar ni cuidar de lo que llevaban los pasajeros, entre los que se transportó dos cajas plastificadas que contenían materiales pirotécnicos, sin adoptar las debidas precauciones, de suerte que en su recorrido se produjo la exposición de ese material pirotécnico causando varios muertos y lesionados. Es obvio que, adicionalmente, se infringió las reglas que cuidan del transporte de bienes peligrosos en vehículos automotor. La actividad del imputado es la de transporte de pasajeros, quienes llevan consigo determinados bultos, que es del caso controlar, pues no cabe llevar pirotécnicos.

2. El relato fáctico es claro y preciso, sin que se advierta que faltaron datos esenciales o que la descripción de los hechos fuera confusa o incomprensible. La inferencia probatoria de la sentencia es sólida y dimana de un análisis individual y de conjunto del material probatorio debatido. La motivación es clara, directa y racional, y se contestaron las pretensiones impugnativas de la defensa del imputado. La sentencia de vista no está basada en prueba ilícita.

Por lo tanto, concluyeron que es deber del conductor de transporte público controlar y/o verificar los bultos que llevan los pasajeros, siendo adecuada la calificación de homicidio culposo.

2.12. Tipos penales conexos

Dentro los tipos penales que se encuentran, indirectamente y directamente relacionados con el tipo penal materia de estudio, tenemos los siguientes.

2.12.1. Homicidio simple

Regulado en el artículo 106 del Código Penal, bajo los siguientes términos:

Artículo 106.- Homicidio Simple: “El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años”.

Bien jurídico protegido: La vida humana.

Sujeto activo: Cualquier persona que comete el homicidio.

Sujeto pasivo: La persona que resulta muerta como consecuencia de la acción del sujeto activo.

Conducta típica: Quitar la vida a otra persona de manera intencional, sin circunstancias agravantes o atenuantes específicas.

Elemento subjetivo: Doloso, ya que el autor tiene la intención de causar la muerte de la víctima.

Resultado: La muerte de la víctima.

2.12.2. Lesiones culposas

Normado en el artículo 124 del Código Penal, como sigue:

Artículo 124.- Lesiones Culposas: “El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa”.

La pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días-multa, si la lesión es grave, de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121°.

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

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

Bien jurídico protegido: La integridad física y la salud de la persona.

Sujeto activo: Cualquier persona que, por imprudencia, negligencia, inobservancia de las reglas de tránsito o deberes de cuidado, cause lesiones a otro.

Sujeto pasivo: La persona que sufre las lesiones como consecuencia de la conducta culposa del sujeto activo.

Conducta típica: Causar lesiones a otro de manera culposa, es decir, sin intención, pero con falta de diligencia o incumplimiento de normas de cuidado.

Elemento subjetivo: Culpa, ya sea por imprudencia, negligencia, impericia o inobservancia de normas.

Resultado: Lesiones en la víctima que pueden ser leves o graves, dependiendo de la afectación a la salud o funcionalidad del cuerpo.

2.12.3. Omisión de socorro y exposición al peligro

Regulado en el artículo 126 del Código Penal, bajo los siguientes términos:

Artículo 126.- Omisión de socorro y exposición a peligro: “El que omita prestar socorro a una persona que ha herido o incapacitado, poniendo en peligro su vida o su salud, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de tres años”.

Bien jurídico protegido: La vida, la integridad física y la seguridad de las personas en situación de peligro.

Sujeto activo: Cualquier persona que, pudiendo prestar auxilio sin riesgo propio o de terceros, omita socorrer a alguien en peligro o abandona a una persona incapaz de valerse por sí misma.

Sujeto pasivo: La persona que se encuentra en peligro o que ha sido abandonada sin posibilidad de valerse por sí misma.

Conducta típica:

- ✓ No prestar auxilio a quien está en peligro, pudiendo hacerlo sin riesgo propio ni de terceros.
- ✓ Abandonar a una persona incapaz de valerse por sí misma cuando se tiene el deber de cuidado sobre ella.

Elemento subjetivo: Doloso, ya que implica conocimiento del peligro y la voluntad de no actuar para evitarlo.

Resultado: Situación de riesgo agravada por la omisión de auxiliar o el abandono de la víctima.

2.3. Definición de términos básicos

- ✓ Accidente de tránsito: Es el que ocurre sobre la vía y se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos

preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan pérdidas prematuras de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros (Castillo & Hurtado, 2014).

- ✓ Accidentes de tránsito fatales: Es todo aquel en el cual una o más personas resultan muertas (INEI, 2010).
- ✓ Atropello: Es la acción en la que uno o varios peatones son arrollados por un vehículo en movimiento (Ministerio de Gobernación, 2025).
- ✓ Choque: Comprende el choque de uno o más vehículos en movimiento (Ministerio de Gobernación, 2025).
- ✓ Despiste: El vehículo abandona la pista donde transita, ya sea por una mala maniobra, imprudencia o de forma involuntaria (por desperfecto del auto) (Ortiz, 2022).
- ✓ Estado de ebriedad: El Código Penal establece que se sancionará a las personas que conduzcan con un nivel de alcohol en la sangre superior a 0.5 gramos por litro si se trata de transporte particular, o superior a 0.25 gramos por litro en el caso de transporte público, ya sea de pasajeros, mercancías o carga en general (Ortiz, 2022).
- ✓ Exceso de velocidad: El exceso de velocidad está relacionado con el manejo agresivo (Ortiz, 2022).
- ✓ Homicidio culposo: “El homicidio culposo es un delito tipificado en el Código Penal Peruano, que hace referencia a la muerte causada por una persona sin intencionalidad” (Observatorio de Jurisprudencia Penal, 2023, párr. 2).
- ✓ Informe policial: El informe policial es un documento elaborado como resultado de las diligencias efectuadas frente a la posible comisión de un delito y, con la

entrada en vigor del nuevo Código Procesal Penal, se considera un medio oficial para presentar una denuncia ante la autoridad judicial correspondiente (Cotrado, 2024).

- ✓ Maniobra temeraria: La conducción temeraria es un delito que consiste en conducir un vehículo de motor con temeridad manifiesta, poniendo en peligro a la ciudadanía (Trelles, 2024).
- ✓ Negligencia del conductor: La definición de negligencia es la omisión de hacer algo o el hecho de hacer algo que otra persona razonable hubiera o no habría hecho (Gibson, 2021).
- ✓ Víctima: Es la persona natural que, de forma directa o indirecta, ha sido afectada o ha visto vulnerados sus derechos como consecuencia de una violación a los derechos humanos o de la comisión de un delito (Instituto Nacional Electoral, 2025).
- ✓ Volcadura: Movimiento brusco en el que un cuerpo, especialmente un vehículo, pierde su posición normal y queda invertido o de lado (Ortiz, 2022).

CAPÍTULO III: METODOLOGÍA

3.1. Métodos y alcance de la investigación

3.1.1. Método general

Según Ñaupas et al. (2018) el método científico, se entiende como:

El camino general, de carácter cognitivo, que debe recorrer el investigador desde el punto de partida hasta alcanzar la meta o fin y por tanto orienta el proceso global de la investigación científica, desde el descubrimiento del problema científico, como punto de partida hasta la presentación del informe científico como punto de llegada o meta.

3.1.2. Método específico

Asimismo, el método específico elegido será el método dogmático-jurídico, que "analiza las estructuras del derecho objetivo, es decir, la norma jurídica y el sistema normativo jurídico, centrándose principalmente en las fuentes formales de dicho derecho" (Tantaleán, 2016, p. 3).

De este modo, toda decisión y proceso judicial, sea en la rama del derecho que se elija, tiene como respaldo una regulación legal. Por ende, se deben seguir las pautas que la norma fija. El presente proyecto no es ajeno a la información proporcionada por el autor, ya que, para analizar el contenido de una casación, no solo se puede hacer mediante posturas o criterios personales, sino que resulta necesario contar con justificación y corroboración legal.

3.1.3. Tipo de investigación

Según Ñaupas et al. (2018) "la investigación básica (o teórica) busca aportar nuevos conocimientos sin fines de aplicación inmediata pero que pueden servir de base para futuras aplicaciones" (p. 133).

3.1.4. Enfoque de investigación

El enfoque que se aplicará a la presente investigación es el enfoque cualitativo, teniendo en cuenta el tipo de investigación y nivel aplicados al presente trabajo. El cual es definido como, “el enfoque que produce hallazgos a los que no se llega por medio de procedimientos estadísticos y otros medios de cuantificación” (Ñaupas et al. 2018, p. 375).

Teniendo en cuenta que en la presente investigación se aplicara el análisis documental, respaldado por entrevistas semi estructuradas, propias del enfoque cualitativo, es el que resulta más adecuado.

3.1.5. Nivel de investigación

El nivel descriptivo, según Ñaupas et a. (2018) “es una investigación de segundo nivel, inicial, cuyo objetivo principal es recopilar datos e informaciones sobre las características, propiedades, aspectos o dimensiones, clasificación de los objetos, personas, agentes e instituciones, o de los procesos naturales o sociales” (p. 134).

Al ser uno de los niveles dentro de la investigación básica es la que se adecua mejor a los objetivos trazados.

3.2. Diseño de la investigación

El presente estudio es de diseño descriptivo simple en el que, “el investigador busca y recoge información contemporánea con respecto al objeto de estudio, no presentándose la administración o control de un tratamiento, ni asociándolas con otras variables de interés” (Ñaupas et al., 2018, p. 365).

3.3. Población y muestra

Para Hernández et al. (2014), la población es el “conjunto de todos los casos que concuerdan con determinadas especificaciones” (p. 174). Una vez que se ha

definido cuál será la unidad de muestreo/análisis, se procede a delimitar la población que va a ser estudiada y sobre la que se pretende generalizar los resultados.

Teniendo en cuenta la definición brindada por el autor, la población total del presente estudio estará conformada por todos los Informes Policiales de Investigación en Accidentes de Tránsito con consecuencias fatales, en la Provincia de Yauli, que hayan sido calificados como homicidio culposo, entre los meses de enero a diciembre del año 2024. Sumado a ello, se realizarán 10 entrevistas, 5 efectivos policiales especializados en accidentes de tránsito, y 5 a abogados penalistas.

Para determinar la muestra se hizo uso del muestreo no probabilístico, que se define como aquel en donde, “interviene el criterio del investigador para seleccionar a las unidades muestrales, de acuerdo con ciertas características que requiera la naturaleza de la investigación que se quiera desarrollar” (Ñaupas et al., 2018, p. 342).

Dentro de este grupo se seleccionó el muestreo opinático o intencional, donde “el criterio que prima en este muestreo es la intención que persigue la investigación” (Ñaupas et al., 2018, p. 342).

Asimismo, Hernández et al. (2014) indica que “la muestra es un subgrupo de la población de interés sobre el cual se recolectarán datos, y que tiene que definirse y delimitarse de antemano con precisión, además de que debe ser representativo de la población” (p. 173).

Considerando la población demarcada para el estudio, la muestra estará conformada por 10 casos más relevantes registrados entre el periodo de enero a diciembre del año 2024, que hayan seguido una investigación en el Ministerio Público, bajo el delito de homicidio culposo agravado por accidente de tránsito, así como 10 entrevistas que serán efectuadas a 5 efectivos policiales los mismos que laboran en la

Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT) y 5 a abogados penalistas.

3.4. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Para la identificación de la técnica y del instrumento de recolección de datos, es necesario aclarar que cada técnica ya cuenta con su instrumento, esto quiere decir que, es importante que se escoja la técnica adecuada. Al respecto, Ñaupas et al. (2018) realizan una clasificación de todas las técnicas aplicables a la investigación sea cualitativa o cuantitativa, dicho eso la técnica empleada será el análisis documental que, “es una técnica de investigación cualitativa que se centra en examinar documentos electrónicos y físicos para descodificarlos, comprender su significado y utilizar los datos que proporcionan” (p. 274). Para ello, se hará uso de su propio instrumento que es la ficha de análisis documental.

La segunda técnica que se usará es la entrevista semi estructurada que, “es una guía no tan formal y rígida que permite que el entrevistador pueda introducir algunas preguntas para esclarecer vacíos en la información; esto quiere decir que no todas las preguntas están predeterminadas” (Ñaupas et al., 2018, p. 295).

Para esta técnica se hará uso de su propio instrumento que es la guía de preguntas, que al ser la técnica semi estructurada contará con preguntas abiertas y cerradas.

3.5. Técnicas de procesamiento de datos

Para el tratamiento de la información en la presente investigación, se comenzó con la obtención de los informes policiales y la recopilación de las entrevistas semi estructuradas, para con posterioridad, sintetizar dicha información y analizar de forma clara y con ayuda de gráficos se hicieron que la información de los dos instrumentos se pueda sintetizar mejor, sin cuantificación, tal y como menciona el experto líneas abajo.

Según Hernández et al. (2014):

Durante el análisis de datos cualitativos, la tarea principal consiste en tomar información inicialmente desorganizada y dotarla de una estructura. Aunque los datos pueden presentarse de diversas formas, en este caso específico se trata de textos redactados a partir de observaciones del investigador. El objetivo fundamental del análisis cualitativo es doble: primero, examinar cuidadosamente la información recopilada; y segundo, organizarla sistemáticamente en unidades y categorías (p. 418).

3.6. Aspectos éticos de la investigación

El presente proyecto de investigación cuenta con las siguientes especificaciones éticas:

- ✓ En primer lugar, ningún instrumento que se aplicará será efectuado sin el consentimiento previo de los intervinientes (para el caso de las entrevistas).
- ✓ En segundo lugar, la información recopilada solo será usada para fines académicos, salvaguardando la información personal de cada participante.
- ✓ En tercer lugar, los instrumentos aplicados en el presente proyecto, serán validados por expertos dentro del área de investigación, asegurando así su confiabilidad y validez.
- ✓ Finalmente, el proyecto será evaluado por el Comité Institucional de Ética en Investigación de la Universidad Continental para su aprobación antes de iniciar el proceso de recolección de datos.

CAPÍTULO IV: RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Para poder desarrollar la descripción y presentación de resultados, la información recopilada mediante la aplicación de ambos instrumentos se presentará de forma independiente, con diferentes apartados. Esto con la finalidad de que la información recopilada se pueda interpretar y sintetizar con mayor fluidez y claridad para el lector final.

4.1. Descripción de resultados

4.1.1. Descripción de resultados del primer instrumento

Para la recopilación de información de la presente tesis se hizo uso de dos instrumentos. Este apartado está destinado a plasmar los resultados obtenidos de la aplicación de la guía de análisis documental efectuada a diez informes policiales.

Análisis documental 1: Informe Policial: N° 25 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 25 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 25 de febrero 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km .30+300 Oroya-Huancayo (Sector de Huari).
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito despiste, choque y volcadura de campana con subsecuente fatal.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa CCK-006, M1, Toyota, Etios, negro mica.
3.Datos de los conductores: Luis Jesús SILVA CONDORI (24) con DNI Nro. 76316655 A Uno.
4.Record de los conductores: Consultado al sistema de récord el conductor tiene 11 papeletas impuestas con infracciones graves.
5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, el mismo que es una curva cerrada.
6.Condiciones climáticas: El momento del accidente según refieren los pasajeros se encontraba la vía seca y despejada.

7.Resultado del dosaje etílico: Mediante el Certificado de Dosaje Etílico N°0028-0005341, con resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.

8.Número de víctimas: En este accidente Dos (02) fallecen producto del accidente, las personas de Luis Jesús SILVA CONDORI (24) “Conductor” y Cesar Raúl SOTELO HERQUINIO (57) ocupante.

9.Determinacion de la velocidad: Por lo expuesto, es posible determinar que este vehículo era desplazado a una velocidad uniformemente variada, que en términos de calidad, resultó inapropiada para las condiciones de riesgo del lugar (configuración curva de la vía), por lo que debió extremar sus medidas de seguridad a fin de evitar cualquier accidente, pero debido a un exceso de confianza, no valoró en su real dimensión el riesgo que significaba el ingreso y salida de una curva, donde debió disminuir su velocidad o en todo caso detenerse para evitar el accidente, acciones que evidentemente no realizó y por el contrario continuó con su recorrido dándose inicio a la secuencia del evento.

10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):

Factor determinante: La acción imprudente del conductor del automóvil, el mismo que durante su desplazamiento por la vía mostro distracción en su conducción (utilización de su dispositivo móvil), lo que generó que ante su paso por la curva pierda el control físico de su vehículo, dando inicio a la cadena de eventos, mostrando con su accionar el desconocimiento de los principios básicos de la conducción.

Descripción:

De la primera guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor tenía un historial de 11 papeletas de infracción, tenía 24 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor al no regular adecuadamente la velocidad al ingresar a una curva.

Análisis documental 2: Informe Policial: N° 21-2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 21-2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 23 enero del 2024

Ubicación Específica: Carretera Central Km.78 Oroya-Pasco.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito (Despiste y Choque), con Subsecuente muerte, lesiones personales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa B5U-250, M1, Nissan, color rojo.
3.Datos de los conductores: Abisrrol TECCO TORRES (34), con DNI NRo.45675666
4.Record de los conductores: La licencia de conducir N°Q45675666 A I, no registra sanciones, pero tiene una papeleta impuesta (G-47) del año 2022.
5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, recta salida de curva abierta.
6.Condiciones climáticas: Al momento del evento se encontraba despejado según referencia del conductor y testigos.
7.Resultado del dosaje etílico: Registro de dosaje etílico N° 0028-000895, que indica con resultado “0.00 g/l de alcohol por litro de sangre”.
8.Número de víctimas: En este Accidente una (1) ocupante fallece, identificado como Juliana SANTIAGO DE ESTRELLA (82), con DNI N°04203659.
9.Determinación de la velocidad: Se determina que cualitativamente en el momento del hecho, conducía a una velocidad no apropiado, para las circunstancias del lugar ni del momento.
10. Causalidad del accidente (factores intervinientes): Factor determinante; La acción del conductor del vehículo con placa de rodaje C8C-799, al desplazar su vehículo a una velocidad no apropiada para las circunstancias del lugar y momento, asociada a las horas en que realizó diversas actividades (18) horas aproximadamente, lo cual provoco en su cuerpo un estado de cansancio y somnolencia, viéndose este reflejado en que este pierda la direccionalidad de su vehículo y se produzca el presente accidente de tránsito.

Descripción:

De la segunda guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor tenía un historial de 1 papeleta de infracción, tenía 34 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la

imprudencia del conductor al exceso de velocidad, sumado a ello 18 horas de actividades precedentes originando cansancio y somnolencia en él.

Análisis documental 3: Informe Policial: N° 29 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 29 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 31 de marzo 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km .15+200 Oroya-Junín.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito despiste y choque con subsecuente muerte, lesiones personales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa ACR-648, M1, Toyota, Corolla, color gris oscuro.
3.Datos de los conductores: Matías Lucio ZAVALETA VALERO (49), con DNI N°20996777.
4.Record de los conductores: La licencia de conducir Nro. Q20996777 a Dos b (vencida), se obtuvo información que el mencionado administrado no tiene sanciones, pero si registran 3 papeletas M40, G28 Y M40.
5.Analisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado y es una curva sinuosa.
6.Condiciones climáticas: Se encontraba con calzada seca y sin presencia de lluvia.
7.Resultado del dosaje etílico: Se expidió el certificado de dosaje etílico N°0028-001837, con un resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.
8.Número de víctimas: En este accidente uno (01) fallece el ocupante Pedro Pablo CARRILLO RAMOS (79) con DNI N° 20027636.
9.Determinacion de la velocidad: Las Condiciones que permiten establecer que el conductor del automóvil conducía su vehículo a una velocidad en aceleración constante, velocidad que en términos de calidad, resultó inapropiada para las condiciones de riesgo del lugar (configuración curva de la vía), por lo que debió extremar sus medidas de seguridad a fin de evitar cualquier accidente, pero debido a un exceso de confianza, no valoró en su real dimensión el riesgo que significaba el ingreso y salida de una curva, donde debió disminuir su velocidad o en todo caso detenerse para evitar el accidente, acciones que evidentemente no realizó y por el contrario continuó con su recorrido dándose inicio a la secuencia del evento.

