



UNIVERSIDAD JOSÉ CARLOS MARIÁTEGUI

VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN

FACULTAD DE CIENCIAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON
CONSECUENCIA FATAL, LESIONES Y DAÑOS
MATERIALES Y SU RELACIÓN CON EL DELITO DE
PELIGRO COMÚN (CONDUCCIÓN EN ESTADO DE
EBRIEDAD) EN EL DISTRITO GREGORIO
ALBARRACÍN LANCHIPA DE LA CIUDAD DE
TACNA AÑO 2019 – 2021**

PRESENTADO POR

BACH. SEGUNDO MELECIO NINA ALE

BACH. ROGER RAMOS NINA

ASESOR

Dr. GILBER ALBERTO SANCHEZ SOSA

PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

MOQUEGUA – PERÚ

2024



Universidad José Carlos Mariátegui

CERTIFICADO DE ORIGINALIDAD

El que suscribe, en calidad de Jefe de la Unidad de Investigación de la _FACULTAD DE CIENCIAS JURIDICAS, EMPRESARIALES Y PEDAGOGICAS (FCJEP), certifica que el trabajo de investigación (___) / Tesis (X) / Trabajo de suficiencia profesional (___) / Trabajo académico (___), titulado:

LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON CONSECUENCIA FATAL, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES Y SU RELACION CON EL DELITO DE PELIGRO COMÚN (CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD) EN EL DISTRITO GREGORIO ALBARRACÍN LANCHIPA DE LA CIUDAD DE TACNA AÑO 2019 – 2021

Presentado por el (la):

**BACH. SEGUNDO MELECIO NINA ALE
BACH. ROGER RAMOS NINA**

Para obtener el grado académico (___) o Título profesional (X) o Título de segunda especialidad (___) de ABOGADO y asesorado por el (la): DR. GILBER ALBERTO SANCHEZ SOSA, como asesor con Resolución de Decanato N°02266-2023-FCJEP-UJCM, fue sometido a revisión de similitud textual con el software TURNITIN, conforme a lo dispuesto en la normativa interna aplicable en la UJCM.


En tal sentido, se emite el presente certificado de originalidad, de acuerdo al siguiente detalle:

Programa académico	Aspirante(s)	Trabajo de investigación	Porcentaje de similitud
DERECHO	BACH. SEGUNDO MELECIO NINA ALE BACH. ROGER RAMOS NINA	LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO CON CONSECUENCIA FATAL, LESIONES Y DAÑOS MATERIALES Y SU RELACION CON EL DELITO DE PELIGRO COMÚN (CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD) EN EL DISTRITO GREGORIO ALBARRACÍN LANCHIPA DE LA CIUDAD DE TACNA AÑO 2019 – 2021	37%

El porcentaje de similitud del Trabajo de investigación es del 37%, que está por debajo del límite **PERMITIDO** por la UJCM, por lo que se considera apto para su publicación en el Repositorio Institucional de la UJCM.

Se emite el presente certificado con fines de continuar con los trámites respectivos para la obtención de grado académico o título profesional o título de segunda especialidad.

Moquegua, 02 de FEBRERO de 2024



Dr. Teófilo Lauracio Ticona
Jefe Unidad de Investigación FCJEP

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIA	iii
AGRADECIMIENTO	iv
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
INTRODUCCIÓN	x
CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN	12
1.1 Descripción de la Realidad Problemática	12
1.2 Definición del problema	14
1.2.1 Problema general.....	14
1.2.2 Problemas específicos.....	15
1.3 Objetivo de la investigación	15
1.3.1 Objetivo general.....	15
1.3.2 Objetivos específicos.....	15
1.4 Justificación e importancia de la Investigación	16
1.4.1 Justificación de la investigación.....	16
1.4.2 Importancia de la investigación.....	16
1.5 Variables	17
1.5.1 Variable Independiente.....	17
1.5.2 Variable dependiente.....	17
1.5.3 Operacionalización de las variables.....	17
Nota. Fuente propia	18
1.6 Hipótesis de la investigación	18
1.6.1 Hipótesis general.....	18
1.6.2 Hipótesis específica.....	18
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	19
2.1 Antecedentes de la investigación	19
2.1.1 Antecedentes internacionales.....	19
2.1.2 Antecedentes Nacionales.....	21
2.2 Bases teóricas.....	22
2.2.1 Accidentes de tránsito.....	22
2.2.3 Hechos de tránsito y actividades riesgosas.....	27
• ¿Accidente o hecho de tránsito?	28
2.2.4 ¿Responsabilidad civil contractual o extracontractual?	28
2.3 Marco conceptual	47
2.3.1 Accidente de tránsito.....	47
2.3.2 Bien jurídico protegido.....	48
2.3.3 Conducción en estado de ebriedad.....	48
2.3.4 Dosaje etílico.....	48
2.3.5 Delito autónomo.....	48
2.3.6 Delitos culposos.....	48
2.3.7 Delitos de peligro concreto.....	48
2.3.8 Delitos de peligro abstracto.....	48
CAPÍTULO III: MÉTODO	50

3.1	Tipo de Investigación.....	50
3.2	Diseño de Investigación.....	50
3.3	Población y Muestra.....	50
3.3.1	Población.....	50
3.3.2	Muestra.....	51
3.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos.....	51
3.4.1	Técnicas.....	51
3.4.2	Instrumentos.....	51
3.5	Técnicas de procesamiento y análisis de datos.....	52
CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS		53
4.1	Presentación de Resultados.....	53
4.2	Contrastación de Hipótesis.....	60
4.3	Discusión de Resultados.....	66
CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES		67
5.1	Conclusiones.....	67
5.2	Recomendaciones.....	68
BIBLIOGRAFÍA.....		70
ANEXOS.....		72
	Anexo 01: Ficha documental.....	72
	Anexo 02: Ficha de observación.....	74

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1 Cuadro de operacionalización de variables.....	17
Tabla 2 Prueba de normalidad de los datos.....	53
Tabla 3 Resultados para la dimensión muertes.....	54
Tabla 4 Resultados para la dimensión daños materiales.....	55
Tabla 5 Resultados para la dimensión lesiones.....	56
Tabla 6 Resultados para la dimensión grado de alcohol.....	56
Tabla 7 Resultados para la dimensión sanciones.....	57
Tabla 8 Resultados para la dimensión delito de peligro abstracto.....	58
Tabla 9 Denuncias registradas por el delito de conducción en estado de ebriedad en la ciudad de Tacna por años.....	58
Tabla 10 Operativos de tránsito realizados y detenidos según años en la ciudad de Tacna.....	59
Tabla 11 Estadístico de prueba.....	61
Tabla 12 Estadístico de prueba de McNemar.....	63
Tabla 13 Correlación entre la Inteligencia emocional y el desempeño laboral.....	65

RESUMEN

Dentro del campo penal se ubican diferentes problemáticas y nuestro interés por abarcar el estudio de los delitos de peligro común (conducción en estado de ebriedad) que generan accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales, por lo que, en el desarrollo del trabajo de investigación se plantea demostrar que en un nivel alto los accidentes de tránsito se relacionan con el delito de peligro común

Para ello nuestra propuesta para desarrollar la investigación se ha distribuido en capítulos iniciando primeramente con mencionar la descripción del problema de investigación, donde hacemos un análisis sobre el hecho del consumo de alcohol en conductores que generan infracciones de tránsito con consecuencias muy graves en la ciudadanía. Seguidamente en el Capítulo II donde se ha desarrolla el marco teórico respecto a la descripción del problema, ubicando los antecedentes de estudios a nivel internacional, nacionales y locales los que nos permitieron estructurar las bases teóricas en función a las variables de estudio y sus indicadores para fortalecer el dominio del tema concluyendo esta parte con el marco conceptual que fueron nuestra inspiración respaldada en el estudio de las teorías. Asimismo, en el Capítulo III fue dedicado a estructurar la parte del método de nuestro trabajo donde se ha empleado el tipo de investigación descriptivo correlacional con diseño experimental, determinando la población, muestra, técnica e instrumentos de la investigación. En el Capítulo IV, presentamos los resultados y su respectivo analices, los que se han construido en base a los datos obtenido luego de aplicar los instrumentos. El trabajo culmina con las conclusiones y recomendaciones en función a la relación del delito de peligro común y los accidentes de tránsito.

Palabras clave: Lesiones, accidentes de tránsito, ebriedad, delito, daños.

ABSTRACT

Within the criminal field there are different problems and our interest in covering the study of common danger crimes (drunken driving) that generate traffic accidents with fatal consequences, injuries and material damage, therefore, in the development of the research work aims to demonstrate that at a high level traffic accidents are related to the crime of common danger

For this, our proposal to develop the research has been distributed in chapters, starting first with mentioning the description of the research problem, where we make an analysis of the fact of alcohol consumption in drivers that generate traffic violations with very serious consequences for citizens. Next, in Chapter II, where the theoretical framework is developed regarding the description of the problem, locating the background of studies at the international, national and local level, which allowed us to structure the theoretical bases based on the study variables and their indicators for strengthen mastery of the topic by concluding this part with the conceptual framework that was our inspiration supported in the study of the theories. Likewise, Chapter III was dedicated to structuring the method part of our work where the type of descriptive correlational research with experimental design has been used, determining the population, sample, technique and research instruments. In Chapter IV, we present the results and their respective analyses, which have been built based on the data obtained after applying the instruments. The work culminates with conclusions and recommendations based on the relationship between common danger crime and traffic accidents.

Keywords: Injuries, traffic accidents, drunkenness, crime, damages.

INTRODUCCIÓN

El tema de los accidentes de tránsito causados por el delito de peligro común, específicamente la conducción en estado de ebriedad es de suma importancia en la sociedad actual. Este tipo de conductas irresponsables no solo ponen en riesgo la vida de quienes las cometen, sino también la de otros usuarios de las vías públicas. En este trabajo de investigación, se explorarán las causas, consecuencias y posibles soluciones para prevenir los accidentes de tránsito relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol. Se analizarán estadísticas, casos reales y legislación vigente para comprender a fondo este grave problema y proponer medidas efectivas para su mitigación.

La incidencia de accidentes de tránsito con consecuencias fatales causados por el delito de peligro común, específicamente la conducción en estado de ebriedad es un grave problema en la ciudad de Tacna. Esta tesis de derecho se centra en analizar y examinar detenidamente las implicancias legales y jurídicas de estos trágicos eventos. Se investigará la normativa vigente, los precedentes judiciales y se propondrán medidas legales efectivas para combatir este fenómeno y garantizar la seguridad vial en Tacna.

Según estadísticas de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) de Perú, aproximadamente el 30% de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales en el país son generados por el delito de peligro común, como la conducción en estado de ebriedad. Estos datos reflejan la impactante realidad de la influencia del alcohol en la seguridad vial y la necesidad de implementar medidas más efectivas para prevenir estos sucesos.

Según datos del Poder Judicial de Perú, aproximadamente el 50% de los sentenciados por accidentes de tránsito con consecuencias fatales generados por el delito de peligro común, como la conducción en estado de ebriedad, son condenados por este tipo de infracciones. Esta cifra resalta la importancia de la aplicación efectiva de la ley para responsabilizar a quienes ponen en peligro la vida

de otros usuarios de las vías públicas debido a la conducción bajo los efectos del alcohol.

CAPÍTULO I: EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción de la Realidad Problemática.

