



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito  
de Bellavista - Callao, 2022

**TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:**

**Abogado**

**AUTORES:**

Aldabaca Fernandez, Julissa Maribel ([orcid.org/0000-0002-8981-6000](https://orcid.org/0000-0002-8981-6000))

Castillo Bravo, Oscar Alexis ([orcid.org/0000-0001-8570-6237](https://orcid.org/0000-0001-8570-6237))

**ASESOR:**

Dr. Vilela Apon, Rolando Javier ([orcid.org/0000-0002-5370-5608](https://orcid.org/0000-0002-5370-5608))

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:**

Derecho Penal, Procesal Penal, Sistema de Penas, Causas y Formas de  
Fenómeno Criminal

**LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:**

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

**LIMA - PERÚ**

2023

### **DEDICATORIA:**

A Dios quien nos dio la vida y nunca nos desampara, a nuestros padres por su apoyo moral e incondicional, porque nunca perdieron la fe y nos impulsaron a seguir adelante.

### **AGRADECIMIENTO:**

A nuestro asesor, el profesor Rolando Javier VILELA APON, quien supo orientarnos en todo momento, para poder desarrollar una investigación académica con honestidad.

## Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenido	iv
Índice de tablas	v
RESUMEN	vi
ABSTRACT	vii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización	12
3.3. Escenario de estudio	13
3.4. Participantes	13
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	15
3.6. Procedimiento	15
3.7. Rigor científico	15
3.8. Método de análisis de datos	17
3.9. Aspectos éticos	18
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	19
V. CONCLUSIONES	30
VI. RECOMENDACIONES	31
REFERENCIAS	32
ANEXOS	

## Índice de tablas

<b>Tabla 1</b> Matriz de categorización	12
<b>Tabla 2</b> Lista de participantes	13
<b>Tabla 3</b> Validación de guía de entrevista	16

## RESUMEN

A través de la presente investigación, la cual hemos titulado “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, nos centramos recoger doctrina, jurisprudencia e investigaciones previas, que nos lleven a dilucidar nuestros objetivos, con el fin de analizar la conducta peatonal, quien con su actuar, la cual podría ser de manera imprudente o por su impericia y desconocimiento sobre el contenido en la normatividad vigente, desencadena de manera alarmante accidentes de tránsito, por no guardar su deber de cuidado, y con esta actitud, genera un riesgo latente en nuestra sociedad, así como en su integridad.

Es necesario señalar que el tipo de investigación tiene un enfoque cualitativo, en vista que a través de ella analizaremos, la conducta peatonal que ocasiona delitos de tránsito, a momento de hacer un uso inadecuado de la vía, el tipo de investigación es básica y cuenta con un diseño de teoría fundamentada. El instrumento utilizado, es la guía de entrevista, la cual fue aplicada a NIEVE (09) especialistas en materia penal y tránsito, con la cual procuramos recopilar las opiniones que puedan dilucidar el problema de investigación propuesto.

Ahora bien, de los resultados obtenidos en la presente investigación, se tiene que la imprudencia del peatón, al momento de hacer uso de la vía, influye en que se desencadenen accidentes de tránsito; incidiendo también en el no cumplimiento de lo que ya esta normado. Concluyendo que la no fiscalización por parte de las autoridades y la no aplicación de las papeletas al peatón, influyen en que esta conducta inadecuada conlleve al mal uso de las vías y genere accidentes, resultando con desenlaces fatales no estableciéndose una responsabilidad penal al peatón imprudente.

**Palabras claves:** Accidente de tránsito, peatón, conductor, señales de tránsito.

## ABSTRACT

Through the present investigation, which we have titled "Pedestrian conduct in crimes due to traffic accidents, Bellavista - Callao district, 2022", we focus on collecting doctrine, jurisprudence and previous investigations, which lead us to elucidate our objectives, in order to analyze pedestrian behavior, who with their actions, which could be reckless or due to their lack of expertise and ignorance about the content of current regulations, alarmingly triggers traffic accidents, for not keeping their duty of care , and with this attitude, it generates a latent risk in our society, as well as in its integrity.

It is necessary to point out that the type of investigation has a qualitative approach, given that through it we will analyze the pedestrian behavior that causes traffic crimes, at the time of making inappropriate use of the road, the type of investigation is basic and counts with a grounded theory design. The instrument used is the interview guide, which was applied to NIEVE (09) specialists in criminal matters and traffic, with which we try to collect opinions that can elucidate the proposed research problem.