10. Causalidad del accidente (factores intervinientes)

Factores determinantes: La acción imprudente del conductor, el mismo que durante su desplazamiento por la vía mostró desatención en su conducción, lo que generó que en un momento pierda el control de su vehículo, ingresando al carril contrario a su desplazamiento, despistándose y chochando con la falda del cerro. No descartándose la posibilidad que dicha desatención se generó por un tema de cansancio o fatiga, debido a las pocas horas de descanso (3.30 hrs. interrumpidas) momentos previos al inicio de su conducción y al haber excedido las jornadas máximas de conducción.

Descripción:

De la tercera guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor tenía un historial de 3 papeletas y la licencia vencida, contaba con 49 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo al encontrarse en una curva, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor al exceso de velocidad, sumado a ello las 3 horas y media de descanso ininterrumpidas previas a la conducción del vehículo.

Análisis documental 4: Informe Policial: N° 37 -2024-UPIAT-PNP-HYO

3. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 37 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 19 de mayo 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km .113+300 Oroya-Huancayo
4. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito en la modalidad de atropello con volteo con consecuencia fatal y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: AEB-143Toyota, Yaris, gris oscuro.
3.Datos de los conductores: Erick Luciano GAMARRA ZARATE (29) DNI N° 71450133

4.Record de los conductores: Verificado en el sistema de récord, el conductor no presenta sanciones o papeletas.

5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, recta y plana.

6.Condiciones climáticas: Despejado y sin lluvia a la hora del accidente.

7.Resultado del dosaje etílico: Se expidió para el **conductor** el certificado de dosaje etílico N°0028-004914, con un resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre. Asimismo, para el **peatón** el certificado de dosaje etílico N° 0028-000702 con resultado positivo 1,.97 g/l de alcohol por litro de sangre.

8.Número de víctimas: Una víctima (01) el peatón Fidel HUAMAN BENITO (63), con DNI N° 04057609.

9.Determinación de la velocidad: La inexistencia de evidencias, aprovechables para el cálculo de la velocidad, imposibilitan que esta sea cuantificada, por lo que, para la presente investigación, es necesario tener en consideración lo siguiente:

- El tipo de vía (avenida-urbana), donde los vehículos que se desplazan por esta vía lo hacen de manera rápida.
- La configuración de la vía, puesto que su configuración es recta y plana, sin presencia de reductores de velocidad, lo cual permite incrementar la velocidad de manera gradual.

Por tales consideraciones se puede determinar que el vehículo, se desplazaba a una velocidad uniformemente variada en aceleración constante, resultando esta velocidad en términos de calidad, no apropiada para las condiciones del lugar y momento (interposición del peatón en su eje de marcha), por lo que debió extremar sus medidas de seguridad a fin de evitar cualquier accidente.

10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):

Factor Predominante

La acción imprudente del conductor del automóvil, al circular sin adoptar sus medidas de seguridad, invadiendo parcialmente el sendero norte izquierdo de la calzada (contrario a su desplazamiento) sin eliminar todo tipo de riesgo (condiciones especiales) que presentaba la vía, materializándose el accidente.

Factores Contributivos.

La condición del peatón Fidel HUAMAN BENITO (63), quién encontrándose en estado de ebriedad, ingresa a la calzada con la intención de cruzarla, situación psicossomática que no le permitió valorar en su real dimensión los riesgos a los que se exponía, como la aproximación del vehículo en mención, por su lado derecho, generando un riesgo innecesario para su propia integridad.

La acción del conductor al desplazar su vehículo a una velocidad que en términos de calidad resultó inapropiada para las condiciones de riesgo evidentes en el lugar del accidente.

El color de prendas de vestir oscuras que llevaba puesto el peatón al momento de producirse el accidente de tránsito, la misma que no permitió al conductor tener una percepción real del peatón en la calzada.

La configuración de la vía (ausencia de reductores de la velocidad, pasos peatonales).

Descripción:

De la cuarta guía de análisis documental, se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor no tenía un historial de papeletas, contaba con 29 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre; sin embargo, el peatón contaba con 1.97 g/l de alcohol por litro de sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor al exceso de velocidad, sumado a la imprudencia del peatón quien se encontraba en estado de ebriedad y con prendas oscuras.

Análisis documental 5: Informe Policial: N° 22 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 22 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 24 de enero del 2024.
Ubicación Específica: Av. Centenario cuadra 7 del Distrito de Santa Rosa de Sacco. Yauli -Oroya.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito (Atropello) con consecuencia fatal y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa W5J-197, Toyota, Avanza, plata metálica.
3.Datos de los conductores: Miguel Ángel CAÑAVI RAMOS (31), con DNI N°47606456.
4.Record de los conductores: El conductor no registra sanciones para el administrado.
5.Análisis de la vía: La Av. Centenario altura de la cuadra 07, es una vía conformada por una calzada de circulación, con capacidad para dos senderos en ambos sentidos de circulación, limitando al Norte con canal fluvial, acera y límite de propiedad; al Sur con canal fluvial, acera y límite de propiedad.
6.Condiciones climáticas: Se encontraba con calzada seca y sin presencia de lluvia.

<p>7.Resultado del dosaje etílico: Se expidió el certificado de dosaje etílico N°0028-000701 al conductor, con un resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre. Y al peatón el certificado de dosaje etílico N°0028-000702 con resultado de 1,98 g/l de alcohol por litro de sangre.</p>
<p>8.Número de víctimas: En este accidente uno (01) fallece el peatón Juan AMES CAMPOS (69) con DNI N° 21011814.</p>
<p>9.Determinación de la velocidad: La vía es una (avenida-urbana), donde los vehículos que se desplazan por esta vía lo hacen de manera rápida. La configuración de la vía, puesto que su configuración es recta y plana, sin presencia de reductores de velocidad, lo cual permite incrementar la velocidad de manera gradual. Por tal motivo se puede determinar que el vehículo, se desplazaba a una velocidad uniformemente variada en aceleración constante, resultando esta velocidad en términos de calidad, no apropiada para las condiciones del lugar y momento (interposición del peatón en su eje de marcha), por lo que debió extremar sus medidas de seguridad a fin de evitar cualquier accidente.</p>
<p>10. Causalidad del accidente (factores intervinientes): <u>Factor Predominante</u> La acción imprudente del conductor de la camioneta de placa de rodaje, al circular sin adoptar sus medidas de seguridad, sin prever todo tipo de riesgo (condiciones especiales) que presentaba la vía, materializándose el accidente. <u>Factores Contributivos.</u> La condición del peatón Juan AMES CAMPOS (69), quién encontrándose en estado de ebriedad (D.E. 1.98 de intoxicación alcohólica) ingresa a la calzada con la intención de cruzarla, situación psicossomática que no le permitió valorar en su real dimensión los riesgos a los que se exponía, como la aproximación del mencionado vehículo, generando un riesgo innecesario para su propia integridad.</p>

Descripción:

De la quinta guía de análisis documental, se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor no tenía historial de papeletas, contaba con 31 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre, sin embargo, el peatón contaba con 1,98 g/l de alcohol por litro de sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor

al exceso de velocidad, sumado a la imprudencia del peatón quien se encontraba en estado de ebriedad.

Análisis documental 6: Informe Policial: N° 35 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 35 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 09 de mayo del 2024.
Ubicación Específica: Carretera central Km 62+700 Oroya -Huancayo.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito despiste, volcadura con consecuencia fatal, lesiones personales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa C5I-491, M1, Toyota, Corolla, celestina metálica.
3.Datos de los conductores: Gin Esaú RAMOS CAMACLLANQUI (21), con DNI N°72880589
4.Record de los conductores: El mencionado conductor no registra sanciones para el administrado en el sistema de récord del MTC.
5.Análisis de la vía: La calzada es de dos carriles, la pavimentación se encuentra en buen estado y es una curva recta.
6.Condiciones climáticas: Se encontraba con calzada seca y sin presencia de lluvia.
7.Resultado del dosaje etílico: Se expidió el certificado de dosaje etílico N°A-0002407 al conductor , con un resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.
8.Número de víctimas: En este accidente un (01) ocupante fallece la Sra. Lola CAMACLLANQUI RAMOS (68) con DNI N° 19886280.
9.Determinación de la velocidad: Se establece que el automóvil de placa C5I-491, era conducido a una velocidad uniformemente variada en aceleración constante, velocidad que resultó inapropiada para las condiciones de riesgo del lugar (aproximación a una curva abierta), por lo que debió extremar sus medidas de seguridad a fin de evitar cualquier accidente, pero debido a un exceso de confianza, no valoró en su real dimensión el riesgo que significaba la aproximación y salida de una curva.
10. Causalidad del accidente (factores intervinientes):
<u>Factor Predominante</u> La acción imprudente del conductor al mostrar un exceso de confianza durante su desplazamiento por la vía, la misma que mermó su capacidad de reacción en tiempo y espacio durante su desplazamiento y salida de una curva abierta, perdiendo así el control físico de la unidad vehicular que conducía, conllevando al desarrollo del accidente y desenlace fatal para su progenitora Lola CAMACLLANQUI RAMOS (68).
<u>Factor Contributivo</u> La imprudente y negligente del conductor de la UT-1, al desarrollar una velocidad

que en términos de calidad resultó no apropiada para el lugar en que se produjo el accidente de tránsito, imposibilitándole realizar una maniobra evasiva eficiente para evitar el accidente de tránsito, demostrando con su accionar un exceso de confianza y por ende indiferencia por los principios básicos del manejo a la defensiva.

Descripción:

De la sexta guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor no tenía un historial de papeletas, contaba con 21 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, debido a que se encontraba en la cercanía de una curva, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor al exceso de velocidad.

Análisis documental 7: Informe Policial: N° 41 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 41 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 10 de agosto 2024
Ubicación Específica: Carretera Central Km .47+750 Oroya-Huancayo.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito mixto en la modalidad de choque frontal excéntrico izquierdo, despiste total con consecuencias fatales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: De placa ADN-027, M1 , Volkswagen, crossfox, negro ninja, A4S-921 , N3,Volvo,blanco azul y el vehículo de placa A5X-968,M3 ,Ómnibus ,rojo degrade crema.
3.Datos de los conductores: Los conductores Jhosmell SANTOS MESA (34), Izhar ALCANTARA CHUCO (30) DNI N°72010453 y Félix CASTRO AMANCIO (56) DNI N°22484250.
4.Record de los conductores: Consultado al sistema de récord los mencionados conductores no presentan sanciones.

5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, curva y plana.						
6.Condiciones climáticas: Al momento del accidente se encontraba lloviendo y la calzada estaba mojada.						
7.Resultado del dosaje etílico: Mediante el Certificado de Dosaje Etílico N°0028-012595, con resultado de 1.98 g/l de alcohol por litro de sangre para el conductor Jhosmell SANTOS MEZA (34), para Izhar ALCANTARA CHUCO (30) con resultado negativo según el dosaje etílico N°0028-012594 y Félix CASTRO AMANCIO (56) con resultado negativo según el dosaje etílico N° 0028-012593.						
8.Número de víctimas: En este accidente Un (01) fallecido producto del accidente el conductor Jhosmell SANTOS MEZA.						
9.Determinación de la velocidad:						
<u>Para el automóvil con placa ADN -027</u>						
No se ha podido calcular la velocidad mínima a la que era desplazado esta unidad, por falta de indicios que permitan para tal fin, por lo que la velocidad será establecida en términos de CALIDAD, para lo cual se tendrá en cuenta lo siguiente:						
*El lugar por donde se desplazaba (carretera en curva abierta).						
*La característica del vehículo (automóvil).						
*La hora de producido el evento (05:55 horas), donde la fluidez vehicular era rápida.						
*La magnitud de los daños y la secuencia del evento de tránsito hasta adoptar su						
*Posición final, condición que indica que su detención no fue en un corto espacio.						
*Las evidencias materiales dejadas instantes después del accidente.						
Se establece que el automóvil con placa de rodaje ADN-027, era conducido a una velocidad en aceleración constante , la misma que resultó inapropiada para poder controlar su vehículo a fin de evitar el accidente. Puesto que, debido a un exceso de confianza, no valoró en su real dimensión el riesgo que significaba el ingreso y salida de una curva, donde debió disminuir su velocidad o en todo caso detenerse para evitar el accidente, acciones que evidentemente no realizó y por el contrario continuó con su recorrido dándose inicio a la secuencia del evento.						
<u>Para el volquete con placa de rodaje A4S-921</u> No se ha podido calcular la velocidad mínima probable a la que era desplazada dicho vehículo al no ser directamente de la cadena de eventos, sin embargo, se puede intuir que el volquete de placa de rodaje A4S-921, era conducido a una velocidad uniformemente variada que dentro de los términos de calidad se encontraban acorde a las circunstancias del momento, toda vez que ante la percepción del peligro (interposición del automóvil en su eje de marcha) pudo realizar una maniobra evasiva eficaz y evitar su colisión.						
<u>Para el bus con placa de rodaje A5X-968.</u>						
Teniendo en consideración el reporte de velocidad de la empresa de transportes “DAVI VELOZ SOCIEDAD ANONIMA CERRADA” el bus de placa A5X-968, así como la hora de producido el evento (05.55 horas), se observan los ítems más relevantes:						
Fecha	Hora	Evento	Latitud	Longitud	Ubicación	Velocidad
01/12/2023	05:55:15	Circul.	-10-89387	-76.08025	Ninacaca/Pasco	65 KM/H
01/12/2023	05:55:16	Circul.	-10-89377	-76.08034	Ninacaca/Pasco	52 KM/H
01/12/2023	05:55:17	Circul.	-10-89368	-76.08037	Ninacaca/Pasco	38 KM/H

01/12/2023	05:55:18	Circul.	-10-8936	-76.08042	Ninacaca/Pasco	31 KM/H
01/12/2023	05:55:20	Circul.	-10-89351	-76.08046	Ninacaca/Pasco	20 KM/H
01/12/2023	05:55:21	Circul.	-10-89351	-76.08046	Ninacaca/Pasco	9 KM/H
01/12/2023	05:56:27	Parada.	-10-89353	-76.08044	Ninacaca/Pasco	0 KM/H

Este reporte permite determinar:

- Que, la lectura de velocidad fluctúa cada segundo.
- Que, el bus de placa A5X-968, momentos previos al accidente se desplazaba a una velocidad uniformemente variada y que en promedio sería de 35 k/h.
- Que, luego de producido el accidente su velocidad fue cero es decir a las 05:56:27 horas.

Por lo tanto, la velocidad a la que se desplazaba el bus momentos previos al accidente era de **35.00 km/h aprox**; por ende, se encontraba dentro de los límites permitidos para la clase de vía – carretera (90 km/h), no siendo su velocidad de desplazamiento un factor contributivo para la materialización del presente evento.

10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):

Factor Determinante: La condición psicosomática con la que se encontraba el conductor del automóvil de placa de rodaje ADN-027 (1.98 g/l de alcohol en la sangre), condición que no le permitió mantener el desplazamiento de su unidad vehicular por su carril de circulación, por lo que en un momento dado invade el carril contrario a su desplazamiento impactando con la UT3 y materializándose el accidente. No descartándose la posibilidad que dicha invasión de carril se generó por un tema de adormilamiento (sueño) por el estado de ebriedad en el que se encontraba.

Descripción:

De la séptima guía de análisis documental se observa que a diferencia de los otros en este se encuentra a 3 conductores implicados, en el informe policial, los conductores tenían un historial sin papeletas, contaban con 34,30 y 56 años de edad respectivamente y presentaban una concentración de 1.98 g/l de alcohol por litro de sangre para el primer conductor y 0.00 g/l de alcohol en la sangre para los 2 últimos. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, con factores climáticos adversos influyeron en el accidente (lluvia). Por lo tanto, el aspecto determinante y causa final del accidente con 1 víctima como consecuencia, fue el exceso de velocidad a la que circulaba el vehículo del conductor en estado de ebriedad y sumado a ello el estado somnoliento debido al alcohol.

Análisis documental 8: Informe Policial: N°43-2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 43 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 08 de Setiembre 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km. 35+700 Oroya -Pasco.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito Choque con subsecuente muerte, lesiones personales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: D8U-951 (M2-C3), Toyota, Hiace, blanco y el vehículo combinado de placa C5B-714 /AFK-988, N3, Volvo, remolcador.
3.Datos de los conductores: Edwin Edgar PAUCAR MACHACUAY (49), Paul Bener ASTUHUAMAN MOSQUERA con DNI N°40304969.
4.Record de los conductores: Consultado al sistema de récord del conductor, para Edwin Edgar PAUCAR MACHACUAY este arroja 7 infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito infracciones graves, para Paul Bener ASTUHUAMAN MOSQUERA sin resultado.
5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, el mismo que es una curva abierta.
6.Condiciones climáticas: El momento del accidente según refieren los pasajeros se encontraba la vía seca y despejado.
7.Resultado del dosaje etílico: Mediante el Certificado de Dosaje Etílico N°028-009717 para Edwin Edgar PAUCAR MACHACUAY con resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre, para para Paul Bener ASTUHUAMAN MOSQUERA con resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.
8.Número de víctimas: En este accidente seis (06) fallecieron producto del accidente las personas de Eusebia NOLASCO VDA DE ESTRELLA (72) con DNI N°04209149, Hernán HUAMAN CURI (43) con DNI N°40470548, Alex MARCELO ATENCIO (33) con DNI N°46344415, Ana Rosa MALLQUI CUADROS (36) con DNI N°44484065, Maurilio Teófilo MACHACUAY GARCIA (60), Paula ATENCIO CHAVEZ (79) con DNI N°04044002.
9.Determinación de la velocidad: En los hechos de tránsito es trascendental el tratamiento del factor velocidad y sobre el particular, su compatibilidad con la conducta del conductor, porque de ello proviene una actividad consciente, previsible o no, pero que en términos generales, debe contener un supuesto explicativo sustancial que realce lo cualitativo de lo cuantitativo, siendo trascendental la información veraz obtenida en la escena del accidente de tránsito, lo cual marcará la diferencia entre lo cuantitativo y cualitativo. De esta manera, el factor velocidad versará del valor de calidad de la velocidad, en relación con la secuencia, la magnitud de los daños materiales y la gravedad de las lesiones, sustentado en los siguientes considerandos: Para el vehículo de placa D8U-951: La aguja del velocímetro que quedó trabada cerca a los 80.00 km/h, para ser exactos a los 78.00 Km/h. Se determina que, el conductor al realizar una conducción lo hacía a una velocidad en aceleración constante la cual era superior a los 78.00 km/h, lo cual, en un momento dado pese a poder percatarse de la presencia del combinado vehicular a unos 180

metros aproximadamente no pudo prever el accidente de tránsito ni aminorar sus consecuencias, sin previamente realizar maniobra evasiva la cual hubiera sido disminuir la velocidad de su vehículo, siendo considerado una causa para la presente investigación.

Para el vehículo combinado C5B-714/AFK-988:

Se determina que, esta Unidad al momento de suscitado el accidente, se encontraba estacionado en el carril y franja lateral Suroeste por los desperfectos que este presentaba, lo cual no se configura como un factor en la producción del accidente, la causalidad estuvo asociada a la conducta de este conductor momentos previos al accidente.