El continuo aumento de los accidentes de tráfico en las últimas décadas es un efecto social importante de la disponibilidad generalizada de automóviles nuevos y de segunda mano. Existen sanciones penales por violar las normas administrativas, pero su ineficacia ha llevado a un aumento de los delitos de riesgo común, en los que la actividad se penaliza, aunque no se haya cometido ningún daño a un bien legal.

Los estudios en varias naciones han demostrado que una proporción significativa de conductores y peatones tenían concentraciones de alcohol en la sangre lo suficientemente altas como para causar deterioro al operar un vehículo motorizado o al atravesar un cruce peatonal. No es posible generalizar sobre los automovilistas alcohólicos; Factores como la inexperiencia, las distracciones y la conducción nocturna contribuyen a un aumento de los accidentes de tráfico. El alcohol en la sangre cuando se opera un vehículo motorizado es un factor de riesgo conocido asociado con un número desproporcionadamente alto de muertes y lesiones en las carreteras del mundo. (OMS, 2004 p.11).

Los países de América Latina, incluidos Perú, México, Argentina, Chile, Ecuador y Brasil, tienen algunos de los peores castigos del mundo por conducir

ebrios, según los datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial mundial 2015 de la Organización Mundial de la Salud. Sin embargo, aún no se ha logrado el éxito en la reducción de los accidentes causados por este factor; Mientras tanto, la conducción sobria es preferible para evitar accidentes, ya que incluso unas pocas bebidas pueden afectar la capacidad de concentración, así como los reflejos, la vista y otras facultades.

Según datos publicados por el Instituto Nacional de Estadística e Informática en su Informe titulado "Víctimas de accidentes mortales de tránsito, por departamento", 19.203 personas perdieron la vida en accidentes de tránsito entre 2011 y 2016. La mayoría de estas muertes fueron el resultado de conducir ebrio. (INEI, 2016). Para operar un vehículo motorizado en Perú, primero se debe ganar el derecho a hacerlo a través de una serie de pruebas e inspecciones. Se han producido tasas alarmantes de accidentes de tráfico porque estos exámenes no evaluaron adecuadamente las situaciones individuales de los conductores.

Cuando las personas mezclan el consumo de alcohol con la conducción, pueden ocurrir resultados trágicos. Aunque no es ilegal beber alcohol antes de conducir, se considera una infracción de tráfico si la concentración de alcohol en la sangre de un conductor está por encima del límite legal. La investigación muestra que incluso el consumo moderado de alcohol puede poner a uno por encima del límite. Conducir ebrio es un problema importante y se considera un delito grave según el Código Penal de Perú. Esta ofensa persiste a pesar de las crecientes penas y multas. La Policía Nacional del Perú está equipada y capacitada para administrar pruebas como la prueba cualitativa de aire en un alcoholímetro, instrumento que permite un control, y si esta prueba es positiva, se activa el siguiente protocolo, que implica transportar al conductor del vehículo a la estación de policía para administrar la dosis adecuada de etilo. Esta enrevesada cadena de acontecimientos y, en determinadas circunstancias, omisiones, hace posible que la policía cometa abusos de poder u otras violaciones de los derechos humanos básicos en numerosos escenarios.

En el caso de un delito que representa una amenaza para toda la comunidad, el "contribuyente" es la comunidad o el propio Estado; Sin embargo, una persona que ha sido perjudicada personalmente por el delito puede solicitar ser tratada como "sujeto pasivo" para interponer recursos legales. Sin embargo, hay agujeros y descuidos en las regulaciones que pueden conducir a violaciones de derechos básicos y abusos de poder.

Sin embargo, el problema no es con las regulaciones tal como están ahora, sino con la forma en que la policía las está aplicando. La policía debe estar bien entrenada y equipada con herramientas como alcoholímetros y pruebas de dosificación de etilo para garantizar que están llevando a cabo controles efectivos y sin infringir los derechos constitucionales de nadie.

Evitar colisiones requiere que todos estén alertas y sigan las leyes de la carretera. Los medios de comunicación deben utilizarse para difundir constantemente información sobre los peligros de beber y conducir. Cuando se está detrás del volante, uno debe ejercer precaución y responsabilidad; De lo contrario, uno puede enfrentar repercusiones legales.

Por lo descrito, esta investigación se enfocará en demostrar la relación de los accidentes de tránsito incrementado por el delito común bajo la forma de conducir en estado de ebriedad.

1.2 Definición del problema.

1.2.1 Problema general.

¿En qué nivel los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019?

1.2.2 Problemas específicos.

- ¿De qué forma los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019?
- ¿Qué relación tiene las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común y el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019?

1.3 Objetivo de la investigación.

1.3.1 Objetivo general.

Demostrar que en un nivel alto los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

1.3.2 Objetivos específicos.

- OE1: Establecer que de forma directa los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.
- OE2: Determinar que las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen una relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

1.4 Justificación e importancia de la Investigación.

1.4.1 Justificación de la investigación.

Descubrimos numerosas circunstancias excepcionales (pruebas de alcoholemia, dosis de alcohol, intervención policial y nuestro plan de tratamiento) que deben analizarse diariamente si queremos detener el manejo en estado de ebriedad. El derecho penal y el derecho penal son significativos y beneficiosos para los profesionales y los estudiantes de universitarios y de posgrado; Por lo tanto, buscamos eventos actuales y estudiamos en esta área, ya que se ha vuelto polémica y continuará siendo controvertida. Los expertos en los campos de la educación y derecho han hecho otra contribución importante. A fin de evaluar la legitimidad del derecho penal y las normas procesales, así como las acciones de las instituciones auxiliares y los agentes judiciales, se lleva a cabo una investigación; Esta investigación hace uso de la tipificación jurídica e incorpora la tipicidad social en su positivización; Sin embargo, la aplicación real de la investigación es especulativa. Fue imposible, de inmediato, aplicar los hallazgos de este estudio a las leyes penales y procesales que rigen el sistema de persecución racial en el que nos encontramos.

1.4.2 Importancia de la investigación.

La importancia de nuestro estudio se enfoca en el examen del vértice actual de los procedimientos penales. A pesar de que ciertos delitos son más peligrosos que otros, la tasa general de criminalidad sigue creciendo. En este contexto, adquirir y conducir automóviles son pasatiempos muy populares. En la última década, las agencias de transporte y los políticos han trabajado juntos para mejorar la seguridad vial para todos los usuarios. Como resultado, hay un valor teórico sustancial en este estudio. Sin embargo, existe una presión pública sustancial para castigar los comportamientos que son comunes entre la población. Las leyes reflejan esto, aunque a menudo no reflejan la realidad o no tienen una base legal

firme. Sin embargo, el aumento del número de accidentes de tráfico, que han tenido efectos devastadores en las personas involucradas, se debe principalmente a la aplicación laxa de las leyes contra la conducción en estado de ebriedad.

1.5 Variables.

1.5.1 Variable Independiente.

- Accidentes de tránsito.

1.5.2 Variable dependiente.

- Delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad).

1.5.3 Operacionalización de las variables.

Tabla 1

Cuadro de operacionalización de variables

Variables	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Item's	Escala
Accidentes de Tránsito	La variable independiente será demostrada de conformidad a la percepción de los Abogados especialistas en Penal, mediante la aplicación de un cuestionario respecto a los efectos de los accidentes de tránsito, valoración realizada en escala Likert.	Muertes	<ul style="list-style-type: none"> • Desintegración familiar • Perdida humana • Proyecto de vida 	(Ítem del 1 al 3)	Valores: Muy bueno = 5
		Daños materiales	<ul style="list-style-type: none"> • Daño de bienes • Daños patrimoniales • Daño moral 	(Ítem del 4 al 6)	Bueno = 4 Regular = 3 Malo = 2
		Lesiones	<ul style="list-style-type: none"> • Leves • Graves • Culposas 	(Ítem del 7 al 9)	Muy Malo = 1
Variables	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Item's	Escala
	La variable dependiente será demostrada de	Grado de alcohol	<ul style="list-style-type: none"> • Permisible • Prohibido 	(Ítem del 1 al 9)	Valores:

Delito de Peligro Común (conducción en estado de ebriedad)	conformidad al análisis estadístico que se realizará a los efectivos de la Policía Nacional del Perú, mediante la aplicación de un cuestionario respecto a que existe denuncias por el delito de peligro común en la modalidad de conducción en estado de ebriedad, valoración realizada en escala Likert.	Sanciones	<ul style="list-style-type: none"> • Penales • Administrativas • Civiles 	(Ítem del 10 al 16)	Muy bueno = 5
		Delito de peligro abstracto	<ul style="list-style-type: none"> • Delito de riesgo • Delito de miedo • Delito inminente 	(Ítem del 17 al 24)	Bueno = 4 Regular = 3 Malo = 2 Muy Malo = 1

Nota. Fuente propia.

1.6 Hipótesis de la investigación.

1.6.1 Hipótesis general.

En un nivel alto los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

1.6.2 Hipótesis específica.

- De forma directa los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019
- Las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen una relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación.

2.1.1 Antecedentes internacionales.

Como parte de los requisitos para su título de Juris Doctor, Castellano (2021) examina un caso en el que los derechos del infractor fueron violados por una pena que fue desproporcionada a sus actos. Este estudio utilizó una variedad de métodos de investigación, como históricos, inductivos, deductivos, exegéticos y sistemáticos. Las entrevistas se utilizaron para ilustrar los criterios únicos para determinar si la intoxicación era un factor en las infracciones de tráfico. Los estudios de caso muestran que la disparidad de sentencias existente puede remontarse al pensamiento legalista y al Derecho Penal Máximo. La Corte Nacional de Justicia que interponga recurso de casación cuando se dicte una sentencia excesiva por aplicación e interpretación incorrectas de la legislación. Debido a su naturaleza agravante, la intoxicación puede usarse para invalidar un beneficio legal como una suspensión condicional de la sentencia, aunque no es en sí misma una disposición criminal.

Se destaca que la imputación objetiva es una noción dogmática empleada en las defensas técnicas, ya que la doctrina es la base de la legislación. Al carecer de un plan legislativo, el Código Orgánico Integral Penal exige una interpretación judicial precisa y la corrección de cualquier error de sentencia.

Según lo establecido por Vargas, Mozo y Herrera. (2012) en su artículo, el tema de los accidentes se ha vuelto muy importante en las ciudades de la vida actual. Esto se debe en gran parte a la modernización e integración de los medios de transporte terrestre, especialmente los vehículos que circulan por las calles, autopistas y caminos que conforman una vasta red que cubre y da acceso a las ciudades y a cualquier lugar dentro de ellas. Dado que estos problemas afectan a tantas personas, varias de las principales ciudades del mundo han establecido departamentos enteros para manejarlos. Para vincular mejor a los proveedores de infraestructura y los usuarios finales, el Congreso Internacional de Policía de Tránsito promulgó regulaciones para aumentar la seguridad vial e impulsó la creación de métodos de educación vial.

Este artículo es un caso clínico basado en el análisis de una sentencia emitida por el Tribunal Superior del Distrito Judicial de Bogotá - Sala Penal el 28 de julio de 2009, en la que se determinó la calificación de la conducta, de homicidio culposo (Díaz, 2018, p. 1).