However, from the results obtained in the present investigation, it can be seen that the recklessness of the pedestrian, when using the road, influences the triggering of traffic accidents; also influencing non-compliance with what is already regulated. Concluding that the non-monitoring by the authorities and the non-application of the ballots to the pedestrian, influence that this inappropriate behavior leads to the misuse of the roads and generates accidents, resulting in fatal outcomes, not establishing criminal liability for the reckless pedestrian.

**Keywords:** Traffic accident, pedestrian, driver, road signs.

## I. INTRODUCCIÓN

La constante ola de accidentes de tránsito es un problema que se manifiesta en nuestra ciudad dejando víctimas con daños leves, graves y consecuencias fatales; este tipo de accidentes tiene gran incidencia a nivel nacional e internacional. dejando una tasa preocupante de mortalidad entre los usuarios de este.

A nivel Internacional en Argentina, la doctrina adquiere las nociones de responsabilidad que se asemeja a la jurisprudencia moderna, que se pudo adecuar gracias a la ley 26994 que unió la ramas Civil y Comercial. Con estas reformas que se dieron en el 2015, unificaron la responsabilidad contractual y extracontractual, regulando distintos factores que determinaban la atribución, como los distintos tipos de causales.

Colombia al ser un país motorizado, no contaba con una norma q regule la responsabilidad civil, dispersándose entre las legislaciones Civil Penal, Comercial, Código Nacional, siendo que no había evolucionado de manera legislativa. Para la unificación de una sola ley reguladora completa para la responsabilidad Civil de Aseguramiento obligatorio, de los accidentes automovilísticos.

Coronado (2022), en su estudio realizado, infiere y se incluye en su calidad de usuario peatonal, que la realidad es que los peatones no toman en serio el contenido de la norma de tránsito y que este incumplimiento, resulta en el deber objetivo de cuidado que debería guardar el usuario peatonal; así como, el hecho de desconocer el contenido de la norma, rompiéndose el nexo causal, ya que esta responsabilidad, recaería totalmente en la víctima y no en el conductor.

Esta situación, es muy frecuente en Latinoamérica, siendo un fenómeno común que con el pasar del tiempo ha empeorado en países como Argentina, Brasil, Colombia, incluido el nuestro País, existiendo la necesidad de una legislación mejorada que establezca responsabilidad en la persona quien fue responsable del evento fortuito, que bien puede terminar con consecuencias leves, graves y fatales, tanto en la integridad física de los operadores de tránsito

vial; teniendo en cuenta que a nivel social, es muy grande la cantidad de personas afectadas, en vista de que dicho fenómeno sigue ocurriendo y las víctimas fatales de esta se encuentran dentro de la tasa de mortalidad más común.

Si bien es cierto, los vehículos han encabezado la revolución desde hace más o menos 100 años, esta ha dado pie a transformar muchos aspectos que trazan cambios en nuestra sociedad, la cual se encuentra conglomerada de automóviles en sus diferentes características, lo que conlleva al resurgimiento del mundo actual; y teniendo en consideración que el hecho de vivir en una etapa de post modernidad, cuya característica es la del maquinismo económico, lo que nos guía a depender de diversos artefactos que nos pueda facilitar el día a día, por lo que al culminar el siglo XIX, el avance de la tecnología, trajo consigo la aparición de los primeros vehículos automotores y que hasta la actualidad se mantiene vigente y que son de uso común.

El vehículo es considerado un artefacto de alta peligrosidad por alcanzar grandes niveles de velocidad durante su uso, dejando esta responsabilidad en el conductor, y por ende, de ocurrir algún evento fortuito de ámbito vial con consecuencias personales y/o materiales, la responsabilidad recaerá en este último, por ser el protagonista principal de estos eventos fortuitos, por lo que necesario establecer quienes son los usuarios de Transito vial, y cuál es la función de cada uno; de esta manera y erigir de forma concisa y muy clara, en quién debería recaer la responsabilidad por los accidentes de tránsito.

Teniendo en cuenta **la Problemática** de los accidentes de tránsito, es que es un factor de constante riesgo y de mucha inseguridad, que daña de manera directa y fortuita a la integridad física de las personas y que repercute en nuestra sociedad de manera alarmante, siendo estas generadas por diversos elementos. Debido a las consideraciones detalladas en los párrafos precedentes, se procedió a formular el **problema general**: ¿Como la conducta peatonal repercute en los accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022?; seguido a ello, se formula el **problema específico 1**: ¿Cómo la imprudencia repercute en los accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022? y nuestro **problema específico 2**: ¿De qué manera la conducta

del peatón puede ser la causa de un atropello en el distrito de Bellavista – Callao, 2022?