10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):

Factor Predominante:

La acción de Edwin Edgar PAUCAR MACHACUAY (49), conductor del vehículo con placa de rodaje D8U-951, al querer realizar la maniobra de adelantamiento sin eliminar los riesgos presentes en la vía a una velocidad en aceleración constante, pese a tener una distancia y condiciones suficientes para que este pueda percatarse de la presencia del combinado vehicular y disminuir la velocidad para que este pueda realizar alguna maniobra segura sin poner en riesgo su integridad física ni la de sus ocasionales pasajeros.

Factores Contributivos:

La acción de Paul Bener ASTUHUAMAN CASTILLO (45), al estacionar su vehículo en una curva abierta que pese a presentar daños en los neumáticos este tuvo las posibilidades de buscar un lugar más seguro sin que obstruya parte del carril de circulación de los demás vehículos que circulaban en sentido de Noroeste a Sureste.

Descripción:

De la octava guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial se cuenta con dos conductores implicados. El primer conductor contaba con historial de 7 papeletas, mientras que el segundo no tenía ninguna, con 49 y 45 años de edad respectivamente y presentaban una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre para ambos conductores. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, cuya consecuencia fue el fallecimiento de seis personas. Finalmente, la causa del accidente se atribuye al primer conductor a la imprudencia del

conductor al exceso de velocidad y de forma adicional al segundo conductor por estacionar el vehículo en una curva.

Análisis documental 9: Informe Policial: N° 26 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 26 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 28 de febrero 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km. 42+300 Oroya -Huancayo.
2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito despiste, volcadura, sumersión con subsecuente muerte y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: C1S-003, Toyota, corolla, celeste mica metálico.
3.Datos de los conductores: Denys Roy LANDA PUÑEZ (35), con DNI N°44659700
4.Record de los conductores: Consultado al sistema de récord del conductor, para Denys Roy LANDA PUÑEZ este arroja una (01) infracción al Reglamento Nacional de Transito infracciones muy graves.
5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, el mismo que es una curva abierta.
6.Condiciones climáticas: Al momento de la ITP se encontraba despejado y sin lluvia.
7.Resultado del dosaje etílico: Mediante el Certificado de Dosaje Etílico N°028-80006761 con resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.
8.Número de víctimas: En este accidente dos (02) fallecen el conductor Denys Roy LANDA PUÑEZ (35), con DNI N°44659700 y el ocupante Diego Zenón PUÑEZ GAMARRA (26) con DNI N°75620995.
9.Determinación de la velocidad: Con relación a la velocidad desarrollada por el vehículo de placa de rodaje C1S-003 momentos previos al accidente de tránsito, no pueden ser cuantificada en términos de cantidad, debido a que en el lugar del accidente no se ubicaron evidencias físicas aprovechables (huella de frenada), motivo por el cual para la presente investigación, se tendrá en cuenta las condiciones de riesgo existentes en el lugar de la vía (curva) y así determinar la adopción de medidas destinadas a prevenir los riesgos posibles y presentes existentes por la configuración de la vía, asimismo la presencia de otros vehículo que circulaban en sentido contrario, por tal motivo, la determinación de la

velocidad será realizada en términos de calidad (cualitativo), de acuerdo a lo siguiente:

El vehículo de placa de rodaje C1S-003, momentos previos al accidente de tránsito era desplazado por su conductor a una velocidad constante, velocidad que no resulto apropiada para el lugar, donde se materializó el accidente, la misma que se vio incrementada debido a su inclinación en ligera bajada que presenta la vía.

Asimismo, dentro de la investigación no se considerará la velocidad crítica de la curva debido que en el lugar del evento no se ubicó evidencias físicas como huellas de derrape, huellas características en la vía, cuando un determinado vehículo supera la velocidad crítica de la curva.

10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):

Factor determinante; La acción imprudente del conductor del automóvil, al no valorar la responsabilidad de desplazarse a bordo de su vehículo a una velocidad que en términos de calidad resulto inapropiado para las condiciones de riesgo que denotaban el tramo en curva abierta con ligera inclinación en bajada de la vía, de modo tal, que al ingresar a la misma no le permitió realizar una maniobra evasiva eficaz para evitar el accidente o disminuir sus consecuencias.

Descripción:

De la novena guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor tenía un historial de 1 papeleta, contaba con 35 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, debido a que se encontraba en bajada, cuya consecuencia fue el fallecimiento de dos personas. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor al exceso de velocidad.

Análisis documental 10: Informe Policial: N° 52 -2024-UPIAT-PNP-HYO

1. Datos Generales
Nro. De Informe Policial: N° 52 -2024-UPIAT-PNP-HYO.
Fecha de Ocurrencia: 03 de noviembre 2024
Ubicación Específica: Carretera central Km. 143+300 Lima – Oroya

2. Características del caso
1.Clase de Accidente: Accidente de tránsito despiste, volcadura, con subsecuente muerte, lesiones personales y daños materiales.
2.Tipo de vehículos participantes: C0J-471, Toyota, coaster, color blanco.
3.Datos de los conductores: Walter Aurelio MANRIQUE MEDINA (45), con DNI N°72303517.licencia de conducir P72303517 A Uno.
4.Record de los conductores: Consultado al sistema de récord del conductor, para Walter Aurelio MANRIQUE MEDINA (45) este no tiene ninguna sanción al Reglamento Nacional de Tránsito.
5.Análisis de la vía: Calzada de dos carriles, asfalto en buen estado, el mismo que es una curva cerrada.
6.Condiciones climáticas: Al momento del accidente la vía se encontraba despejado y sin lluvia.
7.Resultado del dosaje etílico: Mediante el Certificado de Dosaje Etílico N°028-80006761 con resultado de 0.00 g/l de alcohol por litro de sangre.
8.Número de víctimas: En este accidente un (01) fallecido la ocupante la Sra. Soledad PONCE VILLEGAS con DNI N° 45675683.
<p>9.Determinación de la velocidad:</p> <p>Con relación a la velocidad desarrollada por el vehículo de placa de rodaje C0J-471 momentos previos al accidente de tránsito, no pueden ser cuantificada en términos de cantidad, debido a que en el lugar del accidente no se ubicaron evidencias físicas aprovechables (huella de frenada), motivo por el cual para la presente investigación, se tendrá en cuenta las condiciones de riesgo existentes en el lugar de la vía (curva cerrada) y así determinar la adopción de medidas destinadas a prevenir los riesgos posibles y presentes existentes por la configuración de la vía, asimismo la presencia de otros vehículo que circulaban en sentido contrario, por tal motivo, la determinación de la velocidad será realizada en términos de calidad (cualitativo), de acuerdo a lo siguiente:</p> <p>El vehículo de placa de rodaje C0J-471, momentos previos al accidente de tránsito era desplazado a una velocidad constante, velocidad que no resulto apropiada para el lugar, donde se materializó el accidente, la misma que se vio incrementada debido a que la vía es una bajada y una curva cerrada, perdiendo el control del vehículo en marcha.</p> <p>Asimismo, dentro de la investigación no se considerará la velocidad crítica de la curva debido que en el lugar del evento no se ubicó evidencias físicas como huellas de derrape, huellas características en la vía, cuando un determinado vehículo supera la velocidad crítica de la curva.</p>
<p>10.Causalidad del accidente (factores intervinientes):</p> <p>Factor determinante; La acción imprudente del conductor, al no valorar la responsabilidad de desplazarse a bordo de su vehículo a una velocidad que en términos de calidad resulto inapropiado para las condiciones de riesgo que denotaban el tramo en curva cerrada con ligera inclinación en bajada de la vía, de modo tal, que al ingresar a la misma no le permitió tener el control evasiva eficaz para evitar el accidente y así disminuir las secuelas de dicho accidente.</p>

Descripción:

De la décima guía de análisis documental se observa que, en el caso analizado en el informe policial, el conductor tenía un historial sin papeletas, contaba con 45 años de edad y presentaba una concentración de 0.00 g/l de alcohol en la sangre. En cuanto a las condiciones de la vía, estas se encontraron en estado óptimo, sin factores climáticos adversos que pudieron haber influido en el accidente. Por lo tanto, el aspecto determinante fue la velocidad a la que circulaba el vehículo, debido a que se encontraba en una curva cerrada y bajada, cuya consecuencia fue el fallecimiento de una persona. Finalmente, la causa del accidente se atribuye a la imprudencia del conductor y al exceso de velocidad.

A continuación, se presentan las tablas y gráficos, que plasmarán la información detallada en la descripción de los informes policiales y de la descripción que acompaña a cada uno, con la finalidad de que sea más factible la interpretación de los resultados finales obtenidos.

– **Primero:**

Para describir el criterio de las infracciones vehiculares con las que cuenta el conductor que ocasiona el accidente, con causa final de muerte.

Tabla 1

Cantidad de infracciones del conductor

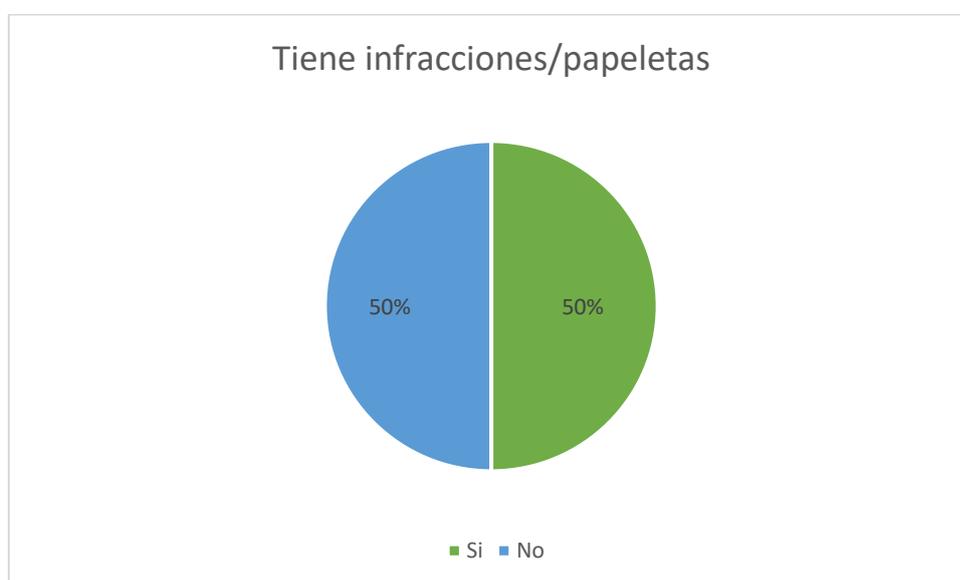
N° de informe	Tiene infracciones/papeletas	
	SI	NO
1	X	
2	X	
3	X	
4		X
5		X
6		X
7		X
8	X	

9	X
10	X

Tiene infracciones/papeletas	Cantidad
Si	5
No	5

Figura 1

Cantidad de infracciones del conductor



Descripción:

De los diez informes policiales analizados, se advierte que el 50 % de los conductores contaban con infracciones/papeletas, lo que representa la mitad de los informes analizados; por otro lado, el otro 50 % estaba conformado por los conductores que no registraban a la fecha del accidente alguna infracción/papeleta. Cabe mencionar que esta cifra es totalitaria, debido a que presento en función de si tenían o no algún registro de infracción, y más no la cantidad.

– **Segundo:**

Para describir el rango de edad de los conductores implicados en los accidentes analizados en los informes policiales.

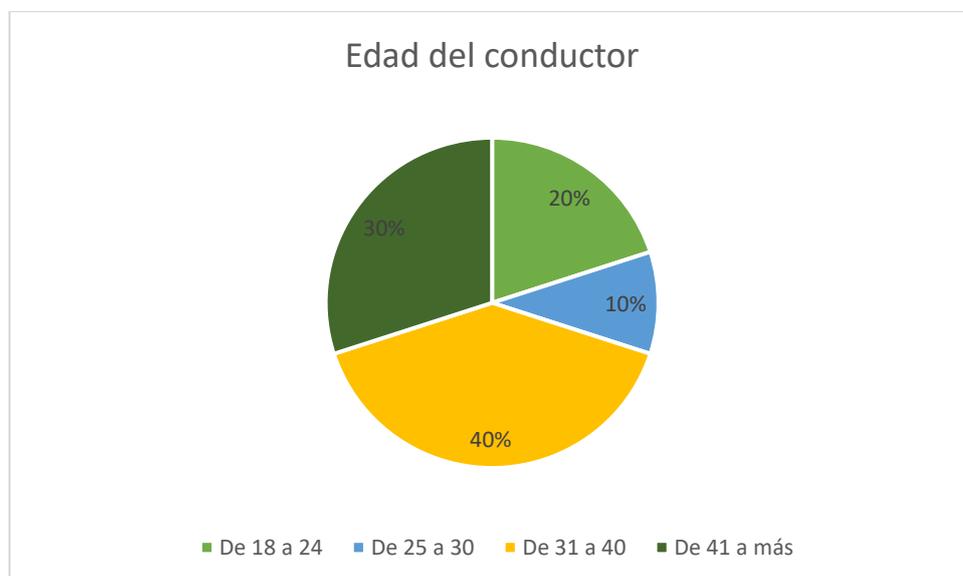
Tabla 2

Rango de edades del conductor

N° de informe	Edad del conductor			
	De 18 a 24	De 25 a 30	De 31 a 40	De 41 a más
1	X			
2			x	
3				X
4		X		
5			x	
6	X			
7			x	
8				X
9			x	
10				X
Edad de conductor		Cantidad		
De 18 a 24		2		
De 25 a 30		1		
De 31 a 40		4		
De 41 a más		3		

Figura 2

Rango de edad del conductor



Descripción:

En función del rango de edad que tenían los conductores al momento de producirse el accidente, se observa que el mayor grupo está conformado por el 40 % del total y se encuentran en el rango de 31 a 40 años de edad. En segundo lugar, con un 30 % se encuentran las edades de 41 a más; en tercer lugar, con un 20 % se encuentran en un rango de edad de 18 a 24 años; y finalmente con solo el 10 % el rango de edad registrado es de 25 a 30 años. Los accidentes, en su mayoría, son producidos por conductores que tienen entre los 31 a 40 años.

– **Tercero:**

Para identificar el estado ético del conductor implicado en el informe policial analizado, así como el estado ético del peatón.

Tabla 3

Dosaje ético del Conductor

Dosaje ético conductor		
Nº de informe	Positivo	Negativo
1		X
2		X
3		X
4		X
5		X
6		X
7	x	
8		X
9		X
10		X
Dosaje conductor		Cantidad
Positivo		1
Negativo		9

Figura 3

Dosaje étílico del conductor

**Descripción:**

En función del dosaje étílico efectuado a los conductores de las unidades vehiculares implicadas en los accidentes, se tiene que el 90 % de los conductores no presentó reacción positiva al alcoholímetro, dejando solo el 10 % para los conductores que al momento de suscitarse el hecho se encontraban bajos las influencias del alcohol.

A continuación, se muestra el resultado del dosaje étílico efectuado a los peatones.

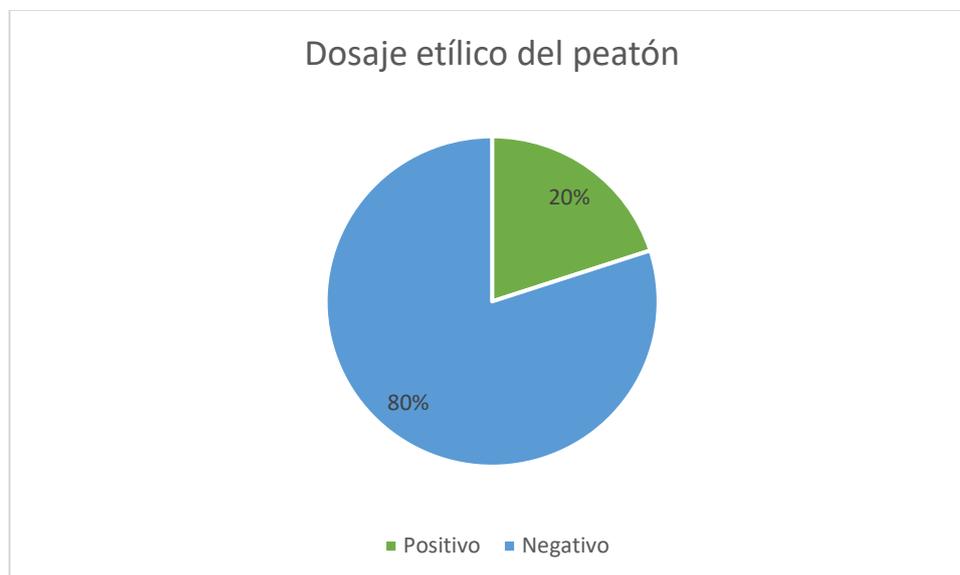
Tabla 4

Dosaje étílico del peatón

N° informe	Dosaje de peatón	
	Positivo	Negativo
4	x	
5	x	
	Dosaje peatón	Cantidad
	Positivo	2
	Negativo	8

Figura 4

Dosaje ético del peatón

**Descripción:**

En función del dosaje ético efectuado a los peatones, se tuvo que el 80 % de los peatones involucrados en los accidentes analizados en los informes policiales no presentaron reacción positiva; mientras que el 20 % de ellos si presentó reacción al examen efectuado.

– **Cuarto:**

Para identificar las condiciones de la vía al momento del suceso del accidente, en los informes policiales analizados.

Tabla 5

Condiciones de la vía

N° de informe	Condiciones de la vía	
	Buena	Mala
1	X	
2	X	
3	X	
4	X	
5	X	

6	X
7	X
8	X
9	X
10	X

Condiciones de la vía	Cantidad
Buena	10
Mala	0

Figura 5

Condiciones de la vía

**Descripción:**

Para la identificación de las condiciones de la vía, al momento de suscitarse el hecho, se tuvo de los informes policiales analizados que el 100 % de las vías se encontraban en condiciones adecuadas, y sin alteraciones.

– **Quinto:**

Para identificar si los factores climáticos a la hora de producirse el accidente estuvieron o no presentes.

Tabla 6

Factores climáticos

Factores climáticos		
Nº de informe	Con presencia	Sin presencia
1		x
2		X
3		X
4		X
5		X
6		X
7	X	
8		X
9		X
10		x

Factores climáticos	Cantidad
Con presencia	1
Sin presencia	9

Figura 6

Factores climáticos

**Descripción:**

En función de los factores climáticos que pudieron haber afectado la conducción del vehículo, se tuvo de los informes policiales que el 90 % de ellos no presentaron condiciones climáticas que pudieran afectar el desempeño vehicular del conductor; y solo el 10 % registró un factor climático al momento de producirse el hecho fatídico.

– **Sexto:**

Para identificar el número de muertos que se registraron en el total de los informes policiales analizados.