El problema de la imputación de fraude a sujetos que en estado de embriaguez cometen delitos contra la vida y la propiedad de terceros, según lo establecido por Martínez (2016) en su tesis de maestría, ha revelado la ineficiencia y falta de técnica legal de los operadores de justicia, y el sistema penal y la política criminal en Colombia. El hecho de que los principios rectores del poder judicial se basen en supuestos teóricos y dogmáticos que no pueden

mostrarse en la realidad jurídica demuestra una vez más la debilidad inherente de la institución. Los principios generales de una política pública en derecho penal sólo tienen legitimidad, eficiencia y eficacia cuando lo que se compromete a salvaguardar es verificable en una realidad práctica y no dogmática. Cuando la ley cobra vida, la justicia también cobra vida. Esto se debe al hecho de que la ley se vuelve efectiva, concreta, imparcial, proporcional y objetiva.

2.1.2 Antecedentes Nacionales

En su tesis Herrera y Bautista (2019) utilizaron un enfoque de encuesta y tarjetas para recopilar datos vinculados al desarrollo de las variables de investigación. Con el fin de evaluar el problema de la conducción en estado de ebriedad y accidentes automovilísticos en el área de Yarinacocha, se creó un conjunto de variables, dimensiones e indicadores. Las quejas cerradas se utilizaron para elaborar el cuestionario; los resultados se utilizaron para corroborar los supuestos del estudio; y los archivos se utilizaron para almacenar la información recopilada del cuestionario. Los conductores ebrios son responsables de una parte desproporcionada de los accidentes de tráfico, mostró la encuesta.

En su tesis, Olivares (2021) establece la conexión entre la evolución del actual procedimiento de investigación sobre el estado del conductor y las teorías y doctrinas metodológicas más relevantes. De manera similar a cómo existe una fuerte conexión entre la configuración del delito de peligro común y la conducción en estado de ebriedad debido al hecho de que tanto el proceso de alcoholemia como la dosis de etilo violan el derecho a la defensa del conductor detenido, también existe un fuerte vínculo entre el delito de peligro común y el acto de conducir bajo la influencia.

En su tesis de maestría, Chumán (2017) enfatiza la importancia de que la sanción administrativa de inhabilitación contra el tratado ilícito tendrá que aplicarse a un nivel superior a la sanción penal de inhabilitación para la comisión del delito culposo de conducir en estado de ebriedad.

En los últimos años se han registrado los índices más altos de accidentes de tráfico jamás registrados en nuestra ciudad, según una investigación realizada por Portocarrero (2019) en pos de la designación profesional de "abogado". Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y, por lo tanto, representan un problema social importante. Como resultado del comportamiento cada vez más antisocial de los conductores con respecto al cumplimiento de las reglas, el impacto social de este delito está aumentando. Este delito plantea una cuestión filosófica y tiene ramificaciones legislativas ya que no tiene un "resultado", es decir, lesión, muerte o daño; y, por otro lado, porque la tasa no requiere la amenaza real de ningún activo legal. En un intento por frenar el alarmante aumento de las muertes por accidentes de tránsito, esta investigación presenta una base doctrinal y legal para penas más severas para los delitos de conducción por estado de ebriedad, dando el peso adecuado a la verificación de las protecciones constitucionales.

2.2 Bases teóricas.

2.2.1 Accidentes de tránsito.

[...] Los incidentes que no impliquen actos involuntarios por parte de los agentes afectados", ya sean peatones, conductores o instituciones responsables de la gestión del transporte o el tránsito, se definen como "accidentes de tráfico". Esto sugiere que las decisiones tomadas por los responsables políticos no son accidentales o aleatorias, sino más bien la causa directa de los accidentes de tráfico.

La frase "fraudulencia" enfatiza la gravedad de la responsabilidad que deben asumir quienes causan accidentes.

Un accidente se define como "un incidente que causa daño a personas u objetos y que es causado directamente por el movimiento de vehículos" en el artículo 2 del Decreto Supremo No. 016-2009-MTC, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. (p.7)

Por ejemplo, la frase no implica que el suceso haya sido accidental, dejando abierta la posibilidad de que haya sido el resultado de una acción deliberada.

- **Consecuencias de los accidentes de tránsito**

Examinaremos cómo la ley en Perú aborda los homicidios relacionados con la carretera, ya que estos incidentes son sorprendentemente comunes.

- **Homicidio**

Como afirma Alberto (1999), "Un "simple asesinato" es solo un asesinato regular, no particularmente desagradable o inusual de ninguna manera. Un delito que tiene resultados tangibles (como la muerte) es una realidad, como lo demuestra el artículo 106 del Código, que es de tipo cerrado y mono subjetivo ". (pp. 86 y 87)

- **Antecedentes históricos en la legislación peruana**

El artículo 106 del Código Penal documenta el artículo 150, que se basó en el anteproyecto suizo de 1908 y 1915, respectivamente, y el proyecto de 1918, según lo declarado por Pea (2010), citado por Figari y Parma (2010). La historia de la legislación que regula el asesinato se expone aquí. El simple asesinato se definió como "el homicidio ilegítimo de otra persona" en el artículo 280 del Código Penal en 1863. Incluso ahora, esto es cierto (p.38).

Según la fuente mencionada, el artículo 150 del Código Penal se basa en el artículo 103 del proyecto de Código Penal suizo de 1916, el artículo 123 del proyecto de Código Penal de 1916, el artículo 326 del proyecto de Código Penal de 1927 y el artículo 190 del proyecto de Código Penal de 1928.

- **El tipo objetivo**

La pena por asesinato en virtud del artículo 106 del Código Penal es "no menos de seis y no más de veinte años de cárcel". (p.119)

Según Figari y Parma (2010), este tipo requiere menos energía y dinero (p.55) Esto implica que una imagen rudimentaria del asesinato puede formarse incluso sin más pruebas.

El asesinato se define como "el homicidio culposo de un hombre por otro hombre" (p.56)

- **Sujetos**

Según Levene, "el contribuyente es cualquier individuo vivo, independientemente de su estado físico o grado de vitalidad" (Figari y Parma, 2010). (Incluidos los que son "recién nacidos, moribundos, condenados a muerte, deformes o con dudoso o mal pronóstico de viabilidad o vegetativo"). (p.73)

- **Tipo subjetivo**

Figari y Parma (2010) señala que la única perspectiva que cuenta en un asesinato directo es la del asesino. Si ocurre un fraude, la responsabilidad puede ser asignada a una o más partes (p.30)

Según Parma (2010), un caso de asesinato involucra tres categorías de factores subjetivos: fraude, culpa y planificación. (pp. 73-74) [...]" (p. 73-74).

2.2.2 Los principios reguladores de la circulación

La idea de la reconstrucción de accidentes se basa en las normas fundamentales que rigen la circulación segura de vehículos y peatones en las vías públicas. Los siguientes son ejemplos de esto:

- **Principio de Confianza**

La base de esta táctica es obedecer todas las leyes de tránsito, lo que fomenta la confianza y la suposición de que otros harán lo mismo.

Tener fe en las buenas intenciones de otros automovilistas es esencial para una conducción segura. Es la red de seguridad religiosa para todos los involucrados en la distribución de bienes y servicios. Ese usuario puede razonablemente no anticipar más de usted que cómo actuaría en un escenario similar. Al hacer lo que se supone que debes hacer, estás actuando de acuerdo con el Principio de Confianza; Sin ella, el mundo corporativo estaría en ruinas.

- **Principio de Seguridad**

Esta regla es aplicable cuando el otro usuario viola una regla de tráfico, pero solo si el riesgo es claro y el otro usuario es consciente de ello. En tales casos, se debe renunciar al derecho a prevenir o mitigar el daño.

Para protegerse contra el potencial de descuido en el otro lado, uno debe ejercer la máxima precaución y diligencia. Por razones de seguridad y compasión frente a una acción potencialmente dañina por parte del otro, no podía depender de la ley y no hacer nada para tratar de evitar el desastre.

Si el vehículo ve al peatón cruzando en el centro de la cuadra, él o ella debe tomar precauciones para evitar un accidente. Especialmente si el conductor tiene el derecho de paso y está a punto de entrar en una intersección en T y ve un automóvil que se aproxima rápidamente a lo

largo de la carretera que se cruza, con poco espacio para detenerse. Nadie puede igualar el nivel de descuido de la otra persona si esa otra persona es imprudente.

- **El principio de integridad personal**

Cualquier cosa que pueda debatirse sobre el tema de la circulación no debe poner en peligro su bienestar. Se acepta que seguir las normas de tránsito constituye una acción legal, y que todas las acciones legales contribuyen a salvaguardar el sujeto de la ley, incluido el sujeto durante el tránsito.

Por lo tanto, la ley no puede exigir que un automovilista realice frenadas de emergencia en una pista mojada mientras va cuesta abajo en caso de una emergencia. Por lo tanto, es importante evaluar si se encuentra o no en una situación de necesidad, que ocurre cuando el sujeto de la ley no fue responsable del incidente potencialmente dañino y no tiene más remedio que tomar medidas adicionales. Por lo tanto, exigirles que hagan un compromiso que ponga en peligro su seguridad o dignidad es injusto. Cuando las cosas se ponen lo suficientemente mal, la gente recurre a medidas drásticas para evitar más catástrofes.

- **El principio de señalización**

Se requiere señalización siempre que haya una irregularidad, impedimento o perturbación en el flujo habitual de tráfico. En pocas palabras, la "señalización" es el esfuerzo coordinado y científico realizado por las autoridades competentes para crear sistemas de señalización que promuevan un flujo de tráfico seguro y eficiente.

Debido a que los principios reguladores del tráfico interactúan continuamente para que la circulación pueda ocurrir dentro de los parámetros de seguridad, los usuarios de la vía pública pueden proceder con plena confianza en que las acciones de las autoridades de tráfico,

así como las suyas propias, siempre estarán dirigidas a mejorar las condiciones existentes de transitabilidad.

2.2.3 Hechos de tránsito y actividades riesgosas.

- **El accidente**

Las palabras latinas *accidens* y *accidentis*, de las cuales obtenemos nuestro término inglés "accidente", implican "caída" y "sucediendo" o "rara vez ocurre", respectivamente. Lo que sucede al azar. Es cualquier cosa que sucede sin una buena razón y resulta en daños a personas o cosas, según lo define la Real Academia Española.

Al discutir el accidente, Trazegnies proporciona una explicación teológica, diciendo: "es un dolor estadístico e ineludible, el mismo que es el resultado de la existencia compartida, dándole un aspecto social".

Si bien se destaca la "eventualidad" de la definición original de SAR, la "inevitabilidad" y la "vida compartida" de la definición de Trazegnies proporcionan una dimensión social a la realidad al tiempo que permiten la producción de daño.

Los accidentes, en el sentido de "inevitables" o "eventualmente ocurridos", son conceptualmente cercanos a la categoría de hechos fortuitos porque responderían a los caprichos del azar, como se describe en el artículo 1315° del Código Civil, que define un evento fortuito como "... la causa no imputable consistente en un acontecimiento extraordinario, imprevisible e irresistible..."

Debido a que el agente no sería responsable incluso si la actividad causara un daño, la incidencia afortunada no es representativa del riesgo normal de que la acción pueda causar daños. Es decir, tanto los accidentes como los sucesos afortunados son similares en el

sentido de que ocurren cuando el agente menos los espera y sobre los cuales el agente no tiene voz.

Es necesario analizar la relevancia jurídica de esta diferencia, ya que no todos los incidentes viales son el resultado de un evento aleatorio o "accidente de tráfico", y algunos implican culpabilidad civil, penal o administrativa.