La presente investigación **se justifica**, en vista que es un tema de importancia y muy controversial, respecto a la correcta imputabilidad de responsabilidad penal y posterior pago de indemnización, a favor de quien es realmente la víctima, y que en muchos casos la responsabilidad total recae en el conductor del vehículo; pero es menester dar a entender, que si bien es cierto el vehículo es considerado un elemento de riesgo latente, es el peatón quien también debe cumplir con lo que exige la normatividad legal vigente respecto a las reglas de tránsito vial, ya que este es un operador del mismo y una parte muy importante, pero la realidad es que este último es renuente a cumplir las mismas, ya sea por imprudencia, impericia o desconocimiento de la Ley.

Por lo explicado líneas arribas, es que decidimos abordar como **objetivo general**: Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Transito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022; como **objetivo específico 1**: Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.; y como **objetivo específico 2**: Identificar como el desconocimiento del Reglamento Nacional de Transito vigente, influye en la conduta del peatón, causando atropellos, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.

Para finalizar, se determinó como **supuesto general**, que la falta de rigurosidad por parte de las autoridades, en la imposición de sanciones ya establecidas en la normatividad vigente, hacia los peatones, genera el no acatamiento de lo ya establecido por Ley; como **supuesto específico 1**, que la falta de fiscalización de las autoridades, genera que los usuarios del tránsito vial, tanto peatones y conductores, actúen de manera imprudente al momento de hacer uso de las vías y por último como **supuesto específico 2**, que la no imputación de responsabilidad, genera que se haga mal uso de las vías de tránsito por parte de los peatones.

## II. MARCO TEÓRICO

Iniciamos con una descripción y análisis de los diversos antecedentes sobre el tema de investigación las cuales se encuentran contenidas en tesis de postgrado, artículos científicos indexados, siendo de un marco nacional como Internacional. Siendo completamente específicos, se utilizó base de datos como Redalyc, Dialnet, Latindex y Alicia Concytec, siendo que sus plataformas virtuales brindan las Tesis y Artículos.

De esta manera empezaremos verificando los estudios anteriores de mayor importancia que dieron inspiración para el desarrollo de esta investigación, en el plano **internacional** tenemos Flores (2018), en su artículo: Análisis multicausal de Accidentes de Tránsito en dos ciudades de Colombia. El objetivo general de este artículo Científico es hacer menciones a lo referente a la ausencia de señales de tráfico, aumentando el nivel de peatones y vehículos desorientados provocando accidentes. Teniendo en cuenta todos estos análisis de los resultados para el contexto general de las vías, peatón, ley, conductor, según el caso concreto de la investigación de la Universidad de Javeriana (p. 19). Usando la metodología, la institución calificativa donde el autor utiliza elementos retrospectivos por medio de fotografías, encuestas, grupo de accidentes de tránsito. Por lo cual se tuvo de conclusión que en Colombia los estudios que se adentraron en los Accidentes de Tránsito prevalecen los factores más humanos, refiriéndose a la cultura de seguridad vial, siendo que se debe hacer una reflexión si todo el problema solo se concentra en un solo factor o en varios creados en base a las personas (p. 17).

Asimismo, Pirota (2017), en su Artículo: El peatón y su comportamiento vial, Reglas a tener en cuenta para evaluar su conducta y eventual responsabilidad. El objetivo de esta investigación es la de hacer referencia sobre como los peatones gozan de presunciones en su beneficio a diferencia de los conductores; en vista que ellos, corren mayor riesgo al hacer uso de las vías, sin tomarse en cuenta que, muchas veces ellos ocasionan el accidente de tránsito. Resaltando que, respecto a las presunciones, estas admiten prueba en contra, por lo que en el caso de que se presente este evento fortuito del accidente de

tránsito, el conductor tendrá la oportunidad de comprobar la responsabilidad del peatón y de esta manera se acreditaría la ruptura del nexo causal (p.2).

Por otro lado, tenemos a Constante (2017). En su tesis: Accidentes de Tránsito producidos por la imprudencia y negligencia de los conductores y peatones en la avenida Simón Bolívar del DMQ, año 2016. Cuyo objetivo principal fue la elaboración de una guía de carácter jurídico que instruya al agente civil en los controles del tránsito vehicular, para la disminución de los accidentes de tránsito producidos por el descuido e imprudencias en la Avenida Simón Bolívar (p. 27). La metodología fue Cuantitativa, teniendo como instrumento encuestas y entrevistas, pero también de carácter exploratorio al tener la pretensión de que se indague la realidad en la que se vive de la Avenida Simón Bolívar (p. 87). Llegando a la conclusión de que la problemática que se relaciona con los accidentes de tránsito, son principalmente provocados por el descuido de peatones como la falta de preparación de los conductores, siendo que los agentes civiles no están bien instruidos (p. 106).