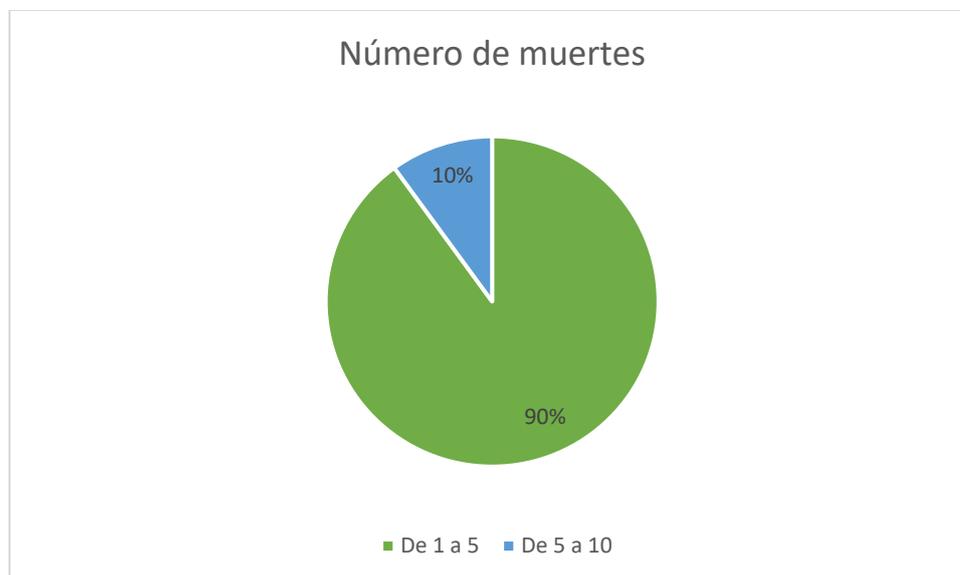
Tabla 7

Número de muertos

N° de informe	Número de muertes	
	De 1 a 5	De 5 a 10
1	x	
2	x	
3	x	
4	x	
5	x	
6	x	
7	x	
8		X
9	x	
10	x	
N° de muertes	Cantidad	
De 1 a 5	9	
De 5 a 10	1	

Figura 7

Número de muertes

**Descripción:**

Respecto al número de muertos, de los informes policiales analizados, se tiene que el 90 % de ellos cuenta con un muerto hasta cinco; y el 10% de ellos presentó un número elevado de víctimas superando las 5 víctimas.

– **Séptimo:**

Para identificar el factor o factores determinantes que se presentaron dentro de los informes policiales analizados.

Tabla 8

Factor determinante

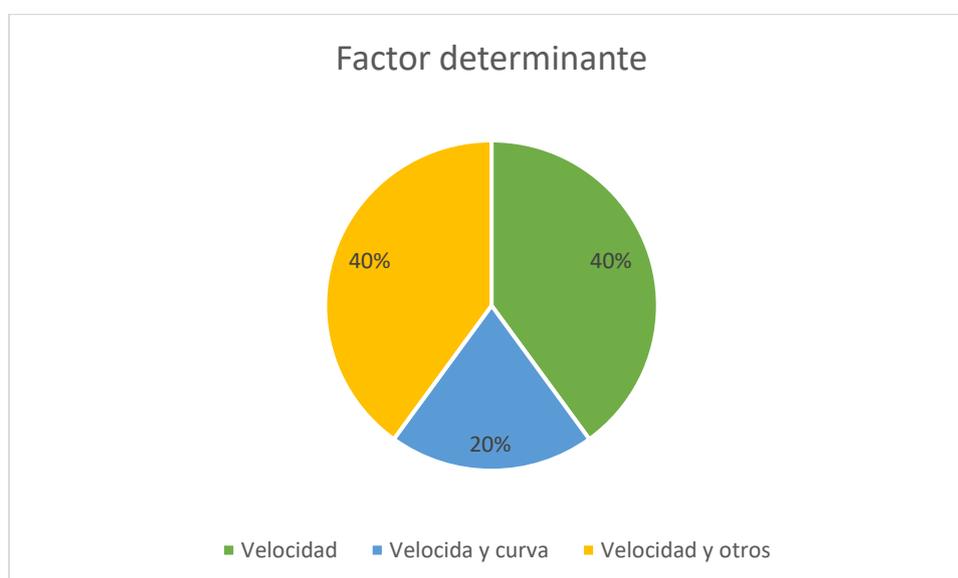
N° de informe	Factor determinante		
	Velocidad	Velocidad y curva	Velocidad y otros
1	x		
2			X
3			X
4	x		
5	x		
6		X	
7			X

8	x	
9		X
10		X

Factor determinante	Cantidad
Velocidad	4
Velocidad y curva	2
Velocidad y otros	4

Figura 8

Factor determinante



Descripción:

Respecto a la identificación de los factores determinantes para la producción del accidente, de los informes policiales se obtuvo que el 40 % tiene como factor determinante la velocidad a la que conducía el vehículo el conductor; el otro 40 % está relacionado al factor de la velocidad y otros, dentro de este aspecto se identificaron características como bajadas o la propia imprudencia del peatón; finalmente, el 20 % considera a la velocidad y la presencia de curvas en las pistas como un factor determinante.

– **Octavo:**

Para identificar la causa final del accidente, dentro de los informes policiales analizados en el presente trabajo.

Tabla 9

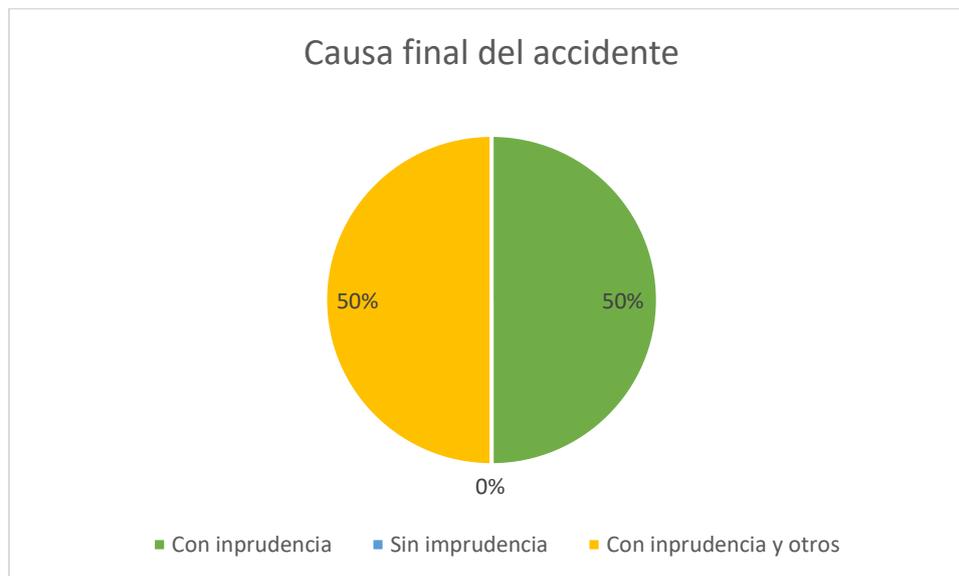
Causa final del accidente

N° de informe	Causa final del accidente		
	Con imprudencia	Sin imprudencia	Con imprudencia y otros
1	X		
2	X		
3	X		
4			X
5			x
6	X		
7			X
8			X
9	X		
10			X

Causa final	Cantidad
Con imprudencia	5
Sin imprudencia	0
Con imprudencia y otros	5

Figura 9

Causa final del accidente



Descripción:

Finalmente, para la identificación de la causa final del accidente, de los informes policiales analizados se tiene que el 50 % de ellos fue producido por la imprudencia del conductor, pudiendo deberse a exceso de velocidad (en su mayoría) o al estado de ebriedad. El otro 50 % está constituido por la imprudencia y la influencia de otros aspectos externos, como la propia imposición de peligro de la víctima y el mal estacionar de otro conductor.

4.1.2. Descripción de resultados del segundo instrumento

Los siguientes resultados corresponden a la entrevista efectuada a los abogados penalistas.

Entrevistado 1:

1. ¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

La relación que identifiqué entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado es **el exceso de velocidad** por parte de los conductores usuarios de las vías, sumado a ello **el factor climatológico** y **la informalidad en el transporte terrestre**.

2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?
Los factores que contribuyen son la impericia, la imprudencia del conductor, la negligencia y la inobservancia de las reglas de tránsito.
3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?
La respuesta del sistema judicial es muy lenta e inoperante en esta parte de la Región, aunado a ello la falta de especialización específica en casos de accidentes de tránsito con consecuencia fatal.
4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.
Yo considero que las sanciones aplicadas en homicidios culposos agravados no son efectivas, en el plano administrativo no se hace un control a la ejecución de estas sanciones y en el plano penal las penas no son muy severas y esto hace que no sean efectivas las sanciones.
5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?
Es importante el cumplimiento y la fiscalización de las normas de tránsito para reducir accidentes de tránsito y delitos asociados, motivo que la informalidad en el transporte es uno de las principales causas de estos eventos y el control reduciría de gran forma esta situación.
6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?
La falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial tienen una relación muy marcada, motivo que no se han creado políticas educativas y sanciones ejemplares para mitigar este tipo de casos, siendo ello que generen mucha inseguridad vial.
7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?
Primero se debe implementar en las curriculas académicas con relación a la seguridad vial y cultura vial, que todo ciudadano este obligado a conocer, asimismo especializar a los operadores de justicia en el aspecto preventivo y disuasión sobre el tratamiento de homicidios culposos agravados con relación a los accidentes de tránsito.

Descripción:

Para el primer entrevistado, la relación entre el incremento de los accidentes y el delito de homicidio culposo se debe al exceso de velocidad, factores climáticos y la

informalidad en el transporte. Respecto a los factores que contribuyen a este incremento son la impericia, la imprudencia del conductor, la negligencia y la inobservancia de las reglas de tránsito. Sobre la respuesta del sistema judicial, resulta ser muy lenta y sumado a ello, la falta de especialización sobre el tema. Respecto a la efectividad de las penas, estas no son efectivas para la realidad social. Respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas, estas resultan importantes. Sobre la falta de justicia en estos casos la respuesta es carente. Finalmente, se plantea como reforma y/o mejoras que se debe realizar, menciona que se debería de implementar en las curriculas académicas con relación a la seguridad vial y cultura vial, y especializar a los operadores de justicia.

Entrevistado 2:

<p>1. ¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?</p>
<p>La relación existente sería la conducción imprudente, negligente o antirreglamentario de un vehículo automotor, en ambos casos la falta de cuidado debido a la conducción y como resultado la lesión del bien jurídico protegido, agravándose cuando el conductor se encuentra en estado de ebriedad, existiendo dolo eventual en su conducta, así como consciencia y voluntad de maniobrar un vehículo en estado de ebriedad.</p>
<p>2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?</p>
<p>Puedo identificar tres factores concomitantes: exceso de velocidad, negligencia, imprudencia e impericia que incurren la mayoría de conductores causantes de accidente de tránsito.</p>
<p>3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?</p>
<p>En nuestra Región, Provincia de Yauli -Oroya, es una enorme tristeza la respuesta de las autoridades, existe mucha demora en resolver los casos de accidente fatales y las indemnizaciones a las víctimas son irrisorias y en muchas ocasiones los conductores causantes no cumplen una pena efectiva, pese a existir medios probatorios suficientes.</p>
<p>4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.</p>
<p>No son efectivas por que el Poder Judicial es muy flexible en estos casos, deberían dictar penas efectivas de acuerdo a las circunstancias y en un proceso inmediato de no más de 30 días.</p>

5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?
El cumplimiento de las normas de tránsito ayuda a saber cómo desenvolverse y así prevenir un accidente de tránsito. La fiscalización por parte de la autoridad competente no reduce los accidentes de tránsito, por falta de una estrategia operativa y falta de sensibilización en seguridad vial.
6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?
Si existe, toda vez que, al no existir penas severas, así como sanciones ejemplares, la mayoría de conductores no tienen conciencia vial.
Al no existir penas y sanciones severas muchos conductores son reincidentes en cometer accidentes por imprudencia y negligencia.
7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?
* Reducir la informalidad mediante normas que permitan otorgar autorización en la prestación de servicios públicos, implementando control de velocidad en todos los vehículos que prestan servicios Interprovinciales con un máximo de 90 Km/h.
*Reforma de MTC; otorgar licencia de conducir bajo estricto control en los exámenes de manejo y psicológico, con el lema “CERO CORRUPCION”
*Colocar reductores de velocidad, en los puntos vulnerables de accidentes de tránsito.
*Sanción de inhabilitación de tres a seis meses a conductores de servicio público que excedan la velocidad en la red vial.

Descripción:

Para el segundo entrevistado, la relación entre el incremento de los accidentes y el delito de homicidio culposo se debe a la conducción imprudente sumada al estado de ebriedad. Respecto a los factores que contribuyen este incremento son el exceso de velocidad, negligencia, imprudencia; respecto a la respuesta del sistema judicial, resulta ser muy lenta y sumado a ello la indemnización a la víctima es débil. Respecto a la efectividad de las penas, estas no son efectivas para la realidad social. Respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas, estas resultan importantes. Sobre la falta de justicia, se menciona que en estos casos no existe dicha justicia. Finalmente, se

plantea como reforma y/o mejoras que se debe realizar, menciona que se debe implementar controles de velocidad, eliminar la corrupción y sanciones más severas.

Entrevista 3:

<p>1. ¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?</p>
<p>La relación existente sería la conducción imprudente o negligente y las inobservancias de las normas de tránsito, la consecuencia de estos generaría el incremento de los accidentes de tránsito con homicidios culposos.</p>
<p>2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?</p>
<p>Desde mi punto de vista los factores más habituales que contribuyen a la incidencia de homicidios culposos en un accidente de tránsito son "el consumo de alcohol o drogas conexas, la falta de conducción a la defensiva, exceso de velocidad, el incumplimiento a las normas y señales de tránsito, en la Provincia de Yauli -Oroya que comprende la carretera central, geográficamente esa jurisdicción la vía es peligrosa por ser una carretera con muchas curvas "los vehículos al tratar de adelantar a otro vehículo en lugares no permitidos infringiendo el Reglamento de Tránsito ocasionando accidentes de tránsito, conllevando a la comisión del Delito de homicidio culposo.</p>
<p>3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?</p>
<p>En la actualidad se ve diversos casos donde los familiares, víctimas buscan la respuesta de los operadores de justicia ante los tribunales, en materia penal y civil, pero lamentablemente la justicia no es como uno espera, toda vez que este último es extenso, lo que genera en las víctimas una desconfianza, aunado a ello los gastos en temas de defensa lo que no pueden solventar, en líneas generales, es importante implementar el sistema judicial como la capacitación y una mayor educación en el ámbito vial para que así tengan conocimiento y tomen consciencia social para asegurar que las víctimas estén acorde a las expectativas en cuanto a la justicia.</p>
<p>4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.</p>
<p>Veo que no son efectivas toda vez que el poder judicial es muy compasable y/o flexible en estos casos en concreto, deberían efectuarse penas más efectivas de acuerdo al caso.</p>
<p>5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?</p>
<p>Tanto el cumplimiento y la fiscalización de las reglas de tránsito son muy importantes, todo esto con el fin de prevenir los accidentes y demás actos que están al margen de la ley, para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito y por ende tener mayor seguridad en la red vial y la protección para los que hacen uso de la vía.</p>

6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?

Si existe una relación entre la falta de justicia y el incremento de la seguridad vial, si un acto, conducta humana que está al margen de la ley no es sancionado como tal, este fomenta la impunidad, incentivando a realizar actos reincidentes, en este caso en concreto se incrementa la inseguridad vial al no haber sanciones más ejemplares para los responsables quienes ocasionaron dicho accidente.

7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?

Para casos de accidentes de tránsito con consecuencias fatales "homicidio culposo", en mi opinión sería incrementar las penas privativas de libertad , en el ámbito civil fortalecer la reparación civil, en lo administrativo suspender la licencia de conducir por un periodo determinado "cuando el conductor sea participe de un accidente de tránsito con daños materiales o lesiones ,siempre y cuando en la investigación se concluya que este es el responsable de dicho acto para que así pueda recapacitar y ser más responsable al momento de conducir", asimismo crear juzgados especializados en delitos viales y por ultimo capacitar a los operadores de justicia en este tema que es de suma importancia para que los procesos sean más célere y eficaces.

Descripción:

Para el tercer entrevistado, la relación entre el incremento de los accidentes y el delito de homicidio culposo se debe a la conducción imprudente o negligente y las inobservancias de las normas de tránsito; respecto a los factores que contribuyen este incremento son el exceso de velocidad, imprudencia y el alcohol; respecto a la respuesta del sistema judicial, resulta ser muy lenta; respecto a la efectividad de las penas, estas no son efectivas para la realidad social; respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas, estas resultan importantes; sobre la falta de justicia, se menciona que en estos casos no existe dicha justicia; finalmente, se plantea como reforma y/o mejoras que se debe realizar, menciona que se debe incrementar las penas privativas de libertad , en el ámbito civil fortalecer la reparación civil, en lo administrativo suspender la licencia de conducir.

Entrevista 4:

1. ¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?
El exceso de velocidad. El exceso de hora de conducción (cansancio, estado de somnolencia). Factor climatológico. Transporte informal. Las vías en mal estado.
2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?
La inobservancia de las normas de tránsito. La impericia. La imprudencia.
3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?
A raíz que no hay juzgados especializados en materia de tránsito en la Provincia de Yauli - La Oroya, las respuestas no van muy apegadas a las normas sobre la materia de tránsito como delitos de homicidio culposo.
4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.
Considero que no son efectivas, motivo que en la actualidad se tiene altos índices estadísticos de incidencia de accidentes de tránsito con consecuencia fatal y cada año va en aumento.
5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?
Es un factor primordial la fiscalización del cumplimiento de las normas de tránsito por parte de la autoridad competente para reducir esta incidencia, motivo que es uno de los factores de la existencia de una alta incidencia de los homicidios culposos en la red vial nacional.
6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?
Como no existe penas severas en estos casos, por ser delitos culposos, muchas veces en estos tipos de accidentes, los autores cuentan con penas suspendidas y ello refleja que estos tipos de accidentes con consecuencia fatal continúan en aumento.
7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?
Que exista más juzgados especializados de tránsito, asimismo que este enmarcado en las redes viales nacionales donde hay mayor incidencia del delito de homicidio culposo agravado por accidente de tránsito, se capacite más a los operadores de justicia con respecto a dicha materia, respecto a las estrategias propondría realizar campañas de sensibilización ya que muchas veces solo se realiza dichas campañas en el ámbito urbano mas no en la red vial nacional.

Descripción:

Para el cuarto entrevistado, la relación entre el incremento de los accidentes y el delito de homicidio culposo se debe al exceso de velocidad, factor climatológico y cansancio; respecto a los factores que contribuyen este incremento son la inobservancia de las normas de tránsito, la impericia y la imprudencia; respecto a la respuesta del sistema judicial, resulta ser muy lenta; respecto a la efectividad de las penas, estas no son efectivas para la realidad social; respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas, estas resultan importantes; sobre la falta de justicia, se menciona que en estos casos no existe dicha justicia; finalmente, se plantea como reforma y/o mejoras que se debe realizar, menciona que se debe incorporar juzgados especializados y capacitar a los operadores de justicia.

Entrevista 5:

1.¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

El incremento de los accidentes de tránsito está directamente relacionado con el delito de homicidio culposo agravado cuando, debido a la imprudencia o negligencia de un conductor, se causan muertes de personas en esos incidentes. En estos casos, si la conducta imprudente es grave, como conducir en estado de ebriedad o a alta velocidad, se configura el homicidio culposo agravado, que implica una pena más severa por la mayor peligrosidad de la acción.

La agravante se produce cuando el acto involuntario de causar la muerte de alguien ocurre bajo circunstancias que aumentan el riesgo o la gravedad del hecho, como el exceso de velocidad , el no respetar señales de tránsito o el no tener precaución al conducir, lo que aumenta el riesgo de un desenlace fatal. En este contexto, el aumento de accidentes de tránsito contribuye a un mayor número de víctimas de homicidio culposo agravado.
--

2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?

Desde mi perspectiva los factores más comunes que contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito son: el exceso de velocidad, el consumo de alcohol o drogas al volante, la falta de atención al conducir, y la desobediencia de las normas de tránsito . También influyen las malas
--

condiciones de la infraestructura vial, el mal estado de los vehículos y la imprudencia al adelantar o realizar maniobras peligrosas. Estos elementos aumentan el riesgo de accidentes graves, lo que deriva en la comisión del delito de homicidio culposo agravado.