- **¿Accidente o hecho de tránsito?**

Además de otras formas de seguro, ya sean obligatorias u opcionales, adquiridas por personas causantes de riesgos, algunos incidentes de tráfico son de particular importancia jurídica para establecer la responsabilidad civil y el papel de SOAT.

Cuando "los sujetos de derecho interesados en el accidente de tránsito antes mencionado ejerzan su acción legal correspondiente y la Autoridad Ministerial haya tenido conocimiento de ello, esta autoridad se involucre en el estudio del accidente de tránsito y el evento deje de ser considerado un accidente; es decir, el accidente deja de existir como concepto y se consideran ocurridos los hechos posteriores", según consta en la Revista Electrónica del Instituto Jalisciense de Ciencias Forenses.

De esta manera, un incidente en la carretera es como un hecho legal químicamente puro, y un accidente en la carretera es una clasificación del evento de tráfico que, en principio, obtiene distinciones semánticas con ramificaciones legales particulares en las áreas de derecho procesal y actividad probatoria.

2.2.4 ¿Responsabilidad civil contractual o extracontractual?

Las directrices generales para la responsabilidad legal en accidentes de tráfico se pueden encontrar en el artículo 1970o del Código Civil.

Debido a los peligros inherentes de conducir, esta es una información crucial. De acuerdo con este principio, las personas solo son responsables en un tribunal civil si sus lesiones fueron causadas por el uso intencional o negligente de un producto o actividad peligrosa.

Los responsables de introducir esta amenaza a la comunidad asumirán la carga de la prueba, independientemente del modelo de atribución utilizado.

Aquí hay una muestra de lo que queremos decir: mientras que, Y es el conductor, A es un pasajero en un automóvil que pertenece a X. Tanto la Compañía X, el propietario del automóvil, como el Conductor Y, el conductor, pueden ser considerados responsables de los daños si A muere en un accidente causado por velocidad excesiva (para quien no hay obligación). En pocas palabras, las ramificaciones legales del mismo modo de transporte pueden variar ampliamente.

- **Responsabilidad civil objetiva: el automóvil como bien riesgoso**

La responsabilidad por riesgo, debemos aclarar, se refiere a un subconjunto de responsabilidad estricta. Existen similitudes entre la responsabilidad estricta y la responsabilidad por el riesgo, sin embargo, la responsabilidad por el riesgo necesita pruebas de que el daño fue causado por el uso de un activo o la realización de una actividad arriesgada, mientras que la responsabilidad estricta requiere pruebas de que el agente fue responsable del daño. El libre albedrío y la moralidad del agente no son irrelevantes ni para la responsabilidad estricta ni para el estándar de riesgo de responsabilidad.

Sin embargo, es fundamental tener en cuenta lo que la Ley 27181, Ley General de Transporte Terrestre y Tránsito, establece sobre

criterios objetivos como parte de la atribución en un evento de tránsito:

Las regulaciones del Código Civil especifican quién debe pagar por daños en caso de accidente automovilístico. El conductor, el propietario del automóvil y tal vez el proveedor de servicios están todos en el gancho por cualquier daño que creen.

- **Formas de exclusión de la responsabilidad civil extracontractual**

Cuando se trata de eximirse de responsabilidad legal, el artículo 1972 del Código Civil establece lo siguiente:

Los daños causados por un incidente fortuito, fuerza mayor, un tercero desconocido o la negligencia de la parte perjudicada no son responsabilidad de la persona que causó el daño (Artículo 1979o) (Responsabilidad por riesgo).

Una situación similar que incluya un caso fortuito, fuerza mayor, el evento decisivo de un tercero o la imprudencia de la víctima en un accidente automovilístico también sería un ejemplo de una causa externa o, como dice la regla, una falta de una relación causal.

- **Formas de exclusión de la responsabilidad civil extracontractual**

Lo siguiente es lo que dice el artículo 1972 del Código Civil relativo a la exención de responsabilidad civil:

El criminal no es responsable de reparar si la víctima fue descuidada o si el daño fue el resultado de un acto afortunado de la naturaleza o de un tercero (responsabilidad por riesgo).

Una situación similar que incluya un caso fortuito, fuerza mayor, el evento decisivo de un tercero o la negligencia de la víctima en un

accidente automovilístico también sería un ejemplo de una causa externa o, como dice la regla, una falta de una relación causal.

a) El caso fortuito y fuerza mayor

Un evento de "fuerza mayor" es aquel que no podría haberse evitado. Lo que ocurrió fue un "suceso fortuito", lo que indica que ocurrió por casualidad o fue causado por una fuerza externa.

Según el artículo 1315 del Código Civil, una causa inevitable es aquella que no puede ser culpada. Cuando surge algo fuera de lo común e inevitable e impide, retrasa o arruina el desempeño de una tarea, decimos que ha ocurrido un "suceso fortuito".

b) Hecho determinante de tercero

Cuando ocurre un accidente en la carretera, a menudo se considera que la parte culpable es siempre la que causó el incidente, ya que su comportamiento condujo inevitablemente a la colisión.

¿Qué pasaría, sin embargo, si el acto de tránsito no correspondiera a la causa inicial del agente, sino a la de otra persona? El artículo 1979 del Código Civil proporciona la solución, ya que ha habido una "ruptura en la cadena de causalidad" debido al descubrimiento de información sobre un tercero.

c) Hecho determinante de la víctima

A pesar de la certeza del daño, la "ruptura de la relación causal" puede implicar que la víctima es la culpable de las consecuencias en lugar del actor.

Para aclarar, permítanme darles una mejor ilustración: Z, un automovilista suicida en la carretera Panamericana, de repente se arroja frente al automóvil en movimiento de B, matándolos a ambos. Por lo tanto, la negligencia de Z es distinta de la causa raíz

del problema de B. En cambio, el resultado es creado y definido por la negligencia de Z, que es un factor clave para generar el daño.

Dado que la persona que fue golpeada buscó intencionalmente la colisión, el Conductor B no será responsable ya que no existe una conexión causal entre las dos partes.

d) Concausa

El descuido de la víctima contribuye a la consecuencia cuando convergen dos o más causas, como en el caso siguiente. El monto de la indemnización puede reducirse en virtud del artículo 1973 del Código Civil si "la imprudencia no creó el daño por sí solo". Debido a que la víctima contribuyó al problema subyacente, el agente no puede ser considerado el único responsable del resultado.

El Decreto Supremo 016-2009-MTC aprobó el Reglamento Nacional de Tránsito, que incluye el artículo 276. El artículo 276 establece: "Siempre y cuando no viole las normas graves de tránsito, como cruzar la calle en un lugar donde no se le permita; pasar frente a un vehículo detenido, detenido o estacionado en tráfico libre en la carretera respectiva; viajar bajo la influencia del alcohol, drogas o narcóticos; cruzar la calle inesperada o imprudentemente; Bajarse repentinamente de un autobús o metro

La mayoría de la gente es consciente de alguna manera abstracta de que una civilización que elige vivir muy cerca de tales peligros está condenada a una vida de preocupación perpetua. Si causa daño a otra persona al usar a sabiendas un producto dañino o participar en una actividad de riesgo, usted es responsable de sus daños en virtud del artículo 1970 del Código Civil.

Precaución: el enfoque legal anterior demuestra que la naturaleza del riesgo o peligro es un criterio para asignar una responsabilidad estricta más allá del engaño o la culpa del agente, y que tales consideraciones son relevantes más allá del simple hecho de vivir juntos.

2.2.5 Delito de peligro común

En un sentido legal y moral, la violación es generalizada. Además, hay muchos en la comunidad académica que insisten en que la ofensa debe ser castigada por la ley (Meini 2014, 44-45). Dado que el principio *nullum crimen sine lege*, que rige el derecho penal contemporáneo (...) y que prohíbe tratar como delito cualquier acción que no esté enmarcada en el derecho penal, rige la definición legal del delito, Muñoz y García definen el delito, desde una perspectiva jurídica, como cualquier actividad que el legislador penalice (2010: 201). Como resultado, se ha determinado que el concepto en cuestión es equivalente a dos puntos de vista diferentes: uno que evalúa la futilidad de la acción en sí, y otro que evalúa la futilidad de la persona responsable de hacer el acto.

Los actos u omisiones intencionales o responsables se definen como delitos y faltas en virtud del artículo 11 del Código Penal. Por lo tanto, desde la perspectiva del legislador nacional, las actividades delictivas tienen las siguientes características: a) incluyen alguna acción u omisión; (b) son intencionales o culpables de otra manera; y c) sean castigados conforme a la ley. Por lo tanto, la idea de un crimen se compone de los tres niveles o categorías interrelacionados de habitualidad, ilegalidad y culpabilidad del perpetrador. Según Meini, solo podemos pasar al siguiente eslabón de la cadena si uno de estos elementos del crimen es cierto (2014: 45).

2.2.6 Categoría del delito

Martínez argumenta que el método único del juez de instrucción y castigo mixtos, que todavía está codificado en la ley desde 1940, se hizo aceptable por la autonomía del Ministerio Público en 1980. (2015).

a) Acción u omisión

Las acciones e inacciones de las personas necesitan una respuesta en el sistema de justicia penal. Las dos acciones son igualmente ilegales. Esto significa que tanto hacer algo como no hacer algo son partes esenciales de la Teoría del Crimen, pero si son o no criminales depende de si coinciden o no con el comportamiento asociado con la clasificación criminal adecuada, como proponen Muñoz y García (2010: 214).

El término "actividad" se utiliza para describir cualquier conducta que dependa de la voluntad humana, ya que sólo el acto voluntario puede ser legalmente válido y porque tal acto tiene necesariamente un objetivo. Debido a la importancia de la voluntad en el comportamiento humano, es razonable suponer que todas las acciones tienen un objetivo final en mente (Muñoz y García, 2010: 215).

b) Tipicidad

Un acto (o la falta de él) debe tener los elementos previstos para el tipo correspondiente, es decir, debe ajustarse a la presunción de hecho establecida en una disposición normativa de la Parte Especial del Código Penal de 1991 o legislación penal especial, para tener significado jurídico-penal. La norma debe regular previamente las circunstancias de hecho de carácter penal de conformidad con el principio de legalidad. La tipicidad, que Muñoz y García describen como la medida en que un acto cumple con la descripción de esta conducta en el código penal, es el primero y más importante de los tres tipos de delito, en su opinión. Por lo tanto, sólo la conducta que

se ajusta a los criterios legales de criminalidad puede clasificarse como tal. La vertiente del *nullum crimen sine lege* es el nombre de este estado de derecho (2010: 251).

c) Antijuridicidad

La investigación de imputación comienza con el establecimiento de si el comportamiento en cuestión está dentro del ámbito de la aceptabilidad; Sin embargo, esto es insuficiente si la conducta en cuestión también viola la ley. Dado que el comportamiento típico es ilegal, la tipicidad podría usarse como un indicador de delito. Para obtener una imagen completa de este grupo, necesitamos verificar la veracidad de las suposiciones que apoyan las explicaciones que descartan o minimizan la ilegalidad. A la luz del argumento de Maurach, la señal se distorsiona cuando los investigadores profundizan en la cuestión de si una acción fue realmente ilegal y, de ser así, en qué circunstancias.

d) Culpabilidad

Para decirlo de otra manera, "no hay pena ni culpa del culpable", haciendo de la culpa una parte esencial de la idea criminal. Muñoz y García argumentan que la principal consecuencia jurídico-penal de un delito es un castigo, y que no basta con atribuir simplemente la conducta u omisión de un acto normal e ilegal para imponer una pena. Por lo tanto, caracteriza la culpabilidad penal como la aceptación de hechos del delincuente que son relevantes para imponer un castigo, pero irrelevantes para la legitimidad del delito en sí (2010: 349).