Siguiendo la línea de investigación sobre la conducta del peatón, Estrada Oropeza (2019), en su tesis: Mortalidad por Accidentes de Tránsito: Peatones Colombia. Cuyo objetivo fue que se analizaran los comportamientos del peatón y su relación con la mortalidad en Colombia 1998-2016. (p. 13), teniendo una metodología cuantitativa. (p. 34). Concluye que la estimación de muerte del peatón que se involucra en un accidente de tránsito disminuyó desde los años señalados, pero no cumplía lo esperado por el Plan Nacional. Siendo relevante la distinción de los sexos en la revisión que se realizó, como también que los más vulnerables son las personas de 80 o más años. (p. 64).

En la Resolución Exenta Nro.1116-2021 CONASET: Aprueba Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito (2021). El objetivo de esta resolución es la reducción de personas fallecidas en un 30% en incidentes de tránsito para el 2030, siendo de vital importancia la disminución de víctimas. (p. 17). Teniendo una metodología cualitativa, con instrumento de análisis de recopilación de información del marco político Global. (p. 13). Como conclusión el país debe tener establecidas nuevas responsabilidades para reducir el porcentaje de los

mueritos por accidentes, siendo acciones que afectan a toda la sociedad del país de Chile. (p. 23).

Por último, Álvarez (2019). En su artículo con el nombre “Accidente de Tránsito, una causa de muerte evitable” el cual tenía como objetivo principal, una pequeña exploración del concepto de lo que es el accidente de tránsito, pero especialmente desde un enfoque en el cual se podrá tomar medidas preventivas, siendo que la región de Ecuador ha tenido un aumento de los fallecidos, debido a la cantidad de vehículos en el país. (p.3) obteniendo como resultado de los distintos conceptos, es que la falta de la cultura de la irresponsabilidad vial es el responsable del 80% de los accidentes, siendo que la solución es que tanto los conductores y peatones sean educados en hábitos más seguros, para no agravar el fenómeno que es los accidentes de tránsito.

Luego de haber revisado, diferentes estudios en la parte internacional, verificaremos los realizados a nivel Nacional. Por eso tenemos a Barrón (2018), en su tesis con título: La reparación civil y su relación con los delitos culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte en el año 2017. Donde es mencionado que los objetivos principales fueron hasta dónde llega la determinación en la reparación civil cuando se relaciona a los delitos culposos (p.20). Utilizando en su metodología la investigación del tipo básico, con un enfoque cualitativo, siendo que estudiaron diversos casos que estaban referidos a los accidentes de tránsito, por medio de recopilación de datos y entrevistas (p.23). Llegando a la conclusión de que la ausencia de diferentes tipos de registros de peatones que han cometido infracciones dificulta a nuestro sistema el reconocimiento de eventos similares, evitando que los peatones paguen las multas correspondientes (p.40).

En la misma Línea Teórica, Chalco (2017), en su investigación: La problemática de la reparación civil de los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgados de Tránsito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014-2016. El autor manifiesta la necesidad de probar la existencia de una problemática de las reparaciones civiles en los casos de delito culposo por accidentes de tránsito. El instrumento utilizado para la investigación fue que se tomaron en consideración toda entrevista que se realizó a víctimas de estos delitos. Como conclusión del autor, se señala que la subjetividad en la

determinación de las reparaciones civiles, de los jueces a la hora de la emisión de las sentencias en el caso por delito culposo que se producen por los accidentes de tránsito es un error, porque se omite los graves daños que se le ocasionó a la víctima. (p.51).

Santa Cruz (2017), en su tesis con título: La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito. siendo que su objetivo es que cada fundamento que motiva alguna decisión de los Magistrados penales sea definido adecuadamente, resolviendo todo tipo de conducta reprochable en los accidentes de tránsito en la jurisdicción de Lima, del periodo 2015. La metodología para la investigación utilizada fue la cualitativa de tipo descriptiva (p. 30). Concluyendo que los distintos tipos de resolución y sanción, que los magistrados penales no han mostrado las adecuadas posturas, manifestando una postura indebida a la hora de la calificación de la responsabilidad, siendo que prescindieron del principio de la confianza.