3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?

Como abogada, he visto diversos casos donde las víctimas y sus familias buscan justicia a través de los tribunales, ya sea por responsabilidad penal o civil. Sin embargo, la respuesta judicial **no siempre es rápida ni efectiva**. El proceso judicial suele ser extenso, lo que genera frustración en las víctimas y sus familiares, quienes a menudo enfrentan barreras económicas y psicológicas para continuar el litigio. Además, existe la percepción de que algunas veces la justicia no es imparcial o adecuada, especialmente en casos donde los implicados son personas con poder económico o político.

Uno de los problemas más comunes es la impunidad o la inadecuada determinación de las responsabilidades, ya sea por fallos insuficientes en la investigación o por las limitaciones del personal judicial y la infraestructura. Esto afecta directamente la percepción de confianza en el sistema.

A nivel penal, la tipificación de delitos relacionados con accidentes fatales, como homicidio culposo, ha sido una vía importante para buscar responsabilidad. Sin embargo, la carga probatoria y las posibles defensas son complejas, lo que puede llevar a sentencias que no siempre reflejan el daño causado.

En cuanto a la reparación civil, las víctimas tienen la posibilidad de demandar indemnización, pero el acceso a esta justicia económica también se ve afectado por la demora y los recursos limitados, lo que puede desincentivar la búsqueda de justicia.

En concreto, aunque el sistema judicial en Perú tiene mecanismos para abordar los accidentes fatales, existen deficiencias en cuanto a la celeridad, la efectividad de las sentencias y el acceso a la justicia. Se necesita una mayor inversión en infraestructura judicial, capacitación y una mayor conciencia social para asegurar que las víctimas reciban la justicia que merecen.

4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.

Considero que las sanciones aplicadas en este tipo de delito culposo tienen un **impacto limitado** en la prevención de futuros accidentes, aunque estas sanciones **no son del todo ineficaces**. La efectividad de estas sanciones depende de varios factores, el simple hecho de imponer penas más altas no garantiza la reducción de los accidentes. Si bien las sanciones pueden influir en la conducta de los infractores directos, el factor de prevención a largo plazo requiere un enfoque más integral. Es fundamental que se combinen las sanciones con políticas públicas que promuevan la educación vial, la cultura de respeto a las normas de seguridad, la inversión en infraestructura adecuada (como carreteras más seguras, señalización, y controles de tráfico).

Además, la efectividad de las sanciones también depende de la rapidez y certeza del proceso judicial. Si las penas no se aplican de manera efectiva o si los responsables logran evadirlas por fallos inconsistentes, la disuasión es menor. De nada sirve tener penas severas si la justicia no se administra de manera eficiente.
5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?
El cumplimiento y la fiscalización de las normas de tránsito son esenciales para prevenir accidentes y delitos, ya que disuaden conductas imprudentes y refuerzan el respeto a la ley, garantizando mayor seguridad vial y protección para todos los usuarios.
6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?
Sí, la falta de justicia fomenta la impunidad, lo que incentiva conductas negligentes y reincidentes. Esto debilita la confianza en el sistema legal, afecta la prevención de infracciones y agrava la inseguridad vial al no haber consecuencias claras para los responsables.
7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?
Propondría endurecer las penas para casos con agravantes como alcohol o exceso de velocidad, suspender licencias de forma inmediata, fortalecer la reparación civil y crear tribunales especializados en delitos viales. Además, sería clave implementar controles más rigurosos, usar tecnología como alcoholímetros obligatorios, mejorar la educación vial y capacitar a jueces y fiscales para agilizar procesos.

Descripción:

Para el quinto entrevistado, la relación entre el incremento de los accidentes y el delito de homicidio culposo se debe al exceso de velocidad y la imprudencia; respecto a los factores que contribuyen este incremento son el exceso de velocidad, el consumo de alcohol, la falta de atención al conducir, y la desobediencia de las normas de tránsito; respecto a la respuesta del sistema judicial, resulta ser muy lenta; respecto a la efectividad de las penas, estas son medianamente efectivas para la realidad social; respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas, estas resultan importantes; sobre la falta de justicia se menciona que en estos casos no existe dicha justicia;

finalmente, se plantean como reformas y/o mejoras que se debe realizar, imponer penas más severas y especializar a jueces y fiscales.

A continuación, se presentan las tablas y gráficos, que plasmaran la información detallada y sintetizada de las entrevistas efectuadas a los abogados penalistas, con la finalidad de que sea más factible la interpretación de los resultados finales obtenidos.

– **Primero:**

Para identificar si los entrevistados consideran o no la existencia de una relación entre el incremento de los accidentes de tránsito y el homicidio culposo, en base a su experiencia.

Tabla 10

Los accidentes de tránsito y el homicidio culposo

Nº de entrevistado	Los accidentes de tránsito y el homicidio culposo	
	Si se relacionan	No se relacionan
1	X	
2	X	
3	X	
4	X	
5	X	
Relación entre los accidentes y el homicidio culposo		Cantidad
Si se relacionan		5
No se relacionan		0

Figura 10

Los accidentes de tránsito y el homicidio culposo



Descripción:

Sobre si los entrevistados consideran la existencia de una relación entre el incremento de los accidentes de tránsito y del homicidio culposo, se obtuvo que el 100 % de ellos concuerda al afirmar que si existe una relación entre ambos.

– **Segundo:**

Para identificar los factores que contribuyen en el incremento de los accidentes, según los entrevistados en base a su experiencia.

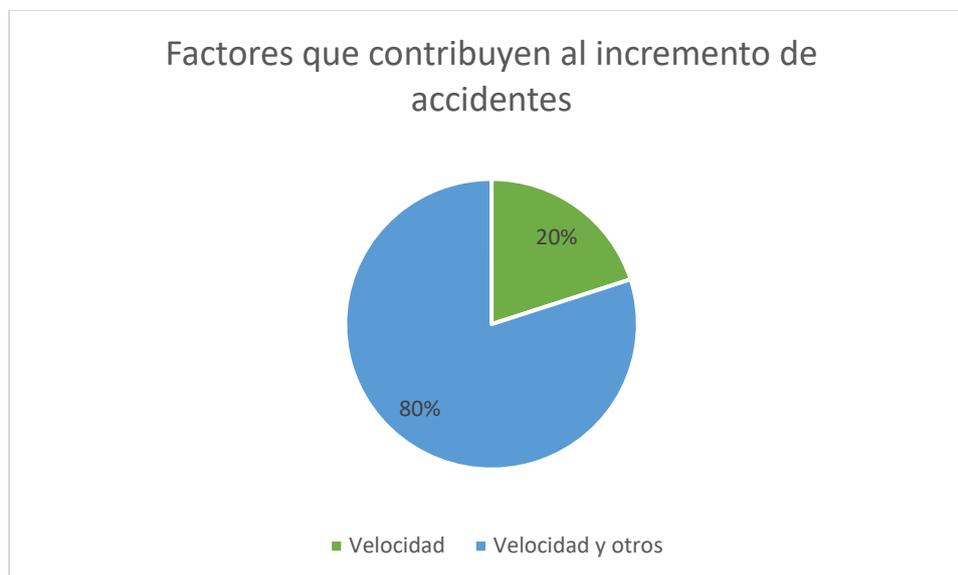
Tabla 11

Factores que contribuyen en el incremento de accidentes

Factores que contribuyen al incremento			
N° de entrevistado	Velocidad	velocidad y alcohol	Velocidad, alcohol e imprudencia
1			X
2	x		
3			X
4			X
5			X
Factores que contribuyen al incremento de accidentes			Cantidad
Velocidad			1
Velocidad y otros			4

Figura 11

Factores que contribuyen al incremento de los accidentes

**Descripción:**

Respecto a la identificación de los factores que contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte, el 80 % de los entrevistados concuerda al identificar como factor principal a la velocidad y otros, señalan otros aspectos como el consumo de drogas, la imprudencia, y la impericia. Por su parte, el 20 % concuerda al identificar como factor contribuyente a la velocidad en términos estrictos.

– **Tercero:**

Para identificar la calidad de la respuesta judicial en función de su actuación en los casos de accidentes de tránsito y el homicidio culposo.

Tabla 12

Respuesta judicial

Nº de entrevistado	Respuesta judicial	
	Buena	Malo
1		X
2		X

3	X
4	X
5	x

Respuesta Judicial	Cantidad
Buena	0
Mala	5

Figura 12

Respuesta Judicial



Descripción:

Respecto identificación de la respuesta judicial, del total de los entrevistados el 100 % afirma que el actuar judicial mediante las entidades estatales correspondientes es muy lenta y débil, y por esta razón es que se registra un incremento en este tipo de accidentes.

– **Cuarto:**

Para identificar cómo los entrevistados califican la efectividad de las penas en este tipo de situaciones.

Tabla 13

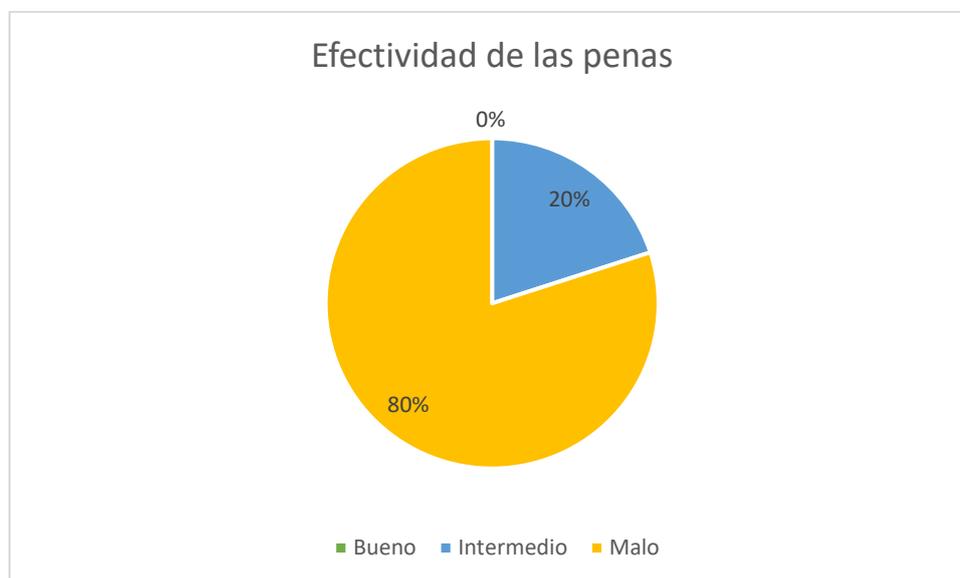
Efectividad de las penas

N° de entrevistado	Efectividad de las penas		
	Bueno	Intermedio	Malo
1			X
2			X
3			X
4			X
5		x	

Efectividad de las penas	Cantidad
Bueno	0
Intermedio	1
Malo	4

Figura 13

Efectividad de las penas

**Descripción:**

En cuanto a la efectividad de las penas y sanciones en general, el 80 % de los entrevistados concuerda en que las penas y sanciones en general que se imponen son

malas e ineficientes; mientras que el 20 % menciona que se encuentran en un nivel intermedio no siendo responsabilidad de las autoridades sino del propio sistema.

– **Quinto:**

Para identificar si el cumplimiento y la fiscalización para el cumplimiento de las normas resulta importante en estos casos.

Tabla 14

Cumplimiento y fiscalización de las normas

Cumplimiento y fiscalización de las normas		
Nº de entrevistado	Importante	No importante
1	X	
2	X	
3	X	
4	X	
5	X	

Cumplimiento y fiscalización de las normas	Cantidad
Importante	5
No importante	0

Figura 14

Cumplimiento y fiscalización de las normas



Descripción:

Respecto al cumplimiento y fiscalización de las normas y su importancia, el 100 % de los entrevistados afirma que estos aspectos son de vital importancia a la hora de verificar el cumplimiento de las sanciones que se imponen y brindan una mayor seguridad a las personas perjudicadas.

– **Sexto:**

Para identificar como se percibe a la justicia en estos casos, teniendo en cuenta la experiencia de los entrevistados.

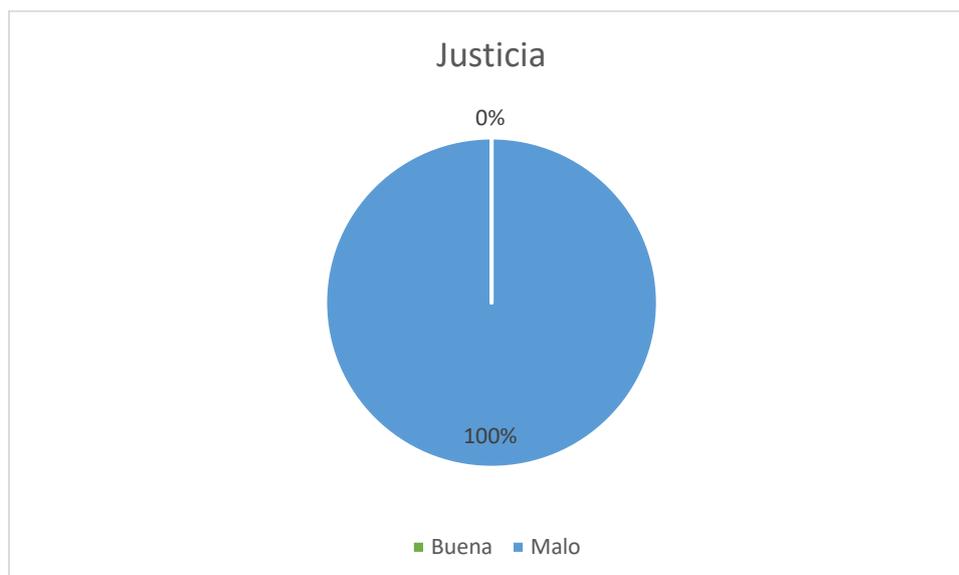
Tabla 15

Percepción de la justicia

N° de entrevistado	Justicia		
	Buena	Malo	Neutral
1		x	
2		x	
3		x	
4		x	
5		x	
	Justicia	Cantidad	
	Buena	0	
	Malo	5	

Figura 15

Percepción de justicia



Descripción:

Respecto a la percepción de justicia frente al delito de homicidio culposo por accidente de tránsito, el 100 % de los entrevistados concuerda que la justicia que se imparte es muy mala y débil, debido a los montos mínimos de reparación civil, penas que no se cumplen, y las sanciones más tenues del ordenamiento.

– Séptimo:

Para identificar cuáles serían las propuestas de mejora, en base a la experiencia de las personas entrevistadas.

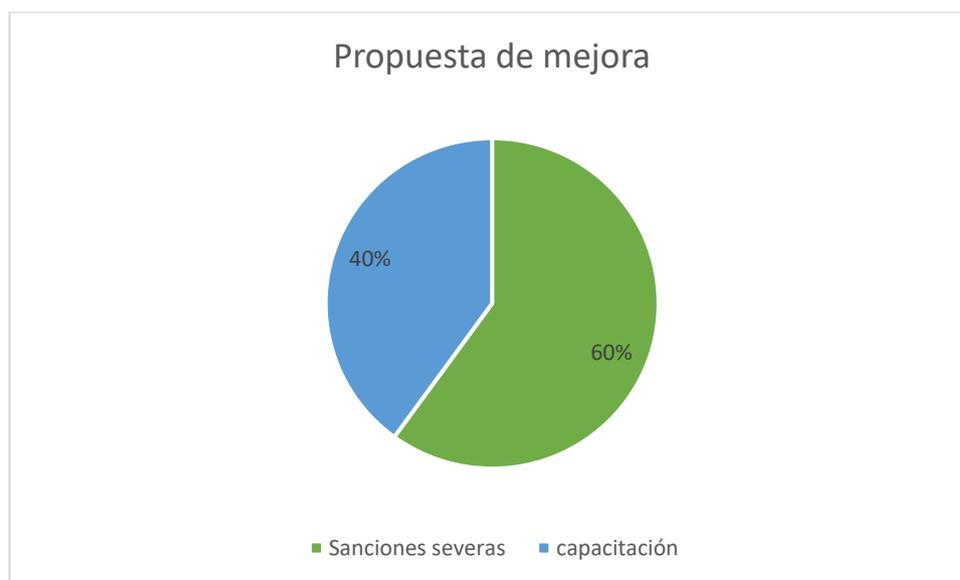
Tabla 16

Propuesta de mejora

N° de entrevistado	Propuesta de mejora	
	Sanciones severas	Capacitación
1		X
2	X	
3	X	
4		X
5	X	
Propuesta de mejora		Cantidad
Sanciones severas		3

Figura 16

Propuestas de mejora

**Descripción:**

Respecto a la identificación de propuestas de mejora para reforzar el ordenamiento jurídico, el 60 % de los entrevistados concuerda al proponer como mejora al incremento de las sanciones que actualmente se tiene, esto implica que se impongan sanciones más severas; mientras que, el 40 % considera que la poca especialidad de los administradores de justicia es la razón por la cual el sistema actual es muy débil, por esta razón plantean como mejora la capacitación en las áreas de estudio como son los accidentes de tránsito y sus aspectos involucrados.

Los siguientes resultados corresponden a la entrevista efectuado, al cuerpo de policías especializados en accidentes de tránsito.

Entrevista 1:

1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

Una de las principales causas de los accidentes de tránsito en la ciudad de La Oroya, es la imprudencia de los conductores, al no observar las disposiciones del reglamento nacional de tránsito, ya sea por el desconocimiento del reglamento o por un exceso de confianza.

2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?

El factor humano, debido que el ser humano como ser pensante es el único que tiene la capacidad de cometer una infracción al reglamento de tránsito, cuantos como: exceso de velocidad, distracción, conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas, cruzar el semáforo en luz roja.

3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?

El tener una vía en buen estado de conservación y debidamente señalizada influye positivamente en una conducción segura, para evitar un accidente de tránsito.

El buen estado de los vehículos contribuye a disminuir los accidentes de tránsito, debido que si el vehículo antes de ingresar a la red vial nacional, tiene que contar con sus sistemas de seguridad tanto pasiva y activa en buen estado, estos evitarán los accidentes de tránsito con consecuencia fatal.

4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?

El consumo de alcohol y drogas, son una de las principales causas de los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, debido que el conductor que se encuentra bajo los efectos del alcohol y/o drogas al momento de enfrentar un riesgo real, el tiempo de reacción será mayor, motivo por el cual no podrá evitar el accidente de tránsito.

5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?

Una de las medidas implementadas por la autoridad son las capacitaciones a los conductores; capacitaciones en temas de prevención de accidentes de tránsito,

Reglamento Nacional de Tránsito.

6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.

No, debido que en el tránsito participan tres factores: factor humano, factor vía, factor vehículo. Para una efectiva disminución de los accidentes de tránsito, las autoridades competentes tienen que focalizar el trabajo en los tres factores.

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?

La principal estrategia para la disminución de los accidentes de tránsito sería realizar una evaluación a cabalidad a las personas que desean obtener su licencia de conductor.

Capacitación constante a los conductores en seguridad vial.

Descripción:

De la entrevista efectuada, se obtuvo que, en función de cuáles serían las principales causas relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito, se menciona que es la imprudencia. Respecto a los factores que son más frecuentes, se tiene que es el factor humano relacionado a conductas imprudentes como el consumo de alcohol; respecto a cómo influye las condiciones de la vía y el estado de los vehículo, se obtuvo que si estas se encuentran bien pues no representan impacto alguno; respecto al rol que cumple el consumo de sustancias ilícitas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes, se tiene que si afectan; respecto a las acciones preventivas, menciona que serían las capacitaciones de ambos grupos; respecto a si basta con la formación y la educación vial para mitigar este problema la respuesta fue negativa. Finalmente, sobre la propuesta, se tiene a la capacitación constante de los conductores en seguridad vial.