2.2.7 Tipificación en el Código Penal

a) Clases de tipos penales

Las características que conforman un patrón de comportamiento que socava la autoridad de un estándar criminal son lo que queremos

decir cuando hablamos de tipicidad. Se ha pedido uniformidad en la tipificación de los delitos, pero esto no ha sucedido debido a los diferentes enfoques legislativos y a los diferentes objetivos de la política penal. Para ayudar en la transmisión de información sobre los diferentes tipos de configuración, la doctrina proporciona una serie de criterios de categorización que pueden utilizarse independientemente de los derechos legales precisos en cuestión en un caso dado. Wolf concluye que estos tipos de tipicidad representan más eficazmente la tipicidad de la idea más amplia de delito, y que constituyen conceptos sistemáticos intermedios declarados en un mayor grado de abstracción que el tipo criminal específico (2019: 394).

b) Delitos de mera conducta

García (2019: 399) argumenta que la necesidad de una conclusión diferente de la conducta del perpetrador distingue los delitos de conducta simple de los delitos de resultado, ya que los primeros se materializan con la ejecución de la acción u omisión sin mostrar un impacto negativo.

c) Delitos de resultado

Para calificar como un delito de resultado, el resultado no debe estar relacionado con el comportamiento habitual del agente tanto en el tiempo como en el espacio. Según la filosofía peruana, que coincide con Jakobs, el grado de imputación objetiva es el factor más importante para entender la diferencia entre estas dos categorías de criminales. Esto se debe a que un delito de simple acción puede completarse sin la imputación objetiva del resultado, pero un crimen de resultado necesita la creación de un peligro prohibido para completarse. Una consecuencia legal o criminal debe provenir de las acciones del perpetrador.

Sin embargo, en esta clase, los delitos que ponen a las víctimas en peligro pueden distinguirse entre sí.

d) Delito de lesión

Estos delitos se materializan cuando una acción conduce a la violación real de un derecho protegido. Los tipos más frecuentes de delitos de lesiones son el robo y los daños (contemplados en los artículos 185° y 205° del Código Penal), que causan daños financieros a la víctima.

e) Delito de peligro

Un supuesto que refleje el bien jurídico protegido es todo lo que se requiere para el delito de riesgo, en contraste con el subtipo mencionado en la oración anterior. Esto nos permite separar los actos de riesgo real de los de peligro hipotético.

f) Delito de peligro concreto

Todos los elementos necesarios para infligir daño al objeto sobre el que cae deben estar presentes para que la conducta suponga un riesgo penal considerable, y la violación del derecho legal no puede haber sido el resultado de una casualidad. Como resultado, los castigos penales deben reflejar el riesgo real para la vida humana que pretenden disuadir.

Por lo tanto, el "delito de riesgo común" descrito en el artículo 273 es una ilustración de una amenaza real (2019: 400). En la misma medida, la contaminación del medio ambiente es ilegal ya que "causa o puede causar lesiones, modificaciones o daños sustanciales al medio ambiente o sus componentes, calidad o salud ambientales" (artículo 304 de la citada norma material).

g) Delito de peligro abstracto

Para probar el delito de peligro abstracto, las acciones del agente deben constituir un daño grave al interés legalmente protegido de la víctima. Podríamos llegar a la conclusión de que esto no es un delito de resultado, ya que el daño físico real no es necesario; más bien, está relacionado con la comisión de acciones generalmente perjudiciales, siendo suficiente la mera confirmación del hecho, como argumenta Bacigalupo (1999: 313).

Por último, pero no menos importante, es importante señalar que el artículo 274 del Código Penal prevé y castiga delitos que implican peligros abstractos, como conducir bajo la influencia del alcohol o narcóticos.

2.2.8 Conducción de vehículo en estado de ebriedad

a) Descripción normativa

La conducción en estado de ebriedad y el uso indebido de drogas son ejemplos del tipo de delitos cubiertos por el Título XII, Libro 2, Parte Especial: Crímenes, Capítulo I: Delitos de Peligro Común.

El artículo 274 del Código Penal original, adicionado por el Decreto Legislativo No. 635 y publicado el 8 de abril de 1991, dice lo siguiente: Toda persona que conduzca un vehículo automotor bajo los efectos del alcohol u otra sustancia será castigada con servicio comunitario por un período no superior a 20 días y una suspensión de la licencia por un período no superior a seis meses de conformidad con el artículo 36, Párrafo 7.

De conformidad con el artículo 1 de la Ley N° 27054, que entró en vigor el 23 de enero de 1999, se introdujeron las siguientes modificaciones en esta disposición:

De conformidad con los párrafos 6 y 7 del artículo 36, una persona está sujeta a un máximo de un año de prisión y a una inhabilitación

si conduce, maniobra o conduce un vehículo de motor, instrumento, herramienta, máquina o vehículo similar bajo la influencia del alcohol o las drogas.

Según los párrafos seis y siete del artículo 36, "La pena mínima por pérdida de libertad no puede ser inferior a un año y la pena máxima no puede ser superior a dos años cuando el agente realiza servicios de transporte pesado o transporte público de pasajeros.

La versión original del artículo 1 de la Ley N° 27753, promulgada el 9 de junio de 2002, fue revisada de la siguiente manera: Toda persona que opere o maniobra un vehículo motorizado en estado de ebriedad, con una concentración de alcohol en la sangre de más de 0,5 gramos por litro, o bajo la influencia de estupefacientes, será castigada con prisión no superior a un año o multa de al menos treinta días y hasta un año, como se establece en los párrafos 6 y 7 del artículo 36.

En virtud de los párrafos 6 y 7 del artículo 36, si el agente ofrece transporte pesado o transporte público de pasajeros, se le impondrá una multa de al menos 50 dólares y hasta 100 dólares, y también se le inhabilitará.

Este documento ha sido actualizado para reflejar los cambios realizados a la penalización del artículo 1 de la Ley N° 29439 del 19 de noviembre de 2009:

"Artículo 274: Conducción en estado de ebriedad y consumo de drogas

Cualquier persona que opere, maniobra o conduzca un vehículo motorizado en estado de ebriedad (con un BAC de 0.5 gramos / litro o más) o bajo la influencia de drogas tóxicas, narcóticos, sustancias psicotrópicas o sintéticas está sujeta a una sentencia de no menos de

seis meses de prisión ni más de dos años de prisión o servicio comunitario por 52 a 104 días, así como la inhabilitación para operar un vehículo automotor (tarifa básica).

Un agente puede enfrentar multas, servicio comunitario y una sentencia de cárcel de entre 70 y 140 días y una pena de prisión de uno a tres años si transporta personas, cosas o carga mientras está intoxicado (definido como tener una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de 0.25 o más) o bajo la influencia de drogas. Estos medicamentos pueden incluir, pero no se limitan a, opioides, anfetaminas, benzodiazepinas y cannabinoides sintéticos. debilitado por el estrés y la ansiedad.

b) Tipo penal

Bien jurídico protegido

Para defender otros derechos y bienes estatales y socialmente protegidos, el Código Penal de 1991 prohibió explícitamente las violaciones del derecho legal conocido como "seguridad pública". Esta es la razón por la que existen salvaguardias; La seguridad de estas posesiones es más importante que cualquier adorno superficial. Según Taboada, el tráfico público está debidamente controlado para reducir la probabilidad de accidentes que puedan causar daños a peatones, ciclistas y conductores de otros vehículos. Como resultado, los automovilistas pueden esperar razonablemente que otros conductores sigan las reglas de la carretera (2018: 151)

2.2.9 Tipicidad objetiva

a) Sujeto activo

El artículo 274 del Código Penal define al "sujeto activo" del delito de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas como conductor del vehículo. Se considera conductor a la persona que controla o está a cargo de un vehículo, de conformidad con el artículo 2 de la TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, revisado

por la Primera Disposición Modificatoria Complementaria del Decreto Supremo No. 012-2020-MTC. De acuerdo con el artículo 2.1., literal e), del Decreto Supremo No. 007-2016-MTC, Reglamento Nacional de Expedición de Licencias de Conducir, un "conductor" es una persona natural en posesión de una licencia de conducir válida emitida para la clase y categoría del vehículo que se conduce. A pesar de esto, Taboada afirma que cualquier persona a la que una autoridad le impida operar un vehículo motorizado también será considerada un sujeto activo por razones penales (ya sea porque carecen de licencia, tienen una que está en pausa, suspendida, vencida o está en la clase o categoría incorrecta) (2018: 156).

Debido a esto, la pena por conducir bajo la influencia del alcohol o las drogas es la suspensión o cancelación de las licencias de los oficiales con licencia y la incapacidad absoluta de adquirir permiso para conducir cualquier vehículo, atribuido a la persona sin licencia. El artículo 36 o número 7 del Código Penal lo permite.

b) Sujeto pasivo

Según el artículo 94.1 del Código de Procedimiento Ilícito, el contribuyente, también conocido como víctima, es toda persona que haya sido perjudicada personalmente por la actividad ilícita del contribuyente. Del mismo modo, los daños incurridos por la actuación del contribuyente correrán a cargo del contribuyente.

Dado que el conductor ebrio representa una amenaza para el sistema de Seguridad Social y perturba la paz del vecindario, el negocio en sí se consideraría un sujeto imponible.

c) Conducta

La categoría de delito abarca varias acciones concretas y medibles, como ponerse al volante de un automóvil mientras tiene una concentración de alcohol en la sangre (BAC) de 0.5% o más (conducir bajo la influencia).

También es una opción viable hacerlo mientras toma medicamentos.

d) Conducir, operar o maniobrar

El término "conducir" puede significar muchas cosas diferentes, eso es seguro. Uno de ellos es "conducir cualquier producto de automóvil", donde "cualquier producto automotriz" puede ser cualquier cosa, desde un automóvil hasta un ciclomotor y "conducir" significa "liderar" o "controlar" el curso del viaje.

En esencia, conducir no es más que la manipulación coordinada de dos dimensiones de espacio y tiempo para transportar un vehículo motorizado de un punto a otro.

e) Vehículo motorizado

Los vehículos de motor se definen como cualquier equipo que tenga más de dos ruedas, un motor independiente y tracción que esté diseñado para mover personas o productos en una vía pública (Artículo 2 de la TUO del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito).

f) Vía Pública

El artículo 274 del Código Penal no especifica que la conducción deba tener lugar en la vía pública, pero este es el caso. Como consecuencia de que la seguridad pública de los viajes terrestres es un derecho legal protegido, la actividad controvertida en la queja se lleva a cabo en la vía pública, según la interpretación teleológica de dicha propiedad.

Sin embargo, la definición legal de "vía pública" no incluye la propiedad privada, como un camino de entrada, un patio, un garaje o cualquier otra área no abierta al público en general y sujeta a restricciones de tráfico terrestre (Taboada, 2018: 170).

g) Conducir en estado de ebriedad

Taboada no indica explícita o implícitamente cómo o qué tipo de alcohol estaba bebiendo como parte de la categoría penal, ya que la ley solo se refiere a que el automovilista haya tragado una sustancia etílica (2018: 170). Por el contrario, el umbral legal para cuando se considera que un automovilista está afectado por el alcohol está bien definido.