Carretero (2018), en su tesis “La aplicación de la imputación objetiva para accidentes de tránsito, en el Distrito Judicial de Lima, Lima del este año 2015” en el cual centró sus motivaciones en la esencialidad de que se establezca, las causales indicadas en la imputación objetiva, abandonando la persecución penal; teniendo como metodología el enfoque cuantitativo (p.39). Como conclusión el autor señala que cuando un Juez revise un respectivo caso de accidente de tránsito que haya generado el factor contribuyente del agraviado, deben tener el Principio de Oportunidad como algo plausible, siendo que se debe tener las consideraciones con la información que se ha recolectado, para que se consigne los factores determinantes y contribuyentes.

Ahora siguiendo la línea de investigación, comenzaremos con la siguiente categoría de estudio, tenemos a la Conducta del Peatón, siendo algo fundamental para entender, su afectación en los accidentes de tránsito, el autor Rendon (2018), en su tesis titulada “La Prisión Preventiva en delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la jurisdicción de la Corte Superior de Lima Norte” donde explica que su objetivo general, que se efectúen diversos análisis, que nos permitan tener el conocimiento de cada proceso llevado con respecto a la Prisión Preventiva en ilícitos que han afectado la vida, cuando se da

omisiones a los deberes del cuidado, que se han originado de las transgresiones a las distintas normas de tránsito. La Metodología utilizada fue cuantitativa, utilizando de instrumento las entrevistas que se efectuaron a cada sujeto procesal del sistema judicial, que trabajan en la Corte de Lima (p. 25). Como conclusión el autor señala que, cada magistrado han utilizado de manera indiscriminada esta figura procesal, sin conocer las cualidades de la norma adjetiva, bajo este concepto, esto se está aplicando de forma desproporcionada en los casos, siendo que el sujeto que va a ser imputado se afectará cuando ingrese a la cárcel, siendo que se debe tomar en cuenta el principio de la presunción de inocencia, cuando hay una imputación por un delito por causa de omisiones de los deberes de cuidado, que se dan en los accidentes de Tránsito.

Al respecto Vicente (2017), nos da una conceptualización de la conducta del peatón en su artículo “La Vulnerabilidad del capital humano en la Viabilidad Lima Metropolitana y Callao” señalando como los centros urbanos en regiones como Lima-Callao, con un resultado sorpresa, los peatones fueron acusados en un 53% de casos de conducta irresponsable que causó el accidente. (p. 9). Esto mismo, se contemplaron las implicaciones de que cada acción realizada por el peatón podría convertirse potencialmente en uno de los factores determinantes que puede llevar a la tragedia, impidiendo que el estado cumpla con proteger la seguridad vial.

En relación con la primera subcategoría sobre la conducta imprudente, tenemos a Diego (2017), en su artículo “La responsabilidad por accidentes de Automotores en la realidad y el Nuevo Código Civil Comercial” donde se nos Señala que cuando se interviene en la seguridad vial enfocándose en los peatones para aumentar la seguridad sustancial de las vías, como mejorar el alumbrado al público (p. 8), nos da como resultado la fomentación de la conciencia de la seguridad vial en los peatones, encaminado a reducir los accidentes de tránsito por actos de imprudencia de los peatones, con esto el autor señala que la imprudencia muchas veces se da por la falta de involucración de los entes controladores y la falta de educación vial en el peatón provocando accidentes de tránsito (p. 12).

Ahora bien, con la subcategoría dos que es la impericia, sobre esto tenemos a Diaz (2021) con su tesis “La responsabilidad Civil por accidentes de Tránsito. A propósito de la Casación 1714-2018-Lima que nos da ejemplos de que la falta de conocimientos en los peatones sobre las medidas de seguridad en las vías, como de las sanciones establecidas por la ley. (p.16). Es una de las mayores razones de que estos provoquen accidentes de tránsito, aunque en la mayoría de los casos es el conductor la persona que se le imputa la responsabilidad civil, por lo cual su proposición es que, si el peatón actúa de manera incorrecta, sin que acate las normas de tránsito, de deberá recibir ninguna indemnización, como también será el que responderá por el daño que ocasionó cuando el accidente se suscitó (p. 22).

Continuaremos desarrollando la segunda categoría, sobre los accidentes de tránsito, tenemos a Mohammed (2019), donde el autor nos presenta que el fenómeno del accidente de tránsito ha tenido mayor repercusión, siendo que se han visto elevados a un ritmo alarmante, siendo que fue catalogado como el número 3 de las causas de muerte en el año 2020. (p.10). Esto pone en riesgo la seguridad ciudadana y el factor económico en muchos países que también padecen de este tipo de problema, por lo cual se convocó a las autoridades, haciendo un énfasis en los diferentes prospectos de la política de tráfico, siendo que deben hacer mejoras en los estándares principales, para los diseños de carreteras en las vías, agregando que los gobiernos centrales y locales tienen como tarea la culturización de los conductores y peatones, siendo un factor determinante que a veces es omitido en la disminución de muertes ocurridas por accidentes de tránsito (p.17).