Entrevista 2:

1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

El incremento de los accidentes de tránsito se da por la mala conducta de los conductores, al conducir a exceso de velocidad, conducción distractiva, conducción bajo la influencia del alcohol.
--

2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?
--

Exceso de velocidad.
Conducción bajo la influencia del alcohol.
Cansancio.
Exceso de confianza.
3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?
Falta de señalización que adviertan a los usuarios de la vía la aproximación de lugares peligrosos (aproximación a una curva, zona de derrumbes, etc.).
Falta de una señalización adecuada en la superficie de la calzada (marcas en la calzada).
Falta de mantenimiento de la vía.
La fiscalización constante por parte de la Policía Nacional del Perú (con el estricto cumplimiento que todo conductor debe cumplir con la revisión técnica vehicular)
4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?
El consumo de alcohol es una de las principales causas del incremento de los accidentes de tránsito debido a que altera la percepción.
5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?
Capacitación de sensibilización en seguridad vial.
Operativos de control de velocidad en lugares de incidencia de accidentes de tránsito.
Operativos de alcoholemia.
6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.
No es suficiente, porque la autoridad local y regional deben de ejecutar medidas normativas, educativas, tecnológicas y de infraestructura para disminuir la incidencia de los accidentes de tránsito, asimismo deben trabajar de manera articulada con la Policía Nacional del Perú a fin de realizarme.

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?
Realizar un estudio vial en los lugares de incidencia de accidentes de tránsito.
Implementar a Policía Nacional del Perú a través de la unidad especializada de accidentes de tránsito (UPIAT) de equipos de Cinemómetro para ejecutar constantes operativas de control de velocidad (fotos papeletas) en los lugares de mayor incidencia de accidentes de tránsito.
Realizar constantes campañas de sensibilización de seguridad vial

Descripción:

De la entrevista efectuada, se obtuvo que, en función de cuáles serían las principales causas relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito, se menciona que es la imprudencia. Respecto a los factores que son más frecuentes, se tiene que es el factor humano relacionado a conductas imprudentes como el consumo de alcohol y el exceso de velocidad; respecto a cómo influye las condiciones de la vía y el estado de los vehículo, se obtuvo que estas influyen por una mala señalización y mantenimientos de las vías; respecto al rol que cumple el consumo de sustancias ilícitas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes, se tiene que si afectan; respecto a las acciones preventivas, menciona que serían las capacitaciones de ambos grupos; respecto a si basta con la formación y la educación vial para mitigar este problema la respuesta fue negativa. Finalmente, sobre la propuesta, se tiene la capacitación constante de los conductores en seguridad vial y realizar un estudio vial en los lugares de incidencia.

Entrevistado 3:

1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

✓ Velocidad excesiva: ya que los conductores no respetan los límites de velocidad.
✓ Distracción al volante: la mayoría de los conductores realizan otras actividades al momento de la conducción, entre las principales está el uso de dispositivos móviles.
✓ Falta de educación vial: la capacitación y formación hacia los conductores sobre las reglas de tránsito.
2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?
El factor mas frecuente desde toda mi experiencia por las investigaciones que realice, es el factor humano que se ve reflejado en el comportamiento, exceso de velocidad, distracciones y el consumo de alcohol.
3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?
Con respecto a la carretera o las vías en el tramo de La Oroya, tiene un mantenimiento adecuado, pero en algunas ocasiones las condiciones del clima influyen en la producción de accidentes de tránsito. Específicamente en este tramo de la carretera, la lluvia, neblina y la nieve a veces es constante, por lo que se debe priorizar una mejor señalización.
4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?
El consumo de alcohol y drogas afectan directamente, ya que, al estar bajo estas circunstancias, disminuye la capacidad del conductor para tomar decisiones acertadas al momento de su conducción, afectando el comportamiento adecuado.
5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?
Con respecto a las acciones preventivas, son la instalación de reductores de velocidad y los operativos de control de velocidad, ya que los conductores, en su

mayoría, al ver una sanción económica recién actúan de manera correcta y cumplen el RNT.

6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.

No solo la formación y educación serán suficientes, ya que si no existen sanciones más graves no se podrá prevenir los accidentes de tránsito, por lo que también se tiene que tomar otras medidas preventivas.

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?

Para la reducción de los accidentes de tránsito influyen varios factores, como la educación vial, una buena infraestructura, como la instalación en la carretera central de zonas de frenado de emergencia ya que es una vía con alto tránsito vehicular, así como implementar reductores de velocidad.

Descripción:

De la entrevista efectuada, se obtuvo que, en función de cuáles serían las principales causas que estén relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito, se menciona que es la imprudencia. Sobre los factores que son más frecuentes, se tiene que es el factor humano relacionado a conductas imprudentes como el consumo de alcohol y el exceso de velocidad; respecto a cómo influye las condiciones de la vía y el estado de los vehículo, se obtuvo que estas se encuentran en condiciones adecuadas; sin embargo, el clima en algunos casos si es determinante; respecto al rol que cumple el consumo de sustancias ilícitas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes, se tiene que si afectan; respecto a las acciones preventivas, menciona que serían las capacitaciones de ambos grupos y los reductores de velocidad; respecto a si basta con la formación y la educación vial para mitigar este problema la respuesta

fue negativa. Finalmente, sobre la propuesta, se plantea la capacitación constante de los conductores en seguridad vial y la instalación de zonas de frenado.

Entrevistado 4:

<p>1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?</p>
<p>Velocidad.</p>
<p>2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?</p>
<p>Velocidad, estado de ebriedad de los conductores y mas estado de las vías.</p>
<p>3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?</p>
<p>Que, son dos elementos análogos en la investigación de accidentes de tránsito y que en ocasiones resultan contributivos en la generación de un accidente de tránsito al encontrarse en mal estado o alguna avería en el funcionamiento del vehículo.</p>
<p>4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?</p>
<p>Que, en muchos de los casos de accidentes de tránsito son causados por el consumo de alcohol (conductor-peatón).</p>
<p>5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?</p>
<p>Campañas de sensibilización a los usuarios de las vías.</p>
<p>6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.</p>
<p>Son muchos aspectos a implementar y mejorar no solo la formación y educación vial.</p>

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?

Implementación de medios tecnológicos, como cámaras de vigilancia.

Descripción:

De la entrevista efectuada, se obtuvo que, en función de cuáles serían las principales causas que estén relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito, se menciona que es la velocidad. Sobre los factores que son más frecuentes, se tienen que es el factor humano relacionado a conductas imprudentes como el consumo de alcohol y el exceso de velocidad, además del mal estado de las vías. Respecto a cómo influye las condiciones de la vía y el estado de los vehículos, se obtuvo que en ocasiones resultan contributivos; respecto al rol que cumple el consumo de sustancias ilícitas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes, se tiene que si afectan; respecto a las acciones preventivas, menciona que serían las capacitaciones de ambos grupos; respecto a si basta con la formación y la educación vial para mitigar este problema la respuesta fue negativa. Finalmente, sobre la propuesta, se tiene que la implementación de cámaras de video vigilancia.

Entrevistado 5:

1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

Las causas de los accidentes en la ciudad de Yauli-La Oroya, en su mayoría, son el exceso de velocidad, mayormente al sobrepasar las curvas, cuyos conductores sobrepasan la velocidad crítica de la curva, lo que genera que el vehículo salga de la porción y se despiste. A la vez, el exceso de velocidad provoca la invasión de carril, que desencadena en accidentes de tránsito con consecuencias fatales, como también, según estadística, tendemos a la conducción en estado de ebriedad.

2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?

El factor principal de accidentes de tránsito es el factor humano, ya sea como conductor, quien se encuentra al volante de un vehículo, así como también el factor humano como peatón, quienes se desplazan en la vía. Este factor está valorado en un 95% de la producción de los accidentes y solo un 15% al factor vehículo.

3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?

Estado de la vía, circunstancia de la vía y estado de los vehículos.

4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?

El efecto del alcohol y las drogas en los accidentes depende mucho de la cantidad ingerida, del tipo de bebida o droga ingerida, del peso de la persona y, sobre todo, del metabolismo del consumidor por su alimentación. Su consumo tiene una influencia negativa en el conductor debido a la disminución de sus reflejos, el tiempo de reacción y la capacidad visual y auditiva.

El alcohol y las drogas son una modificación del comportamiento humano al causar una alteración del sistema nervioso, lo que provoca errores en la evaluación de las distancias e imposibilita al conductor realizar maniobras evasivas y adecuadas para evitar un accidente de tránsito. Un conductor ebrio es sumamente peligroso en la vía.

5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?

Implementación de señales preventivas, reguladores e informativos.

Operativos policiales.

6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.

No, puesto que en la Municipalidad de Yauli – La Oroya, es escaso la información y educación vial dirigido a los conductores y de darse el caso muchos de estos conductores sólo asisten a las capacitaciones a fin de reducir los puntos por infracciones al tránsito sin embargo es importante implementar otras políticas para prevenir los accidentes de tránsito y el cumplimiento de las normas que regulan al tránsito.

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?

Implementar cursos de obligatoriedad en educación vial dirigido a los conductores de cualquier tipo de vehículo motorizado en forma semestral. Instalación de foto papeletas en lugares estratégicos. Mejoramiento de la estructura vial.

Descripción:

De la entrevista efectuada, se obtuvo que, en función de cuáles serían las principales causas que estén relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito, se menciona que es la velocidad; respecto a los factores que son más frecuentes, se tiene que es el factor humano relacionado a conductas imprudentes del conductor y del peatón; respecto a cómo influyen las condiciones de la vía y el estado de los vehículo, se obtuvo que en ocasiones resultan contributivos; respecto al rol que cumple el consumo de sustancias ilícitas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes, se tiene que si afectan; respecto a las acciones preventivas, menciona que serían los operativos policiales y la implementación de señales; respecto a si basta con la formación y la educación vial para mitigar este problema la respuesta fue negativa. Finalmente, sobre la propuesta, se tiene la implementación de cursos y foto papeletas.

A continuación, se presentan las tablas y gráficos de las entrevistas, sintetizadas para una mayor comprensión.

– **Primero:**

Para determinar cuales son las principales causas que estan relacionadas al incremento de los accidentes de tránsito.

Tabla 17

Causas del incremento de accidentes

Causas que incrementaron los accidentes		
N° de entrevistado	Imprudencia	Alcohol
1	X	
2	X	
3	X	
4	X	
5	X	

Causas del incremento de accidentes	Cantidad
Imprudencia	5
Alcohol	0

Figura 17

Causas del incremento de accidentes



Descripción:

De los resultados obtenidos para identificar cuáles serían las principales causas del incremento de los accidentes de tránsito, se obtuvo que el 100 % considera a la

imprudencia del conductor como la principal causa de incremento. Esta imprudencia está relacionada al consumo de bebidas y velocidad.

– **Segundo:**

Para identificar los principales factores que se encuentran relacionados al incremento de los accidentes de tránsito.

Tabla 18

Factores más recurrentes en el incremento de accidentes

N° de entrevistado	Factores más frecuentes		
	Velocidad	Velocidad y alcohol	Imprudencia
1			X
2			X
3		X	
4			X
5			x

Factores más frecuentes	Cantidad
Imprudencia	4
Velocidad y alcohol	1

Figura 18

Factores más recurrentes en accidentes



Descripción:

De la identificación de los factores que son más recurrentes en el incremento de los accidentes de tránsito, se tiene que el 80 % está relacionado con la imprudencia del conductor, mientras que el 20 % afirma que esto es consecuencia de la velocidad y el consumo del alcohol.

– **Tercero:**

Para determinar si el estado de las vías y de los vehículos influye o no en el incremento de los accidentes de tránsito.

Tabla 19

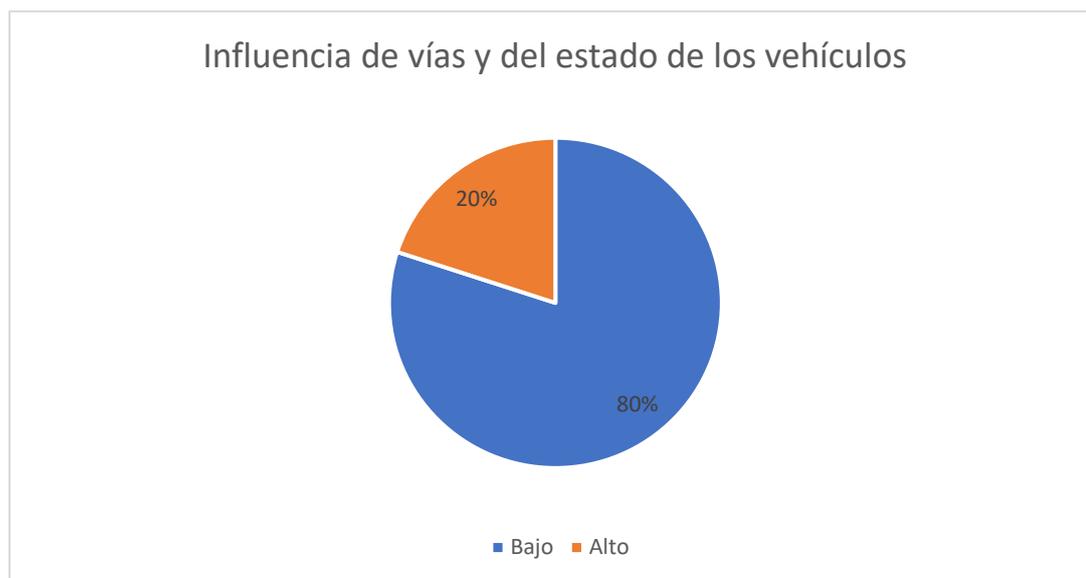
Influencia del estado de las vías y del vehículo

N° de entrevistado	Influencia de las vías y vehículos	
	Bajo	Alto
1		X
2		X
3		X
4		X
5		X

Influencia vías y vehículos	Cantidad
Bajo	0
Alto	5

Figura 19

Influencia de las vías y del estado de los vehículos



Descripción:

Sobre la influencia del estado de las vías y los vehículos, se tuvo que el 80 % considera que existe una influencia baja, debido a que, si bien pueden influir factores como el clima y eso perjudica el desempeño vehicular, estos no están directamente relacionadas a la vía y al vehículo, representando solo el 20 %.

– **Cuarto:**

Para determinar el rol que desempeñan el consumo de sustancias y la imprudencia del conductor en el incremento de los accidentes de tránsito.

Tabla 20

Rol de consumo de sustancias y la imprudencia

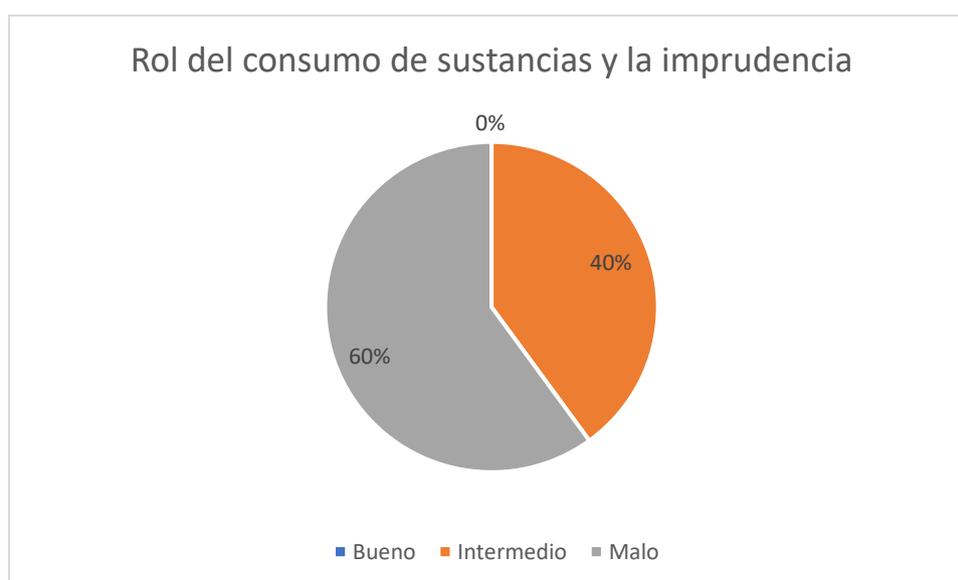
N° de entrevistado	Rol de consumo de sustancias y la imprudencia		
	Bueno	Intermedio	Malo

1		X
2		x
3		X
4	x	
5	x	

Roles	Cantidad
Bueno	0
Intermedio	2
Malo	3

Figura 20

Rol del consumo de sustancias y la imprudencia



Descripción:

Respecto al rol que desempeñan el consumo de sustancias tóxicas y la imprudencia de los conductores para el incremento de los accidentes, se tuvo que el 60 % considera que estas desempeñan un papel importante puesto que, que la mayoría de los accidentes son producidos por estas razones, mientras que el 40 % considera que influyen, pero medianamente.

– **Quinto:**

Para identificar, cuáles serían las acciones preventivas para mitigar el incremento de los accidentes de tránsito.

Tabla 21

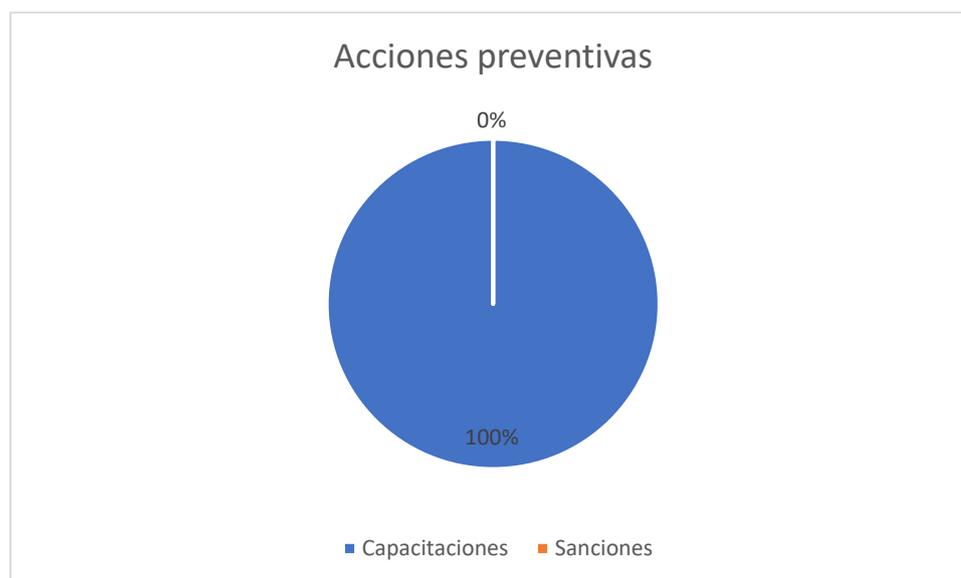
Acciones preventivas

N° de entrevistado	Acciones preventivas	
	Capacitaciones	Sanciones
1	X	
2	X	
3	X	
4	X	
5	X	

Acciones preventivas	Cantidad
Capacitaciones	5
Sanciones	0

Figura 21

Acciones preventivas



Descripción:

Sobre la identificación de las acciones preventivas, se tiene que el 100 % considera como buen mecanismo a las capacitaciones que se deben impartir, estas

Descripción:

Respecto a si la formación y educación vial resultan suficientes para mitigar el incremento de los accidentes de tránsito, el 100 % concuerda al afirmar que no son suficientes.

– **Séptimo:**

Para identificar cuáles serían las propuestas de mejora para mitigar el incremento de los accidentes de tránsito.