El legislador ha tenido en cuenta el hecho de que, a pesar de que los efectos del alcohol pueden variar ampliamente de persona a persona, en general, la intoxicación se establece si el BAC de una persona es superior a 0,5 g / l.

2.2.10 Tipicidad objetiva

La tipicidad subjetiva es un término utilizado para describir el comportamiento deshonesto o descuidado. El conocimiento y el propósito del agente al cometer las características de tipo delictivo que identifican una conducta perjudicial contra un beneficio legal protegido serán la base para la imposición de una consecuencia criminal. Según García, un enfoque tan individualizado del incumplimiento de las normas constituiría un fraude, cuyos detalles dependerían de la intención criminal y el estado psicológico del delincuente (2019: 507).

a) Consumación

El consumo, en el sentido técnico de Jakobs, es la realización del tipo criminal. Esta realización o finalización habitual toma la forma

dictada por el marco general del tipo criminal. La tentativa normativa y la finalización se reconocen en situaciones de delitos que involucran emprendimiento y riesgo abstracto si la acción imputada para crear el riesgo prohibido cumple con las condiciones formales del tipo penal (García, 2019: 838). Se dice que el acto de cometer un delito se "consume" después de que se completa. El término formal es como la manifestación exacta de un tipo, dice Villavicencio (2006: 422).

b) Penalidad

Para la forma más básica de operar un vehículo privado en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, el juez puede imponer a) una pena privativa de libertad de no menos de seis meses ni más de dos años; o b) la exigencia de servicios a la comunidad durante un período de cincuenta y dos a ciento cuatro días, como se establece en la primera frase del artículo 274 del Código Penal. Conducir un vehículo público en estado de ebriedad (tipo agravado) conlleva una sentencia de a) uno a tres años de prisión o b) de setenta a ciento cuarenta días de servicio comunitario, como se establece en el párrafo segundo del artículo antes mencionado. Las medidas legislativas podrían ser compatibles con el principio de unidad preventiva a este respecto. Esta teoría sostiene que la sociedad en su conjunto se beneficia del castigo debido al mensaje que envía.

c) Actuación policial en el delito de conducción en estado de ebriedad

Pero estas facultades de investigación policial se centran en (i) la investigación del delito, que incluye tomar las medidas necesarias para verificar los actos delictivos y recopilar los efectos, instrumentos o pruebas del delito; y (ii) identificar a los autores y participantes para determinar su responsabilidad penal; atribuciones que expresan la idea de subordinación (funcional) al Ministerio

Público. Corresponde al Ministerio Público "dirigir y vigilar lícitamente las operaciones de investigación que realice la Policía Nacional", tal como lo establecen los artículos 159.4 de la Constitución y el párrafo IV del antetítulo del Código de Procedimiento Penal. Si bien los diversos deberes y atribuciones de este órgano del Estado se encuentran en los artículos 67 y 68 del Código Procesal Penal, la Ley Orgánica de la Policía Nacional, Ley N° 27238, y su Reglamento, aprobado por Decreto Supremo N° 008-2000-IN, no han tenido debidamente en cuenta la autoridad de esta organización subsidiaria ni la estrecha relación de trabajo que mantiene con el Ministerio Público en materia de investigaciones penales.

d) La función policial de investigación del delito

El artículo 67 del Código de Procedimiento Penal ordena que la policía investigue y denuncie el comportamiento ilegal al fiscal. Sin embargo, tiene la capacidad de iniciar los procedimientos más urgentes y significativos por sí solo, ya que es un instrumento de investigación. Debido a la necesidad o urgencia de tales comportamientos, sería imposible desistir de ellos.

e) Las atribuciones de la policía de investigación

Un conjunto específico de procedimientos establecidos en el artículo 68 del Código de Procedimiento Penal regula las investigaciones policiales de presuntos actos delictivos. Es importante señalar que el literal n) del artículo mencionado incorpora la facultad policial de llevar a cabo "las demás diligencias y procedimientos de investigación necesarios para el mejor esclarecimiento de los hechos investigados", a pesar de la afirmación de San Martín (2015: 218) de que el sistema de alojamiento es *numerus clausus*. Una de las tareas más significativas en la investigación del delito, en la perspectiva de Sánchez, es el empleo de procesos expertos, que son característicos

de científicos o profesionales de la Policía Nacional del Perú y del Ministerio Público (2019: 132). (2019: 132).

La Policía Nacional del Perú puede realizar las siguientes pruebas como parte de su evaluación de las quejas de conducción bajo los efectos del alcohol: El conocimiento cuantitativo y altamente especializado de los expertos en dosificación de etilo se utiliza en combinación con dos tipos distintos de experiencia para determinar la cantidad de alcohol en la sangre de una persona: 1) la prueba de alcoholemia cualitativa y principalmente administrativa, y (2) la prueba del alcoholímetro. La Ley N° 27753 estableció una tabla de valor sustancial para establecer la imputabilidad del sujeto investigado y la categoría jurídica del delito. Comprende ser subclínico (0,1 a 0,5 g/l), intoxicado (0,5 a 1,5 g/l), extremadamente borracho (2,5 a 3,5 g/l) y comatoso (niveles superiores a 3,5 g/l). En tercer lugar, conocer la toxicología, que puede identificar si alguien ha estado expuesto a drogas nocivas o no. Es apropiado perfeccionar el talento mencionado en este caso.

f) Prueba de aire espirado

De acuerdo con el artículo 88 del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito, o la TUO, está prohibido conducir un vehículo bajo la influencia del alcohol, narcóticos, estimulantes, solventes o cualquier otra cosa que afecte los reflejos o la capacidad de controlar un vehículo de manera segura. A pesar de ello, como condición de la configuración normal del estado de embriaguez, se permite una ingesta limitada o moderada de bebidas alcohólicas que no exceda las limitaciones de alcohol especificadas en el artículo 274 o del Código Penal. Por lo tanto, en el caso de automóviles privados, el BAC máximo permitido por la autoridad policial para los conductores afectados es de 0,5 g / l, pero el límite es de 0,25 g / l en el caso de los vehículos utilizados para el transporte público. Para

descubrir si está afectado por el alcohol, las drogas, los narcóticos o cualquier otra sustancia, debe someterse a las pruebas que las autoridades puedan solicitar si opera un vehículo en una vía pública.

g) Prueba de alcoholemia en muestra de sangre

El artículo 2 del Reglamento Nacional de Tráfico (comúnmente conocido como el Código de Tráfico) del país en cuestión define los alcoholímetros como "exámenes o pruebas para evaluar la presencia de alcohol en la sangre" (dosis de etilo) (dosis de etilo). Un alcoholímetro, que prueba el nivel de alcohol en la sangre de una persona, puede evaluar si el transporte terrestre es seguro para el público en general.

h) Prueba toxicológica

La prueba toxicológica del conductor puede llevarse a cabo mediante la extracción voluntaria o coaccionada de muestras biológicas que permitan la identificación del consumo de drogas en el cuerpo, según Taboada, quien afirma que la prueba de alcoholemia es superflua ya que solo puede identificar alcohol etílico en el cuerpo (2018: 141). (2018: 141). El oficial de policía que responde puede pedirle al conductor que se someta a una prueba toxicológica si siente que está conduciendo bajo la influencia de drogas. Dar al sujeto una prueba de equilibrio y/o coordinación puede borrar cualquier sospecha razonable residual.

2.3 Marco conceptual.

2.3.1 Accidente de tránsito.

Nada es voluntario si es consecuencia de acciones involuntarias por parte de los actores involucrados (ya sean peatones, vehículos o las entidades responsables de la gestión del transporte o el tránsito).

2.3.2 Bien jurídico protegido.

Conducir ebrio es ilegal porque la sociedad se beneficia de que las personas no se pongan al volante mientras están bajo la influencia del alcohol, o eso dice el argumento.

2.3.3 Conducción en estado de ebriedad

No es necesario destruir realmente un artículo legal protegido para que se cometa y termine un delito de riesgo común. Para que haya habido una configuración, es necesario que el interés jurídico protegido haya estado expuesto a la posibilidad de experimentar el daño que se supone evitar.

2.3.4 Dosaje étlico.

Según la teoría, el acusado debe ser consciente de la situación antes de que se pueda realizar la prueba.

2.3.5 Delito autónomo.

Es un delito que puede entenderse aisladamente, sin requerir la existencia de otros actos delictivos.

2.3.6 Delitos culposos.

La culpa es la falta de previsión de los resultados de las acciones de uno, y abarca la negligencia, la imprudencia y la falta de experiencia.

2.3.7 Delitos de peligro concreto.

Antes de que se pueda decir que han llegado a su realización normal, es necesario que observen evidencia de peligro en circunstancias particulares.

2.3.8 Delitos de peligro abstracto.

Dado que el acto en sí mismo crea una amenaza única a los derechos legales, es indiferente si se demuestra o no, en el caso considerado, que existe una condición distintiva de riesgo a los efectos de la sentencia.

2.3.9 Delito de peligro individual

Estos son los tipos de reglas y regulaciones que a menudo se implementan para proteger a las personas de posibles amenazas a su bienestar físico. Cualquier acto criminal que ponga en peligro a una persona generalmente pone en peligro a todos.

2.3.10 Delitos de peligro colectivo

Son los innumerables sucesos que ponen en peligro vidas y propiedades (públicas o privadas). Son, en otras palabras, crímenes que ponen en peligro al público en general.

2.3.11 Lesiones culposas

Si lastima intencionalmente el cuerpo o la salud de otra persona en Perú, podría enfrentar hasta 1 año de prisión y una multa de entre 70 y 120 días, según el artículo 124 del Código Penal del país.

2.3.12 Reparación Civil

Debe ser dinero pagado por el delincuente para compensar los daños en los derechos e intereses de la víctima.

2.3.13 Daños Materiales

El deterioro puede ocurrir en bienes muebles o inmuebles, y se manifiesta como un cambio en la forma o composición del objeto. El valor monetario de los daños a la propiedad se determina mediante el uso de una balanza, factura, presupuesto o informe de experto.

2.3.14 Sanciones

Una sanción es una reprimenda o sanción impuesta a un individuo por una autoridad o poder superior por actuar de una manera contraria a la norma o la ley.

CAPÍTULO III: MÉTODO

3.1 Tipo de Investigación.

Hay suficientes elementos para que sea una investigación descriptiva y correlacional en esta investigación. Examinaremos un mundo hipotético donde el aumento del "delito de peligro común" ha llevado a un aumento de los accidentes de tráfico, ocasionando más muertes, lesiones y daños a la propiedad (conducir ebrio). El objetivo es averiguar si el delito de riesgo común sigue siendo la fuerza impulsora detrás del alarmante aumento de los accidentes de tráfico.

3.2 Diseño de Investigación.

Dado que el tema que se investiga es el aumento de los accidentes de tráfico debido a un delito de riesgo común (conducir ebrio), está claro que el estudio no empleará una metodología experimental, sino que se basará en la explicación y descripción en lugar de la manipulación de variables.

3.3 Población y Muestra.

Se entiende por población el conjunto finito o infinito de elementos con características comunes, para los cuales serán extensivas las conclusiones de la investigación. Esta queda limitada por el problema y por los objetivos del estudio.