En relación con la subcategoría número 1 el Choque, tenemos a Rivera (2021), en su tema de investigación “Factores de riesgo sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos” nos hace un énfasis que una de las razones por los accidentes de tránsito es el descuido de los conductores provocando choques. Aun cuando existen diferentes tipos de campañas de prevención de choques, esto se ha vuelto una de las acciones más habituales, ya que los propios conductores como peatones tienen estados de ánimos diferentes para cada situación, por lo que es necesaria la intervención de

las autoridades para intentar resolver el aumento de choques en las vías de tránsito. (p.3). La regulación de las penas para conductores imprudentes que provocan choques de manera accidental, como al peatón negligente, siendo una medida disuasoria, este tipo de fiscalización ayudará a la prevención de los accidentes de Tránsito, asegurándose que todos cumplan la norma de Tránsito que se ha establecido para asegurar la seguridad vial (p.5).

Ahora en relación a nuestro tema, la segunda subcategoría, Atropello, presentaremos a Abanto (2022), en su artículo titulado “Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito, un punto de vista Judicial” que nos señala que el aumento de los atropellos, tiene una causa social que está reflejado en cómo se desarrollan los accidentes de tránsito, porque desde que los individuos tienen una involucración sin consecuencia alguna, como los peatones a los que los jueces muchas veces no les imputan la responsabilidad por los daños causados (p. 20). Lo que provoca en estas personas el no tomar la ley, ni las normas de seguridad de manera seria, provocando atropellamientos hacia ellos mismos o terceros que no están involucrados, este tipo de sucesos se ha vuelto parte de la vida común de las personas, teniendo efectos negativos en la seguridad vial para los ciudadanos (p. 31).

Para finalizar, pasamos a presentar nuestros enfoques conceptuales, en donde consideramos que la Infracción es la sanción que se le impone a un peatón y conductor que no respeta las señales de tránsito, pero cabe destacar que en su mayoría de casos no se aplica dicha sanción a los peatones que incumplen lo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito; asimismo las señales de tránsito, son los signos usados en la vía pública para impartir la información que requieren los usuarios que transitan por un camino o carretera, en especial los conductores de vehículos y los peatones; cabe señalar que peatones y conductores ignoran estas señales, no recibiendo la sanción que les corresponde; y por último el policía de tránsito, es un funcionario público, encargado de hacer cumplir la ley, en este caso se encarga de regular el uso de las vías de tránsito y de hacer cumplir lo establecido en el Reglamento Nacional de tránsito, direccionado a conductores y peatones; observándose que en ciertas ocasiones son indulgentes al imponer una sanción a los infractores.

### **III.METODOLOGÍA**

Nuestra investigación está dirigida hacia un enfoque cualitativo, en vista que con ello se inquiera analizar, examinar y definir cuáles son los elementos que determinan la conducta del peatón al momento de utilizar una vía y de qué manera repercute en la sociedad; por lo tanto, con ello se procura recoger y dar a conocer de qué forma se imputa responsabilidad penal y/o civil al peatón y conductor, ante un accidente de tránsito; todo ello mediante el análisis de tesis, revistas, artículos científicos, jurisprudencia; así como la elaboración de una guía de entrevista para los usuarios de tránsito vial.

Cruz (2021), cita a Hernández (2010), quien infiere que el uso del acopio de datos sin medirlos de forma numérica para encontrar o definir interrogantes de investigación en trayecto de comprensión, se refiere a un enfoque cualitativo. (p. 52). Asimismo, hace mención que, el uso de este enfoque nos posibilita emplear dispositivos de medidas mucho más amplias y que se pueden aplicar de manera reducida, otorgándoles un amplio campo de comprensión y entendimiento sobre el tema que se está investigando (Pasco & Ponce, 2015), buscando con ello dar un mejor entendimiento de forma analítica sobre el tema a investigar.

#### **3.1. Tipo y diseño de investigación**

##### **3.1.1. Tipo de investigación**

La presente investigación, concierne a una investigación de tipo básica, cuyo fin es la de recabar conocimiento basándose en el intelecto mismo, de manera que busca ahondar sobre la definición que se tiene de nuestra realidad con el fin de erigir un conocimiento científico (Ramos, 2019, p. 141). Se debe entender de ello que la investigación de tipo básica se funda primordialmente en dar a conocer la mayor cantidad de puntos de vista y a la vez dar otras opiniones referentes a las que ya están establecidas, los que nos brindara más noción respecto al conocimiento científico.