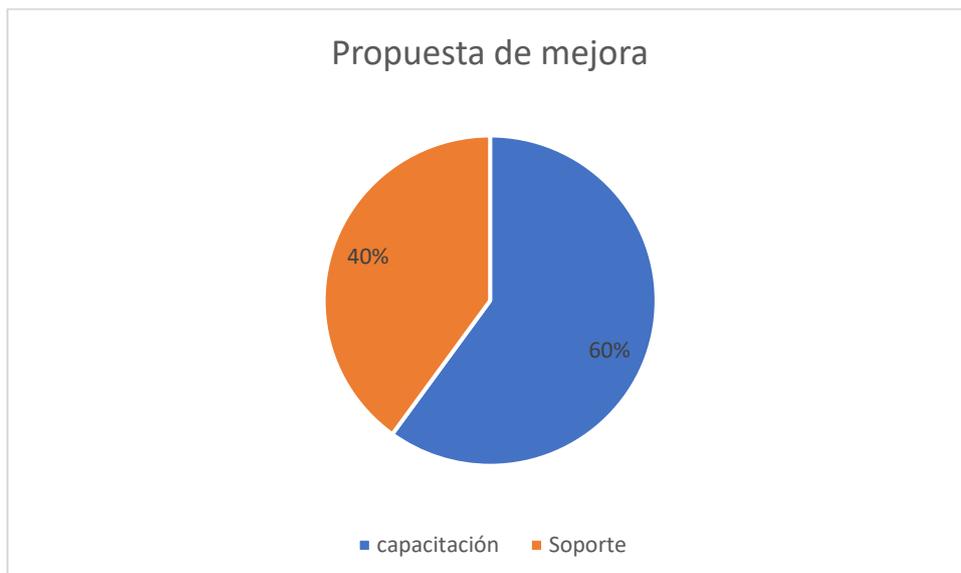
Tabla 23

Propuesta de mejora

N° de entrevistado	Propuesta de mejora	
	Capacitación	soporte tecnológico
1	x	
2		X
3	x	
4		X
5	x	
	Propuesta de mejora	Cantidad
	capacitación	3
	Soporte	2

Figura 23

Propuesta de mejora

**Descripción:**

Respecto a la identificación sobre la mejor propuesta de mejora para mitigar el incremento de los accidentes de tránsito, se tiene que el 60 % considera a la capacitación como una propuesta ideal, y el 40 % al soporte tecnológico, relacionado a la incorporación de foto papeletas, entre otras medidas.

4.2. Discusión de resultados

Para la discusión de los resultados estos serán presentados en función de los objetivos trazados inicialmente para la presente investigación.

Objetivo general:

Identificar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y analizar su relación con el delito de homicidio culposo agravado durante el año 2024, con el propósito de comprender los factores involucrados y su impacto en la seguridad vial.

En función del objetivo general, esta investigación obtuvo como propuestas de mejora, el 60 % de los entrevistados propone el incremento de las sanciones como medida correctiva, mientras que el 40 % sugiere mejorar la especialización de los

operadores de justicia en materia de accidentes de tránsito. Estas propuestas coinciden con la necesidad de un endurecimiento de la legislación y una mayor capacitación de los encargados de impartir justicia, lo que podría traducirse en una mayor efectividad en la reducción de estos delitos.

Debido a que, el 80 % de los entrevistados considera que las penas impuestas son ineficientes, mientras que el 20 % considera que el problema radica en el sistema judicial y no en las normas en sí. Estos datos coinciden con la preocupación generalizada sobre la falta de cumplimiento de sanciones y la insuficiencia de las penas actuales para prevenir la reincidencia.

Finalmente, los resultados detallados respaldan el siguiente resultado en función a la relación entre el incremento de los accidentes de tránsito y el homicidio culposo. Se obtuvo que el 100 % de los entrevistados coinciden en que existe una relación entre el incremento de los accidentes de tránsito y el homicidio culposo. Este hallazgo es respaldado por el análisis documental, que muestra que en el 90 % de los informes policiales analizados, los accidentes resultaron en al menos una víctima fatal. Esto sugiere que la mayor frecuencia de accidentes de tránsito está directamente vinculada con un incremento en la incidencia de muertes por esta causa.

Al respecto, para los autores Prado y Valverde (2020), al ser la cárcel un medio resocializador, es identificada como una solución para castigar y disuadir a la sociedad, y esto se incrementa cuando se trata de delitos más graves como lo es la conducción en estado de ebriedad. Pese a que esta propuesta de solución no coincide con la obtenida en los resultados, si demuestra una alternativa ante la existencia del problema estudiado.

Bajo esa línea, para el autor Asmat (2019), la toma de conciencia en cuanto a la instrucción técnica, educativa y ética de la profesión de conductor o chofer, estarían relacionadas a propuestas de mejora, con la finalidad de capacitar y a los conductores.

Dicho estudio, concuerda con el obtenido en la presente investigación, dado que se identificó la capacitación de los conductores como propuesta de mejora.

Objetivo específico 1:

Determinar los factores que contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya.

En función del objetivo específico 1, en este estudio se obtuvo, con el primer instrumento aplicado, que el 40 % de los accidentes tuvo como factor determinante la velocidad excesiva, mientras que otro 40 % incluyó, además de la velocidad, otros factores como la imprudencia del peatón o las características de la vía. Estos resultados son consistentes con la opinión del 80 % de los entrevistados, quienes identificaron la velocidad, la imprudencia y el consumo de drogas como factores clave. Así, la coincidencia entre ambas fuentes refuerza la idea de que la velocidad es un elemento central en la generación de estos accidentes.

En este sentido, en el estudio de la presente investigación se identificó un factor externo, dado que el 100 % de los entrevistados considera que la respuesta judicial ante estos hechos es lenta y débil, lo que contribuye a la impunidad y al incremento de estos accidentes. Asimismo, el 100 % coinciden que la justicia es percibida como ineficiente, debido a penas leves, incumplimiento de sanciones y reparaciones civiles insuficientes. Estos hallazgos subrayan la necesidad de una reforma en la administración de justicia para mejorar la percepción de equidad y disuadir conductas de riesgo.

Al respecto, para el autor Villacorta (2024), obtuvo como factores a la negligencia, imprudencia, impericia e inobservancia de los reglamentos y normas, relacionados a la producción de los accidentes de tránsito. Dicho resultado concuerda en su totalidad con el obtenido en la presente investigación.

Bajo esa línea, para los autores Many y Cusi (2021), la mayoría de conductores que ocasionan este tipo de delitos no tienen conocimientos sobre el reglamento de tránsito y no conocen cuáles son las sanciones por ocasionar accidentes de tránsito por la conducción en estado etílico. Además, las autoridades competentes (fiscalía, Policía Nacional del Perú) en la materia no poseen una capacitación adecuada. Dicho resultado concuerda en parte, con el obtenido con en esta investigación, dado que se comparte la identificación del consumo de alcohol como factor predominante.

Siguiendo esta línea, para Lazarte (2020), los conductores están influenciados por el factor educativo donde persiste una carencia de educación vial que refuerce el conocimiento de las normas sobre no conducir ebrio. Además, el entorno social, donde la falta de sanciones a conductores ebrios fomenta la imitación; y, el factor personal, relacionado con la falta de responsabilidad y sensibilización de los conductores al manejar tras consumir alcohol. Dicho resultado concuerda casi en su totalidad con los resultados obtenidos en la presente investigación.

Objetivo específico 2:

Analizar cómo estos factores influyen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales en Yauli – Oroya.

En función del objetivo específico 2, en este estudio se obtuvo que el análisis documental indica que el 100 % de los informes policiales señalan que la vía se encontraba en condiciones adecuadas, mientras que solo el 10 % registró un factor climático adverso. Esto sugiere que las condiciones del entorno tienen un impacto menor en la ocurrencia de estos hechos y que la mayor responsabilidad recae en la conducta de los conductores y peatones.

Mientras que, el 80 % de los entrevistados, identificaron la velocidad, la imprudencia y el consumo de drogas como factores clave, lo que si representa un impacto en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

En función al consumo de alcohol de los conductores como influencia en la ocurrencia de los accidentes de tránsito, se tiene que el 90 % de los conductores no presentó una reacción positiva al alcoholímetro, dejando solo el 10 % para los conductores que al momento de suscitarse el hecho se encontraban bajos las influencias del alcohol. Lo que significa que este factor si tiene incidencia alta en la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Por otro lado, también se analizó el consumo de alcohol de los peatones. Al respecto, se tuvo que el 80 % de los peatones involucrados en los accidentes analizados en los informes policiales no presentaron reacción positiva; mientras que el 20 % de ellos si presentó reacción al examen efectuado, lo que representa una influencia mínima, pero presente en cuanto a la ocurrencia de este tipo de accidentes.

Finalmente, sobre el factor de la imprudencia del conductor, este estudio tuvo como resultado que, el 50 % de los conductores contaban con infracciones/papeletas, lo que representa la mitad de los informes analizados; por otro lado, el otro 50 % estaba conformado por los conductores que no registraban a la fecha del accidente alguna infracción/papeleta. Esto muestra un resultado equitativo, pero de igual forma representa un factor en ocurrencia de los accidentes de tránsito.

Al respecto, para el autor Ramos (2020), estos factores se ven reflejados en la actividad judicial dado que, los jueces no estarían aplicando los criterios de manera proporcional, respecto a la determinación de la reparación civil, lo que significa un perjuicio para la propia víctima y su familia. Dicho resultado si concuerda con el

obtenido, debido a que se identificó como factor adicional, como se percibe a la justicia en estos casos, afirmando en su totalidad que es débil y tenue.

Por otro lado, para los autores López y Hurtado (2021), la debilidad sancionatoria del sistema judicial se refleja en la conducta de los conductores de los vehículos móviles, ya que presentan conocimientos de sus actos, las representaciones y aceptaciones de las muertes o lesión que puedan ocasionar sus conductas, teniéndose la manifestación de desprecios por las vidas e integridades físicas de los otros individuos. Dicho resultado, no concuerda con el obtenido en la presente investigación, sin embargo, representa un factor adicional que puede servir de estudio a futuras investigaciones.

Objetivo específico 3:

Analizar cuál es la relación de los factores en la concurrencia de los accidentes de tránsito en Yauli- Oroya, con el delito de homicidio culposo agravado.

En función al objetivo específico tres, se obtuvo que el 80 % de los entrevistados (y del análisis documental), que las acciones como el exceso de velocidad y la conducción en estado ebriedad representan un incumplimiento al deber objetivo de cuidado, plasmado en el reglamento de tránsito y que a su vez se materializa en el quebrantamiento del riesgo permitido.

Considerando que el reglamento de tránsito constituye una manifestación normativa que delimita el marco legal de actuación permitido para los conductores, puede afirmarse que su incumplimiento activa los presupuestos de lo que en el ámbito del derecho civil se denomina responsabilidad por riesgo. Esta figura jurídica establece que toda persona que, mediante el uso de un bien o la realización de una actividad que, por su naturaleza, implica un riesgo o peligro, causa un daño a un tercero, por lo que está jurídicamente obligada a resarcir el perjuicio ocasionado.

Desde la perspectiva del derecho consuetudinario, la conducción de un vehículo automotor se enmarca dentro del uso de bienes considerados jurídicamente como riesgosos. En consecuencia, la imposición de límites normativos a esta actividad resulta no solo legítima, sino también necesaria para preservar la convivencia social y el orden público. Esta necesidad se sustenta en el principio de prevención, conforme al cual se impone la obligación de adoptar medidas destinadas a evitar la producción de daños, especialmente cuando se trata del ejercicio de actividades que, por su naturaleza, pueden poner en riesgo la integridad física y patrimonial de terceros. Ello cobra mayor relevancia si se tiene en cuenta que el uso del vehículo automotor responde a una necesidad social extendida.

Sin embargo, la necesidad de uso de este tipo de bien riesgoso, requiere que toda acción relacionada a ello, tenga como base el deber objetivo de cuidado, que se encuentra íntimamente relacionado con la comisión de delitos culposos, partiendo desde la base de que para la punición del autor por culpa no solo basta, que la acción haya determinado la aparición del resultado típico, previsible y evitable para el sujeto, sino de una característica adicional, consistente en la infracción de un deber general de cuidado, impuesto por el ordenamiento jurídico en la realización de acciones peligrosas para determinados bienes en la realización de acciones peligrosas para determinados bienes jurídico protegidos.

En consecuencia, la transgresión del deber objetivo de cuidado, conforme se ha expuesto en los párrafos precedentes, conlleva una infracción al riesgo permitido, configurándose así una conducta jurídicamente reprochable que desencadena la afectación de bienes jurídicos protegidos. Tal es el caso del delito de homicidio culposo agravado, tipificado en el tercer párrafo del artículo 111 del Código Penal, donde se sanciona la producción de un resultado letal como consecuencia de una conducta

negligente, imprudente o contraria a la normativa de tránsito. De esta manera, se evidencia la relación directa entre los factores que originan los accidentes de tránsito en la vía Yauli–La Oroya, y la configuración típica del delito mencionada, destacando la relevancia del cumplimiento del deber de cuidado en la prevención de resultados lesivos.

Flores (2023) y Flores (2020) coinciden con los resultados obtenidos, al señalar que el incremento de los accidentes de tránsito se debe, en gran medida, a la inobservancia de las normas que regulan la circulación vehicular, lo cual constituye una infracción al deber objetivo de cuidado. Esta conducta ha derivado en la comisión de homicidios culposos, conforme a lo previsto en el ordenamiento penal. En ese sentido, ambos autores sostienen que las sanciones actualmente establecidas en el Código Penal resultan insuficientes para enfrentar esta problemática, por lo que proponen su revisión y modificación normativa, con el fin de garantizar una respuesta punitiva adecuada frente a estas manifestaciones de responsabilidad culposa.

CONCLUSIONES

Las siguientes conclusiones fueron formuladas en función de los objetivos iniciales trazados, acreditando su cumplimiento, y relevancia para el ordenamiento jurídico peruano respecto a la comisión del delito de homicidio culposo en accidentes de tránsito.

1. Se identificó que el exceso de velocidad, el consumo de alcohol y drogas por parte de los conductores, el mal estado de las vías y la deficiencia en la señalización son los principales factores que aumentan la incidencia de accidentes de tránsito en la provincia de Yauli (Oroya). La persistencia de estas conductas, facilitada por la falta de fiscalización y control de las autoridades, no solo compromete la seguridad vial, sino que también incide en la configuración de delitos tipificados en el Código Penal, como las lesiones culposas (art. 124 CP) y el homicidio culposo agravado (art. 111 CP).
2. El análisis de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales evidencia que la combinación de estos factores no solo incrementa su frecuencia, sino que también potencia la probabilidad de que deriven en homicidios culposos agravados. En especial, la conducción bajo efectos del alcohol y el exceso de velocidad constituyen agravantes conforme a la normativa penal, al demostrar una mayor negligencia por parte del infractor, lo que demanda una respuesta más efectiva del sistema de justicia.
3. Si bien el ordenamiento jurídico peruano contempla sanciones para la imprudencia y negligencia en la conducción, se evidenció que su aplicación es deficiente debido a demoras procesales y limitaciones en los recursos de las entidades encargadas de la fiscalización y sanción. Esta ineficacia en la

persecución penal de los delitos viales fomenta un clima de impunidad, debilitando el principio de prevención general y específica del derecho penal.

4. A partir del análisis realizado en torno al tercer objetivo específico, se concluye que existe una clara relación entre la inobservancia del deber objetivo de cuidado —particularmente en conductas como el exceso de velocidad y la conducción en estado de ebriedad— y la comisión de delitos culposos, como el homicidio culposo agravado, contemplado en el artículo 111 del Código Penal. Dichas conductas configuran una infracción al riesgo permitido, al vulnerar las disposiciones del reglamento de tránsito, que constituye un instrumento jurídico de delimitación normativa para el ejercicio legítimo de la conducción vehicular.

RECOMENDACIONES

Finalmente, las recomendaciones se plantearon en función de las conclusiones, teniendo las siguientes:

- 1. Fortalecimiento de la fiscalización y control del tránsito:** Se recomienda a las autoridades locales implementar operativos de control permanentes para detectar y sancionar infracciones como el exceso de velocidad y la conducción bajo efectos del alcohol y drogas. Para ello, se debe dotar a la Policía Nacional y a los inspectores de tránsito de equipos modernos como radares de velocidad y pruebas de alcoholemia, además de garantizar su presencia constante en las zonas de mayor incidencia de accidentes.
- 2. Mejora de la infraestructura vial y señalización:** Es necesario que las entidades responsables realicen un mantenimiento continuo de las vías en la provincia de Yauli – Oroya, priorizando la reparación de tramos deteriorados y la instalación de señalización clara y visible. También, se sugiere la colocación de reductores de velocidad en puntos críticos y la mejora de la iluminación en carreteras de alto riesgo para reducir la probabilidad de accidentes fatales.
- 3. Fortalecimiento del sistema de justicia para la sanción de infractores:** Se recomienda agilizar los procesos judiciales relacionados con accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado, a través de la asignación de más recursos a las instancias judiciales competentes. Además, se deben establecer sanciones más severas para los conductores reincidentes en infracciones graves, como la suspensión o retiro definitivo de la licencia de conducir.
- 4.** Se recomienda la modificación del marco normativo penal vigente, particularmente en lo que respecta a las sanciones aplicables al delito de

homicidio culposo agravado derivado de infracciones de tránsito, con el objetivo de establecer penas más severas y proporcionales cuando se configuran circunstancias agravantes como la conducción en estado de ebriedad o el exceso de velocidad, en tanto constituyen manifestaciones graves de infracción al deber objetivo de cuidado.

Asimismo, se propone complementar dicha reforma con medidas preventivas como el fortalecimiento de la fiscalización electrónica en zonas de alto riesgo, la implementación de campañas de concientización jurídica sobre la responsabilidad penal del conductor, y la aplicación de programas de reeducación vial para infractores reincidentes, todo ello en concordancia con el principio de prevención. De este modo, se busca no solo una respuesta punitiva adecuada, sino también una reducción efectiva de la siniestralidad vial y una mayor protección de los bienes jurídicos fundamentales como la vida y la integridad personal.