3.3.1 Población.

La población tiene un universo son 10 carpetas Fiscales sobre denuncias por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad), de

igual manera está conformada por: 05 notas informáticas de la PNP y la percepción de 20 personas dedicadas al servicio de taxi.

3.3.2 Muestra.

El tamaño de la muestra está constituido de la siguiente manera:

- 10 carpetas Fiscales sobre denuncias por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad
- 05 notas informativas de la PNP.
- 20 personas dedicadas al servicio de taxi.

3.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos.

3.4.1 Técnicas.

Se llevará a cabo la recolección de datos mediante la técnica de análisis documental y la encuesta realizada a las personas dedicadas al servicio de taxi.

La encuesta: Es el método que todo investigador puede usar para obtener la información que desee en un determinado espacio, que se concierna al estudio que quiere demostrar y validar.

3.4.2 Instrumentos.

Cualquier estudiante de tesis o investigador se perdería sin las dos categorías principales de herramientas de investigación: instrumentos de recopilación de datos y dispositivos de análisis de datos. Es responsabilidad del investigador construir el instrumento para satisfacer las necesidades del estudio, y el instrumento debe ser revisado y autorizado por expertos antes de que pueda ser utilizado.

Por lo que, en atención a nuestra técnica vamos a utilizar como instrumento fichas documentales y el cuestionario.

El cuestionario: Es un instrumento donde se realiza preguntas libres para que las personas que respondan su información sean entendible así mismo son de tipo Likert, enmarcadas de acuerdo con la pretensión del investigador.

3.5 Técnicas de procesamiento y análisis de datos.

Hay una serie de pasos que deben tomarse antes de que se puedan establecer los resultados de la investigación, durante los cuales la realidad se contrasta con los supuestos del estudio. El paso de procesamiento está conformado por la tabulación y simplificación de los datos. La tabulación necesitará el uso de una matriz de volcado de datos, por lo tanto, se requerirán opciones de respuesta de codificación (con un número o una letra). Se debe colocar una matriz de vaciado de datos y contar las respuestas. El procesamiento de datos y / o los apéndices se pueden utilizar para albergar "tablas de resultados de artículos".

Analizar e interpretar los resultados requiere probar la hipótesis del investigador. La estadística descriptiva, que aísla una variable de estudio a la vez para analizar sus datos, valores o puntuaciones, es necesaria para esta tarea.

CAPÍTULO IV: PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1 Presentación de Resultados.

Prueba de normalidad de los datos

Tabla 2
Prueba de normalidad de los datos

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Accidentes de tránsito	,221	35	,000	,778	35	,000
Conducción en estado de ebriedad	,312	35	,000	,818	35	,000

Nota: Con los datos recolectados de todos los instrumentos.

Como se puede apreciar, nuestros datos no tienen una distribución normal, puesto que conforme a los valores de la prueba de Kolmogorov – Smirnov, el p – valor es 0.000 que es menor que 0.05, con lo cual se puede aplicar las pruebas de las estadísticas no paramétricas.

Se presenta a continuación los resultados obtenidos de la aplicación de los instrumentos, es decir de la revisión de las carpetas fiscales, de las notas informativas y de las entrevistas a los taxistas de la ciudad de Tacna.

Variable: Accidentes de tránsito

Dimensión: Muertes

Tabla 3
Resultados para la dimensión muertes

Tipo de caso		Desintegración familiar		Pérdida humana		Proyecto de vida	
		Si	No	Si	No	Si	No
Carpeta Fiscal		3	7	3	7	0	10
	Nota Informativa	0	5	0	5	0	5
	Encuesta	0	20	0	20	0	20
	Taxistas	0	20	0	20	0	20

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

Como se muestra en la tabla 2, se tiene que, respecto a la desintegración familiar, el 91.4% no se ha tenido un desenlace fatal y solo en el 8.6% se ha tenido una pérdida humana; sin embargo, respecto al proyecto de vida no se ha tenido ningún caso. Es por ello que se tiene que conforme a las denuncias que fueron derivados por los operativos realizados, solo se ha tenido el 8.6% de pérdidas humanas que lamentar, del mismo modo conforme a las notas informativas de la PNP, como todos fueron operativos ninguno de ellos reportó pérdidas humanas. Respecto a las entrevistas con las personas que se dedican a la labor de taxista, conforme a la información obtenida, en ningún caso manifestaron ser partícipes de accidentes con desenlaces fatales.

Dimensión: daños materiales

Tabla 4

Resultados para la dimensión daños materiales

		Daño de bienes		Daños patrimoniales		Daño moral	
		Si	No	Si	No	Si	No
		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Tipo de caso	Carpeta de Fiscal	2	8	2	8	2	8
	Nota Informativa	0	5	0	5	0	5
	Encuesta Taxistas	12	8	9	11	0	20

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

Respecto a los daños materiales, en el 40% de los casos se presentaron daños de bienes, en el 31.4% daños patrimoniales y en el 5.7% daño moral; con lo cual podemos afirmar que la acción de los operativos, si tiene injerencia respecto a la disminución de los daños ocasionados.

Dimensión: lesiones

Tabla 5
Resultados para la dimensión lesiones

Tipo de caso		Leves		Graves		Culposas	
		Si	No	Si	No	Si	No
		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Carpeta de Fiscal	Nota Informativa	0	10	0	10	3	7
	Encuesta	0	5	0	5	1	4
	Taxistas	9	11	0	20	2	18

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

Conforme a los resultados obtenidos, solo en el 25.7% se produjeron lesiones leves y lesiones culposas en el 17.1%; no se registraron lesiones graves. Es decir la manera oportuna de la realización de operativos o la detección oportuna en la maniobra peligrosas que realizaban los conductores de vehículos ha permitido disminuir el nivel de las lesiones ocasionadas.

Variable: Delito de peligro común (Conducción en estado de ebriedad)

Dimensión: grado de alcohol

Tabla 6
Resultados para la dimensión grado de alcohol

Tipo de caso		Permisible		Prohibido	
		Si	No	Si	No
		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Carpeta de Fiscal	Nota Informativa	2	8	8	2
	Encuesta	2	3	3	2
	Taxistas	3	17	17	3

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

En nivel de alcohol en la sangre pasible para ser sancionado, se ha tenido en el 80% de los casos, y solo un 20% estuvieron dentro del nivel permisible; con ello podemos establecer que las acciones de maniobras peligrosas son ocasionadas por la conducción en estado etílico.

Dimensión: sanciones

Tabla 7

Resultados para la dimensión sanciones

		Penales		Administrativas		Civiles	
		Si	No	Si	No	Si	No
		Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Tipo de caso	Carpeta de Fiscal	8	2	2	8	2	8
	Nota Informativa	3	2	0	5	0	5
	Encuesta Taxistas	19	1	0	20	9	11

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

Las sanciones por fueron aplicadas a los que cometieron el delito de conducción en estado de ebriedad fueron en el 85.7% de los casos, y sanciones civiles el 31.4%, ello conforme los daños ocasionados no fueron de mucha cuantía; asimismo, respecto a las sanciones administrativas solo se registro en el 5.7% de los casos.

Dimensión: delito de peligro abstracto

Tabla 8

Resultados para la dimensión delito de peligro abstracto

Tipo de caso	Delito de riesgo		Delito de miedo		Delito inminente	
	Si	No	Si	No	Si	No
	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento	Recuento
Carpetas de Fiscal	2	8	0	10	7	3
Nota Informativa	0	5	0	5	3	2
Encuesta Taxistas	19	1	0	20	2	18

Nota: resumen realizado de los instrumentos de investigación

Interpretación

En el 60% de casos se ha establecido el delito de riesgo, por conducir en estado de ebriedad, y en el 34.3% de los casos fueron delitos inminentes. Es decir que la comisión de los delitos solo fue de riesgo y de peligro inminente, debido a los operativos realizados.

Tabla 9

Denuncias registradas por el delito de conducción en estado de ebriedad en la ciudad de Tacna por años

Años	Casos (Delito Art. 274)	% del total de delitos
2016	383	17.3%
2017	403	15.0%
2018	494	13.9%
2019	720	15.1%

Nota: datos registrados en el SGF

Interpretación

La tabla anterior muestra el resumen de los delitos registrados (denunciados por el delito establecido en el Art. 274 del Código Penal) por la conducción en estado de ebriedad durante los años 2016, 2017, 2018 y 2019, en donde se aprecia que se tiene un incremento a nivel cuantitativo, sin embargo, a nivel

de proporción en comparación de todos los delitos, se tiene que en el año 2019 este tipo de delitos representó el 15.1% del total de delitos denunciados, en el año 2018 el 13.9% y en el año 2017 el 15%.

Tabla 10

Operativos de tránsito realizados y detenidos según años en la ciudad de Tacna

Años	Operativos	Detenidos
2016	586	125
2017	597	132
2018	693	161
2019	729	175

Nota: datos recolectados del Boletín Estadístico Policial 2019

Interpretación

Conforme a lo publicado en el Boletín Estadístico Policial 2019, se ha podido recolectar información respecto a los operativos policiales realizados, en donde se muestra que cada año estos se incrementaron respecto a operativos de tránsito, asimismo, es necesario indicar que la mayor prevalencia de casos de conducción en estado etílico son a partir de las 21 horas hasta las 6:00 horas del día siguiente, conforme lo observado en las notas informativas y también conforme se ha logrado recolectar de las entrevistas a los diferentes actores.

4.2 Contratación de Hipótesis.

3.5.1 Prueba de hipótesis del objetivo general

En un nivel alto los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

a) Planteamiento de la hipótesis

H₀ : Los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales no se han incrementado por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

H₁ : Los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado en un nivel alto por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

b) Nivel de significancia

El nivel de significancia es de $\alpha = 0.05$

c) Estadístico de prueba

Prueba U de Mann-Whitney

La fórmula es la siguiente:

$$Z_u = \frac{U - \bar{U}}{\sigma_U}$$

Donde:

\bar{U} : es la media de Mann-Whitney

σ_U : es la desviación estándar de Mann-Whitney

Tabla 11
Estadístico de prueba

	Porcentaje sobre el total de delitos
U de Mann-Whitney	22,000
W de Wilcoxon	93,000
Z	-1,000
Sig. asintótica (bilateral)	,017
Significación exacta [2*(sig. unilateral)]	,010 ^b

a. Variable de agrupación: Año

b. No corregido para empates.

Nota: Resultados obtenidos del procesamiento efectuado en el SPSS

d) Estadístico de contraste

$$\alpha = 0.05 > p\text{-valor} = 0.017$$

e) Decisión

Como el valor de α , es mayor al p-valor del test, se rechaza la H_0 , en consecuencia, aceptamos la H_1 , con lo cual se puede afirmar que Los accidentes de tránsito con consecuencia fatal, lesiones y daños materiales se han incrementado en un nivel alto por el delito de peligro común (conducción en estado de ebriedad) en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

Interpretación

Conforme al resultado de la prueba de hipótesis se ha confirmado que los accidentes de tránsito presentan un incremento, respecto al año anterior, motivo por el cual se hace necesario poder implementar las acciones necesarias para poder controlar la incidencia de este tipo de delitos y con ello ocasionar daños colaterales.