### 3.1.2. Diseño de Investigación

Respecto al tipo de diseño de investigación que se lleva a cabo en la presente indagación, es no experimental - explicativo. Teniendo a ello, que según Ramos (2019), este diseño, busca dar respuesta a las interrogantes respecto a causalidades de los sucesos y fenómenos que se dan a nivel personal y social. (p.141); para ello, es necesario dar a conocer la correcta aplicación normativa para los usuarios de tránsito vial y si esta es suficiente.

### 3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

En este punto, procederemos a presentar la Matriz de categorización, a través de la cual, distinguimos las categorías, las mismas que se han segregado en subcategorías y que guardan relación con el problema planteado y que se utilizarán para el análisis de las definiciones extraídas y recopiladas.

**Tabla 1: Matriz de Categorización**

CATEGORIA	DEFINICION CONCEPTUAL	SUB CATEGORIAS
<b>1. Conducta del peatón</b>	Es una acción humana de la vida cotidiana, la misma que se expresa en lugares que son destinados para vías vehiculares y de uso exclusivo de peatones (Jiménez, 2010, p. 45).	<b>1.1. Imprudencia</b> <b>1.2. Impericia</b>
<b>2. Accidente de tránsito</b>	Evento fortuito en el que participa un vehículo motorizado y que deja consecuencias personales y materiales (Ramos, 2019, p.56).  Por otro lado, el RNT aprobado con el DS. 033 – 2021-MTC, hace énfasis en que es un evento que causa daño a las personas y a las cosas, y que es causado directamente por un vehículo.	<b>2.1. Choque</b> <b>2.2. Atropello</b>

Fuente: elaboración propia (2023)

### 3.3. Escenario de estudio

El presente proyecto de investigación, se realizará en el distrito de Bellavista – Callao, 2022; el cual será el escenario de estudio, donde se presenta un gran número de accidentes de tránsito vial, los mismo que son mayormente ocasionado por los peatones, y con ello buscar la repercusión de su actuar en la alta incidencia de que concurran estos hechos considerados fortuitos, y con ello analizar el criterio de las autoridades al momento de establecer la responsabilidad tanto civil y penal de manera justa y equivalente.

### 3.4. Participantes

Los participantes de la presente investigación, cuenta con la experticia de sujetos conocedores del tema y de la problemática a investigar, y que pasarán a formar parte de la muestra del estudio a realizarse, considerándose de esta manera la mínima unidad de la muestra que es parte de la población o universo; asimismo, se considerará como participantes a abogados y fiscales, especialistas expertos en el tema de estudio.

**Tabla 2: Lista de participantes**

ítem	Nombres y apellidos	Profesión o Grado Académico	Cargo - Función	Institución	Experiencia
01	Gary Cusy Coarita	Abogado	Fiscal Adjunto	Ministerio Publico	10 años
02	Harlet Anel Andrade Poma	Abogado	Jefe del Equipo Móvil N° 01 UPIAT Callao	Unidad de investigación de Accidentes de Transito	10 años
03	Daniel Antonio Calderón Fernández	Abogado	Asesor	Rímac seguros y reaseguros	15 años

04	Gonzalo Castro Huayna	Abogado	Asuntos de accidentes de tránsito con responsabilidad penal	Pacifico seguros	14 años
05	Jhonatan Ricalde Centeno	Abogado	Litigante	Organización Peruana de Abogados	9 años
06	Melissa Serra Rojas	Abogado	Gerente General	Estudio Jurídico	11 años
07	Julio Alfredo Castillo Salgado	Abogado	Gerente adjunto	Cooper Brothers Perú SAC Ajustadores de Seguros	11 años
08	Alejandra Apaza Ccari	Abogado	Asesora	Centro De investigación Legal En Transito Y Seguros "CILTRANS"	7 años
09	Daniel Acevedo Jhong	Abogado	Asesor	Centro De investigación Legal En Transito Y Seguros "CILTRANS"	14 años

Fuente: Elaboración propia

### **3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

La técnica que se empleara en la presente investigación, que consiste en recolectar datos, será la entrevista, la cual emplea una técnica investigativa de tipo comunicativo, cuyo objeto es el de recolectar información adecuada que contribuya a examinar la problemática presentada tomando como base a las categorías expuestas que son materia de estudio. Estas entrevistas podrán ser semiestructuradas; el instrumento de esta técnica será la guía de la entrevista, y contendrá dos preguntas por cada objetivo de esta investigación; asimismo, la técnica de análisis documental facilitará la recolección de información bibliográfica de diferentes estudios efectuados.