REFERENCIAS

- Almanza, F., & Peña, O. (2014). *Teoría del delito. Manual práctico para su aplicación en la teoría del caso*. Lima: APECC. Obtenido de <https://bit.ly/3E6eSoQ>
- Arapa, D. K. (2019). *Identificación de los factores determinantes de los accidentes de tránsito fatales en las provincias de Arequipa Caylloma e Islay 2013- 2018* [Tesis de Maestría]. Arequipa: Repositorio de la Universidad Católica Santa María. <https://repositorio.ucsm.edu.pe/handle/20.500.12920/9913>
- Arnau, F. (2009). *Lecciones de Derecho Civil II: Obligaciones y contratos*. Valencia: Universitat Jaume I.
- Asmat, E. E. (2019). *El delito de Conducción en Estado de Ebriedad, Perú 2019*. [Tesis de Grado]. Lima: Repositorio de la Universidad Peruana de Las Américas. Obtenido de <http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/handle/upa/861>
- Caceres, R., & Luna, L. (2017). *Conduccion en estado de ebriedad y drogadicción y delitos conexos. Aspectos penales y procesales*. Lima - Perú: Jurista Editores.
- Calderón, A. (2015). *Teoría del Delito y Juicio Oral*. Mexico: Instituto de investigaciones jurídicas.
- Casachagua, D. W. (2023). *La reparación civil en los delitos de homicidio culposo asociado a accidentes de tránsito del modulo penal de la provincia de Junín de la corte superior justicia de Junín*. Huancayo: Repositorio de la Universidad Peruana Los Andes. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12848/5736>
- Castillo, J. (2008). *Derecho penal*. Lima: Parte especial, I, Editorial Grijley,.
- Castillo, J., y Hurtado, C. (2014). *Perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito y sus secuelas en los usuarios que ingresan en los subprocesos de clínica y C*. [Tesis de Licenciatura, Universidad Técnica de Manabi]. Repositorio Institucional. Obtenido de <http://hdl.handle.net/123456789/275>

- Cotrado, N. (7 de Mayo de 2024). *Desarrollo del informe policial desde una óptica jurídica*. Lp. Pasión por el derecho: Obtenido de <https://lpderecho.pe/desarrollo-del-informe-policial-desde-una-optica-juridica/>
- Dal Dosso, D. A. (2011). *Teoría de la Imputación Objetiva* [Tesis de Maestría]. Argentina: Repositorio de la Universidad de Sevilla.
- Espellivar, L. F. (2023). ¿Puede configurarse el principio de non bis in idem en el delito de conducción en estado de ebriedad con la misma infracción de tránsito? *Revista el CEPROSIMAD*, 11(2), 06-17. <https://doi.org/10.56636/ceprosimad.v11i2.130>
- Flores, A. (2020). *Imputación objetiva en el delito de homicidio culposo agravado por conducir en estado de ebriedad, 2019*. [Tesis de Bachiller en Administración]. Lima: Repositorio de la Universidad Privada Telesup. Obtenido de <https://repositorio.utesup.edu.pe/handle/UTELESUP/1071>
- Flores, E. (2023). *Homicidios culposos por conducción en estado de ebriedad y las sanciones penales en los juzgados de Huaura, 2020* [Tesis de Grado]. Huacho: Repositorio de la Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.14067/9508>
- Gibson, M. (25 de Julio de 2021). *¿Qué es la negligencia automovilística?* Michael T. Gibson- Auto Justice Attorney: Obtenido de <https://autojusticeattorney.com/es/what-is-auto-negligence/>
- INEI. (2010). *Encuesta de comisarias sobre accidentes de tránsito*.
- Instituto Nacional Electoral. (2025). *Concepto de víctima y sus tipos*. https://igualdad.ine.mx/wp-content/uploads/2020/07/Guia_Preencion_Violencia_Politica_Texto_9.pdf.

- Lazarte , W. W. (2020). *Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol* [Tesis de Grado]. Pimentel: Repositorio de la Universidad Señor de Sipán. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12802/7770>
- Levin & Perconti. (18 de Octubre de 2022). *¿Qué es una Demanda por Homicidio Culposo?* Obtenido de <https://www.levinperconti.com:https://www.levinperconti.com/es/faqs/que-es-una-demanda-por-homicidio-culposo/>
- Lopez, E. G., & Hurtado, S. Y. (2021). *El delito de homicidio culposo y la conducción de vehículo en estado de ebriedad en la ciudad de Puerto Maldonado, Madre de Dios 2018* [Tesis de Pregrado]. Madre de Dios: Repositorio de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.14070/737>
- Manya, J., & Cusi, E. (2021). *Incidencia en accidentes de tránsitos ocasionados por conductores en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo, en el distrito de Tambopata - 2019* [Tesis de Pregrado]. Madre de Dios: Repositorio de la Universidad Nacional Amazónica de Madre de Dios. Obtenido de <http://hdl.handle.net/20.500.14070/742>
- Menor, B. (2025). *Ebriedad y homicidio culposo: ¿agravante o inimputabilidad?* Jurispe: Obtenido de <https://juris.pe/blog/ebriedad-y-homicidio-culposo-agravante-o-inimputabilidad/>
- Meza, P. (2019). *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana* [Tesis de Especialidad]. Universidad de Carabobo - Venezuela. Obtenido de: <http://mriuc.bc.uc.edu.ve/handle/123456789/4728>

- Ministerio de Gobernación. (8 de Mayo de 2025). *Conoce más sobre los hechos de tránsito*. Departamento de tránsito PNC: Obtenido de <https://transito.gob.gt/conoce-mas-sobre-los-hechos-de-transito/>
- Ministerio de Salud. (4 de Septiembre de 2012). *Ocho mil 929 accidentes de tránsito registra nuestro país a causa de la ebriedad del conductor*. Ministerio de Salud. Obtenido de <https://www.gob.pe/institucion/minsa/noticias/34904-ocho-mil-929-accidentes-de-transito-registra-nuestro-pais-a-causa-de-la-ebriedad-del-conductor>
- Ñaupas, H., Valdivia, M. R., Palacios, J. J., & Romero, H. E. (2018). *Metodología de la Investigación: Cuantitativa- Cualitativa- Redacción de la tesis*. Bogotá: Ediciones de la U.
- Lp. Pasión por el derecho. (22 de Marzo de 2023). *Jurisprudencia del artículo 111 del Código Penal.- Homicidio Culposo*. Obtenido de <https://lpderecho.pe/articulo-111-codigo-penal-homicidio-culposo/>
- Ortiz, C. (2022). *Principales causas de los accidentes de tránsito*. Escuela de educación superior técnico profesional PNP-Puno.
- Peña, O., & Almanza, F. (2010). *Teoría del delito*. Lima: Asociación Peruana de Ciencias Jurídicas y Conciliación.
- Policía Nacional del Perú. (2020). *Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito*. <https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Manual-de-normas-y-procedimientos-para-las-intervenciones-de-prevencion-e-investigacion-de-accidentes-de-transito-2020-LP.pdf>
- Prado, F., & Valverde, P. H. (2020). *Tratamiento penitenciario del homicida culposo por conducción de vehículo en estado de ebriedad* [Tesis de pregrado]. Lima:

- Repositorio de la Universidad César Vallejo. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12692/54081>
- Ramos, D. J. (2022). *Delito de homicidio culposo por accidentes de tránsito y la cuantificación de la reparación civil en el 2° Juzgado Penal Unipersonal de Satipo - 2020* [Tesis de pregrado]. Huancayo: Repositorio de la Universidad Continental. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12394/12607>
- Revista Latinoamericana de Derecho. (30 de Octubre de 2020). *Homicidio culposo 2022 : ¿Qué es?* Obtenido de <https://iuslatin.pe/homicidio-culposo-que-es-y-cual-es-la-pena/>
- Silva, R. (11 de abril de 2024). En 34% aumentó las muertes en accidente de tránsito por choferes en estado de ebriedad. *infobae*. Obtenido de <https://www.infobae.com/peru/2024/04/17/en-34-aumento-las-muertes-en-accidente-de-transito-por-choferes-en-estado-de-ebriedad/>
- Tantaleán , R. M. (2016). Tipología de las Investigaciones Jurídicas. *Derecho y Cambio Social*, 43.
- Torío López, Á. (1974). El deber objetivo de cuidado en los delitos culposos. *Anuario De Derecho Penal Y Ciencias Penales*, 27(1), 25-60. Obtenido de: <https://revistas.mjusticia.gob.es/index.php/ADPCP/article/view/985>
- Trelles, G. (9 de Abril de 2024). *Qué es la conducción temeraria y cómo está regulada en el Código Penal*. Infobae: Obtenido de <https://www.infobae.com/espana/2024/04/10/que-es-la-conduccion-temeraria-y-como-esta-regulada-en-el-codigo-penal/>
- Valderrama, D. (2021). Lo que debes conocer sobre la teoría de la imputación objetiva. *Legis.pe*, 15. Obtenido de <https://lpderecho.pe/teoria-imputacion-objetiva-teoria-delito/>

- Valderrama, D. (2021). Teoría del delito: concepto, sujeto y objeto del delito. *Legis.pe*, 10. Obtenido de <https://lpderecho.pe/teoria-delito-concepto-sujeto-objeto/>
- Vidal, G. (2024). Delito de homicidio doloso: qué es y en qué se diferencia del homicidio culposo. *Gersonvidal.com*, 7. Obtenido de <https://www.gersonvidal.com/blog/delito-homicidio-doloso/>
- Villacorta, M. T. (2024). *Las características del delito contra la vida, el cuerpo y la salud en la modalidad de homicidio culposo en la conducción en estado de ebriedad- Áncash 2021* [Tesis de pregrado]. Chimbote: Repositorio Universidad Católica los Ángeles de Chimbote. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.13032/36249>
- Villarán, S. (2008). El papel de los peritajes, en Módulos: Regiones del Movimiento de Víctimas de Crímenes de Estado, MOVICE Madurando sueños, *UNAM*, 233-274.
- Villavicencio, F. (2014). *Derecho penal*. Lima: Parte especial, volumen I, Editorial Grijley.
- Yauri, J. A. (2022). *Valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Junín* [Tesis de Grado]. Huancayo: Repositorio de la Universidad Peruana Los Andes. Obtenido de <https://hdl.handle.net/20.500.12848/3919>

Sustentación.								X
---------------	--	--	--	--	--	--	--	---

Anexo 2: Matriz de consistencia

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	VARIABLES	METODOLOGÍA
¿Cuáles son las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y cómo se relacionan con el delito de homicidio culposo agravado en el año 2024?	Identificar las causas del incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y analizar su relación con el delito de homicidio culposo agravado durante el año 2024, con el propósito de comprender los factores involucrados y su impacto en la seguridad vial.	homicidio culposo agravado accidentes de tránsito	<p>Tipo: Básico</p> <p>Nivel: Descriptivo</p> <p>Método general: Científico</p> <p>Método específico: Dogmático Jurídico</p> <p>Diseño: Descriptivo simple</p> <p>Enfoque: Cualitativo</p> <p>Población: casos más relevantes registrados entre el periodo de enero a diciembre del año 2024, que hayan seguido una investigación en el Ministerio Público, bajo el delito de homicidio culposo agravado por accidente de tránsito y 10 entrevistas que serán efectuadas a 5 efectivos policiales y 5 abogados penalistas.</p> <p>Muestra: 10 casos más relevantes registrados entre el periodo de enero a diciembre del año 2024, que hayan seguido una investigación en el Ministerio Público, bajo el delito de homicidio culposo agravado por accidente de tránsito y 10 entrevistas que serán efectuadas a 5 efectivos policiales de la (UPIAT) y 5 abogados penalistas.</p> <p>Técnicas: análisis documental y entrevista semi estructurada.</p> <p>Instrumentos: ficha de análisis documental y la relación de preguntas.</p> <p>Técnicas de procesamiento y análisis de datos: estadística descriptiva</p>
PROBLEMA ESPECIFICO	OBJETIVO ESPECIFICO		
¿Qué factores contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya?	Determinar los factores que contribuyen al incremento de los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya.		
¿Cómo influyen estos factores en la ocurrencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales en Yauli – Oroya?	Analizar cómo estos factores influyen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales en Yauli – Oroya.		
¿Cuál es la relación de los factores en la concurrencia de los accidentes de tránsito en Yauli – Oroya , con el delito de homicidio culposo agravado?	Analizar cuál es la relación de los factores en la concurrencia de los accidentes de tránsito en Yauli- Oroya , con el delito de homicidio culposo agravado.		

Anexo 3: Instrumentos de recolección de datos

INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

ENTREVISTA

La presente entrevista es de aplicación netamente académico, para el trabajo de investigación titulado “**Causas del incremento de accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y su relación con el delito de homicidio culposo agravado, 2024**”.

Instrucciones:

Este cuestionario cuenta con dos secciones, cada una orientada a los dos grupos de participantes, la primera parte dirigida a los efectivos policiales que tengan una especialidad o se encuentren en el área de accidentes de tránsito; la segunda parte está dirigido a los abogados penalistas.

Datos Generales:

- **Nombre:**
- **Cargo / profesión:**
- **Especialidad:**
- **Tiempo de servicio:**

Preguntas para el primer grupo: Efectivos policiales con especialidad o que laboren en el área de accidentes de tránsito:

1. ¿Cuáles son las causas principales que, según su experiencia, han incrementado los accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

2. ¿Qué factores considera que son más frecuentes en los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en esta región?

3. Desde su perspectiva, ¿cómo influyen las condiciones de las vías y el estado de los vehículos en la ocurrencia de accidentes?

4. ¿Qué rol juegan el consumo de alcohol o drogas y la imprudencia de los conductores en el incremento de los accidentes?

5. ¿Qué acciones preventivas implementadas por las autoridades han resultado efectivas para reducir los accidentes en la provincia?

6. ¿Cree que la formación y educación vial de los conductores es suficiente para prevenir accidentes en Yauli – Oroya? Explique.

7. ¿Qué estrategias recomendaría implementar para reducir los accidentes de tránsito y prevenir el delito de homicidio culposo agravado en la región?

Preguntas para el segundo grupo: Para abogados penalistas

1. ¿Qué relación identifica entre el incremento de los accidentes de tránsito y el delito de homicidio culposo agravado en la provincia de Yauli – Oroya durante el año 2024?

2. Desde su perspectiva legal, ¿qué factores contribuyen a la incidencia de homicidios culposos agravados derivados de accidentes de tránsito?

3. ¿Cómo evalúa la respuesta del sistema judicial frente a los casos de accidentes con consecuencias fatales en esta región?

4. ¿Considera que las sanciones aplicadas en casos de homicidio culposo agravado son efectivas para prevenir futuros accidentes? Explique.

5. ¿Qué importancia atribuye al cumplimiento y la fiscalización de las normativas de tránsito para reducir los accidentes y delitos asociados?

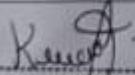
6. ¿Cree que existe una relación entre la falta de justicia en estos casos y el incremento de la inseguridad vial? ¿Por qué?

7. ¿Qué reformas legales o estrategias propondría para mejorar la prevención y tratamiento del delito de homicidio culposo agravado relacionado con accidentes de tránsito?

FICHA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título de la Investigación: Causas del Incremento de Accidentes de Tránsito en la Provincia de Yauli – Oroya y su Relación con el Delito de Homicidio Culposo Agravado, 2024

3. Datos Generales
Nro. De Informe Policial:
Fecha de Ocurrencia:
Ubicación Específica:
4. Características del caso
1.Clase de Accidente:
2.Tipo de vehículos participantes:
4.Record de los conductores:
5.Análisis de la vía:
6.Condiciones climáticas:
7.Resultado del dosaje etílico:
8.Número de víctimas:
9.Determinación de la velocidad:
10.Factores determinantes:

Las preguntas tienen relación jurídico científico	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Observaciones																
Sugerencias																
VALIDACIÓN																
Aplicable	X															
No Aplicable																
DATOS DEL EXPERTO																
Validado por:	Kathia Morales Mancilla Tapia															
DNI:	45521280															
Profesión o cargo:	Personal Especializada en Investigación de Accidentes de tránsito															
Tiempo de experiencia:	16 años - PNP. (6 años - UPIAT.)															
Firma y sello:	 SA - 31640562 Kathia M. MANCILLA TAPIA ST3 PNP															
Datos de contacto:	cel 910918562.															

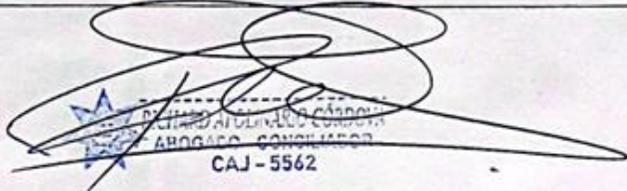
fuente: Creado por el testista.

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO DE FICHA DOCUMENTAL PARA FINES ACADÉMICOS: "CAUSAS DEL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE YAULI – OROYA Y SU RELACIÓN CON EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO, 2024"																				
ÍTEMES	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
	Si	No																		
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis del documento	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Los ítems permiten el logro de los objetivos	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Los criterios seleccionados permiten analizar a profundidad el documento	X		X		X		X		X		X		X		X		X		X	
Observaciones																				
Sugerencias																				
VALIDACIÓN																				
Aplicable	X																			
No aplicable																				

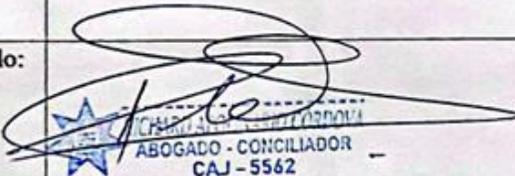
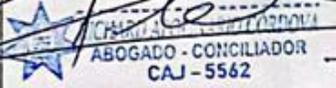
DATOS DEL EXPERTO	
Validado por:	Kathia Mariela Mancilla Tapia
DNI:	45521280
Profesión o cargo:	Personal Especializado en Investigación de Accidentes de Tránsito
Tiempo de experiencia:	16 años - PNP (6 años - UPJAT)
Firma y sello:	 SA - 31449562 Kathia M. MANCILLA TAPIA ST3 PNP
Datos de contacto:	Cel 910918562

Fuente: Creado por el tesista.

VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO DE FICHA DOCUMENTAL PARA FINES ACADÉMICOS: "CAUSAS DEL INCREMENTO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LA PROVINCIA DE YAULI – OROYA Y SU RELACIÓN CON EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO AGRAVADO, 2024"																				
ÍTEMS	1		2		3		4		5		6		7		8		9		10	
	Si	No																		
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas para el análisis del documento		X	X			X	X		X		X		X		X		X		X	
Los ítems permiten el logro de los objetivos		X	X			X	X		X		X		X		X		X		X	
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial	X		X			X	X		X		X		X		X		X		X	
Los criterios seleccionados permiten analizar a profundidad el documento	X		X			X	X		X		X		X		X		X		X	
Observaciones																				
Sugerencias																				
VALIDACIÓN																				
Aplicable	X																			
No aplicable																				

DATOS DEL EXPERTO	
Validado por:	Richard Apolinario Córdoba
DNI:	43462224
Profesión o cargo:	ABOGADO
Tiempo de experiencia:	10 AÑOS
Firma y sello:	
Datos de contacto:	935-286058 - Correo: Restauracionyjusticia07@gmail.com

Fuente: Creado por el testista.

Las preguntas tienen relación jurídico científico	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Observaciones														
Sugerencias														
VALIDACIÓN														
Aplicable	X													
No Aplicable														
DATOS DEL EXPERTO														
Validado por:	Richard Apolinario Córdova													
DNI:	43462224													
Profesión o cargo:	Abogado													
Tiempo de experiencia:	10 años													
Firma y sello:	 													
Datos de contacto:	935-286058 Correo: Restauraciónyjusticia@gmail.com													

Fuente: Creado por el tesista.

Anexo 5: Consentimiento informado

Título: “Causas del incremento de accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y su relación con el delito de homicidio culposo agravado, 2024”.

Al respecto se detalla:

Usted está siendo invitado(a) a participar en el desarrollo de esta investigación, respecto a la recopilación de información; la cual consistirá en responder una serie de preguntas en formato de entrevista, con una duración de 10 a 15 min.

Toda la información proporcionada será tratada con estricta confidencialidad y será utilizada únicamente con fines académicos. Sus datos personales no serán revelados en ningún momento y serán anonimizados en la presentación de los resultados.

Su participación es completamente voluntaria. Puede negarse a participar o retirarse en cualquier momento sin que esto le genere ningún tipo de consecuencia o perjuicio.

No existen riesgos asociados con su participación. Los beneficios incluyen la oportunidad de contribuir al desarrollo de investigaciones académicas relacionadas con las **“Causas del incremento de accidentes de tránsito en la provincia de Yauli – Oroya y su relación con el delito de homicidio culposo agravado”** y la posibilidad de generar mejoras.

Consentimiento:

He leído y comprendido la información proporcionada en este documento. Doy mi consentimiento para participar en esta investigación.

Firma del participante:

Nombre: _____

Firma: _____

Fecha: _____

Firma del investigador:

Nombre: _____

Firma: _____

Fecha: _____