3.5.2 Prueba de hipótesis del primer objetivo específico

Identificar De forma directa los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

a) Planteamiento de la hipótesis

H₀ : De forma directa los operativos policiales programados no han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019

H₁ : De forma directa los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019

b) Nivel de significancia

El nivel de significancia es de $\alpha = 0.05$

c) Estadístico de prueba

La prueba de McNemar

$$X_{MN}^2 = \frac{(|b - c| - 1)^2}{b + c}$$

Donde:

b: son los casos a favor

c: son los casos en contra

Tabla 12*Estadístico de prueba de McNemar*

	Prohibido & Permisible
N	35
Chi-cuadrado ^b	11,429
Sig. asintótica	,001

a. Prueba de McNemar

b. Continuidad corregida

Nota. Resultados obtenidos del procesamiento efectuado en el SPSS**d) Estadístico de contraste**

$$\alpha = 0.05 > p\text{-valor} = 0.001$$

e) Decisión

Como el valor de α , es menor al p-valor del test, se acepta la H_0 , en consecuencia, rechazamos la H_1 , con lo cual se puede afirmar que de forma directa los operativos policiales programados han permitido identificar a los conductores infractores del delito de peligro común en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

Interpretación

Con los operativos realizados, se ha demostrado que en función de la cantidad de detenidos y respecto a los resultados de la prueba del dosaje etílico, en donde solo el 20% se encontraba dentro del nivel permitido y el 80% se encontraba dentro del nivel prohibido, todo ello conforme a los operativos realizados en donde se muestra un incremento notable en la realización de los mismos, así como en la cantidad de detenidos y la reducción en los daños ocasionados por una temprana intervención.

3.5.3 Prueba de hipótesis del segundo objetivo específico.

Las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen una relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

a) Planteamiento de la hipótesis

H₀ : Las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen no tienen relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

H₁ : Las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

b) Nivel de significancia

El nivel de significancia es de $\alpha = 0.05$

c) Estadístico de prueba

Es el coeficiente de Rho de Spearman

Tabla 13*Correlación entre la Inteligencia emocional y el desempeño laboral*

			Accidentes de tránsito	Sanciones impuestas
Rho de Spearman	Accidentes de tránsito	Coeficiente de correlación	1,000	,740**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	35	35
	Sanciones impuestas	Coeficiente de correlación	,740**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	35	35

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

Nota: Resultados obtenidos del procesamiento efectuado en el SPSS

d) Estadístico de contraste.

$$\alpha = 0.05 > p\text{-valor} = 0.000$$

e) Decisión.

Como el valor de α , es mayor al p-valor del test, se rechaza la H_0 , en consecuencia, aceptamos la H_1 , con lo cual se puede afirmar que las sanciones penales impuestas al infractor del delito de peligro común tienen relación directa con el índice de accidentes de tránsito en el Distrito Gregorio Albarracín Lanchipa de la ciudad de Tacna año 2019.

Interpretación

Siendo Conforme a los resultados obtenidos, se tiene que efectivamente las sanciones penales que se impusieron tienen una relación directa con los accidentes de tránsito, siendo ello que el valor del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es de 0.740, con lo cual se tiene que es una correlación positiva alta.

4.3 Discusión de Resultados.

El análisis de la hipótesis confirma un aumento en los accidentes de tránsito en comparación con el año anterior, destacando la necesidad de implementar medidas para controlar esta tendencia y prevenir daños colaterales. Es crucial considerar estrategias efectivas para mejorar la seguridad vial y reducir la incidencia de estos delitos. La identificación de este incremento resalta la importancia de la vigilancia y la aplicación de políticas destinadas a garantizar la protección de los usuarios de la vía. Es fundamental abordar las causas subyacentes de los accidentes de tránsito y promover una cultura de conducción responsable para salvaguardar vidas y prevenir tragedias en las carreteras.

Se determinó que los operativos han revelado que solo el 20% de los detenidos estaba dentro del nivel permitido en la prueba del dosaje etílico, mientras que el 80% estaba por encima. Se observa un aumento significativo en la realización de operativos y en la cantidad de detenidos, con una intervención temprana que ha contribuido a reducir los daños ocasionados. Es crucial continuar con estas acciones para prevenir accidentes y promover la seguridad vial.

Conforme a lo planteado, los resultados muestran que las sanciones penales impuestas tienen una relación directa con los accidentes de tránsito, respaldada por un coeficiente de correlación de Spearman de 0.740, indicando una correlación positiva alta. Esto sugiere que un aumento en las sanciones está asociado con un incremento en los accidentes viales. Es vital considerar estas conclusiones al diseñar estrategias de prevención y aplicación de la ley para mejorar la seguridad en las carreteras. La relación identificada entre las medidas punitivas y la incidencia de accidentes destaca la importancia de un enfoque integral en la gestión de la seguridad vial, que involucre tanto la aplicación de la ley como la educación y concientización de los conductores.

CAPÍTULO V: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones.

PRIMERA. - Se tiene un incremento de casos de delitos por conducción en estado etílico tipificado en el Artículo 274 del Código Penal, ello debido a que el valor de la prueba de U de Mann-Whitney fue 22,000 con un p – valor de 0.000, que es menor al nivel de significancia, asimismo ello es corroborado por los datos obtenidos en la tabla N° 9.

SEGUNDA. - Con los operativos realizados, se ha demostrado que en función de la cantidad de detenidos y respecto a los resultados de la prueba del dosaje etílico, en donde solo el 20% se encontraba dentro del nivel permitido y el 80% se encontraba dentro del nivel prohibido, todo ello conforme a los operativos realizados en donde se muestra un incremento notable en la realización de estos, así como en la cantidad de detenidos y la reducción en los daños ocasionados por una temprana intervención.

TERCERA. - Las sanciones penales que se impusieron tienen una relación directa con los accidentes de tránsito, siendo ello que el valor del coeficiente de correlación de Rho de Spearman es de 0.740, con lo cual se tiene que es una correlación positiva alta.

5.2 Recomendaciones.

1.- Dada la evidencia de un aumento en los casos de delitos por conducción en estado etílico según el Artículo 274 del Código Penal, respaldado por el análisis de la prueba de U de Mann-Whitney con un p-valor significativamente bajo, es recomendable fortalecer las medidas de prevención y control de la conducción bajo los efectos del alcohol. Basándonos en los datos de la tabla N° 9, se sugiere intensificar la aplicación de sanciones y medidas disuasorias para disminuir estos casos y promover una cultura de conducción responsable. Asimismo, es vital implementar campañas de concientización y educación sobre los riesgos asociados con conducir en estado de embriaguez para reducir la incidencia de estos delitos y garantizar la seguridad en las vías públicas.

2.- Considerando los resultados de los operativos que revelan un alto porcentaje de detenidos con niveles prohibidos de alcohol en la prueba de dosaje, se recomienda mantener y fortalecer la realización de operativos de control de alcohol en la conducción. Es fundamental continuar con la implementación de estas acciones para prevenir accidentes viales y garantizar la seguridad en las carreteras. Se sugiere aumentar la frecuencia de los operativos y reforzar las campañas de concientización sobre los peligros de conducir bajo los efectos del alcohol. Además, es importante seguir aplicando medidas de intervención temprana para reducir los daños ocasionados y promover conductas responsables entre los conductores.

3.- Considerando la alta correlación positiva entre las sanciones penales impuestas y los accidentes de tránsito, evidenciada por el coeficiente de correlación de Rho de Spearman de 0.740, se recomienda reforzar la aplicación de sanciones efectivas como medida disuasoria para reducir la incidencia de accidentes viales. Es crucial mantener un sistema de justicia que imponga consecuencias proporcionales a comportamientos irresponsables en la vía pública. Se sugiere revisar y ajustar las penas existentes para garantizar su efectividad en la prevención de conductas peligrosas en la conducción. Además, es fundamental promover una cultura de respeto a las normas viales y

concienciar a la población sobre las graves consecuencias de sus acciones al volante para fomentar la seguridad vial y prevenir accidentes.

BIBLIOGRAFÍA

- Arana Morales, W. (2014). *Manual de Derecho Procesal Penal*. Lima: Gaceta Penal & Procesal Penal.
- Binder, A. (2008). *Derecho Procesal Penal*. Republica Dominicana: Escuela Nacional de la Judicatura.
- Castellano Ordoñez, J. A. (2021). *Proporcionalidad de la Pena en el Delito de Lesiones, causados por Accidente de Tránsito, ocasionado por un Conductor en estado de Embriaguez*. Obtenido de Repositorio digital - Universidad Central de Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/23129>
- Díaz Pérez, N. (2010). *Discusión jurisprudencial sobre el dolo eventual y la culpa con representación en delitos de homicidio ocasionados en accidentes de tránsito*. Obtenido de Revista Logos Ciencia & Tecnología: <https://doi.org/10.22335/rlct.v1i2.59>
- Dona, E. A. (2019). *Derecho Penal, Parte especial*. Obtenido de <https://perso.unifr.ch>: https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20110107_01.pdf
- Chumán Céspedes, E. I. (2017). *La pena de inhabilitación en el delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad*. Obtenido de USMP-Institucional: <https://hdl.handle.net/20.500.12727/3303>
- Herrera Torres, R. D., & Bautista Robledo, F. S. (2019). *Conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019*. Obtenido de Repositorio institucional - Universidad Nacional de Ucayali: <http://repositorio.unu.edu.pe/handle/UNU/6056>
- Martínez López, M. M. (2016). *Imputación de homicidio y lesiones culpables en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez*. Obtenido de Repositorio institucional Universidad Nacional de Colombia: <https://repositorio.unal.edu.co/handle/unal/54702>
- Navajas Ramos, L. (2014). *Policia Judicial, composicion, funciones y principios de actuacion*. España: EGUZKILORE.
- Oré Guardia, A. (2005). *El Ministerio Fiscal: Director de la investigación en el nuevo Código Procesal Penal del Perú*. Madrid: UNED.
- Olivares Castillo, F. A. (2021). *Configuración del delito de peligro común y su relación con la conducción de vehículo en estado de ebriedad en Huaura*,

Año 2019. Obtenido de Repositorio Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión: <http://hdl.handle.net/20.500.14067/4895>

Pastor Salazar, L. (2018). *La investigación del delito en el Proceso Penal*. Lima: Grijley.

Portocarrero Flores, S. J. (2019). *El Incremento de la pena impuesta por conducción en estado de ebriedad para reducir el índice de accidentes de tránsito*. Obtenido de Repositorio institucional - Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo: <https://hdl.handle.net/20.500.12893/3916>

Sanchez Alarco, R. (2016). *Trabajo de investigación*. Obtenido de Repositorio de la Universidad de Huanuco: [http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/57/tesis_Sanchez_Alarcón_Ruth_Esther.pdf?sequence=1&isAllowed=y%20\(revisado%20el%2016/10/17\)](http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/57/tesis_Sanchez_Alarcón_Ruth_Esther.pdf?sequence=1&isAllowed=y%20(revisado%20el%2016/10/17))

Toscano Villafana, Y. (2020). *Actuación Policial desde su jurisprudencia*. Lince: Graficos Campo Imagen SAC.

Vargas, E., Mozo, E., & Herrera, E. (2012). Análisis de los puntos más críticos de accidentes de Tránsito en Bogotá. *Revista Topografica Azimut*(4), 61-77. Obtenido de Revista Topografica Azimut: <https://revistas.udistrital.edu.co/index.php/azimut/article/view/5741/10391>