### **3.6. Procedimiento**

La presente investigación se realiza partiendo de la observación del fenómeno social que se estudia, en el cual, la población son los principales usuarios de las diferentes vías de tránsito, así como personal de la Policía Nacional del Perú, encargado de investigar los diferentes accidentes de tránsito suscitados y ocasionados por la imprudencia e impericia de los peatones, resultando con choques y atropellamientos, las mismas que se encuentran plasmadas en las categorías y subcategorías y que han servido en la construcción de la matriz de categorización. Cabe resaltar que se ha conceptualizado la problemática como cimiento en el estudio, donde se presentan los objetivos y supuestos generales y específicos, seguido a ello. Se desarrolla la introducción, el marco teórico en el que se presentan los antecedentes de las tesis nacionales e internacionales y revistas indexadas, la metodología, los aspectos administrativos y por último se incluye los anexos que incluirán la matriz de consistencia, guía de entrevista y el análisis documental.

### **3.7. Rigor científico**

Se deberá cumplir con el rigor científico, para las investigaciones cualitativas, la misma que tendrá en cuenta. Según Sánchez y Mejía, 2018,

refieren que el rigor científico en la investigación contiene la aplicación disciplinada del método científico, por lo que se analizará y se ahondará sobre diversos puntos de vista. Cabe señalar que se realizará el criterio de dependencia, ya que las decisiones o fórmulas que se adopten, serán de aplicación diversa por parte de los investigadores a fin de encontrar una misma conclusión; así mismo, se hará el desarrollo de la credibilidad, ya que la información recolectada, en donde se determinara el concepto verdadero de la información extraída de los participantes, quienes viven actualmente esta realidad problemática que nos aqueja de manera alarmante; cabe señalar que se mantendrá la transparencia que coadyuve a resaltar la verdadera conducta referente a la información que se ha recolectado en el presente estudio.

Es menester señalar que se seguirá con el criterio de confiabilidad, toda vez que la información extraída de los resultados nos va a servir para verificar la calidad del estudio. Este rigor, es un paso más adelante, ya que el hecho de plantear preguntas contenidas en una entrevista, este deberá tener una buena conducta, honesta y ética a lo largo del proceso de la investigación. (p 115).

**Tabla 3: Validación de la guía de entrevista**

**VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS**

<b>VALIDADOR</b>	<b>CARGO</b>	<b>PORCENTAJE</b>
<b>Arturo Rafael</b>	Docente de la Universidad	97.5%
<b>Vásquez Torres</b>	Cesar Vallejo	
<b>Carlos Armando</b>	Docente de la Universidad	100%
<b>Lora Brenner</b>	Cesar Vallejo	
<b>Jorge Frank Salazar</b>	Docente de la Universidad	98%
<b>Chávez</b>	Cesar Vallejo	
<b>TOTAL</b>		<b>97.5 %</b>

Fuente: Elaboración propia

### **3.8. Método de análisis de datos**

Este estudio realizado, hará uso de los siguientes métodos:

El método inductivo que trata de investigar procesos de reconocimiento y aclaración dentro del dominio fáctico; asimismo, contribuirá en la observación y entendimiento del fenómeno de la investigación para después enunciar conclusiones en general.

El método analítico, es utilizado para investigar diversas fuentes primarias y secundarias con la finalidad de entender el objeto de estudio en bases de teoría desarrollada y la información recolectada de acuerdo con el instrumento de recolección de datos.

El método interpretativo, nos va ayudar a la interpretación y distinción de forma particular de los diversos puntos de vista de los investigadores sobre el actuar del peatón y de qué forma repercute en los accidentes de tránsito.

Por último se va utilizar el método comparativo que nos va facilitar el cotejo de investigaciones resultantes; así como, realizar una distinción de la forma en la que se aplica a responsabilidad tanto administrativa, penal o civil de la conducta de un peatón que ocasiona un accidente de tránsito, en los diferentes países de Latinoamérica, los mismos que aportan un punto de vista más amplio de la problemática presentada en nuestra investigación, de manera que se pueda contrastar con la forma en que se aplica en otros países y extraer de ello información que no brinde un posible solución. Sanches, Reyes y Mejía, (2018), explican en su estudio que el realizar una indagación con visión a la búsqueda de aportes novedosos sin un fin específico, práctico e inmediato, además de principios y leyes científicas, pudiendo estructurar una teoría científica, es también conocida como investigación científica básica (p.79).

### **3.9. Aspectos éticos**

Nuestro estudio se ciñe estrictamente a lo establecido en el contenido de la Resolución del Vicerrectorado de Investigación N° 062-2023-VI-UCV, con fecha 16 de marzo del 2023, respetando el derecho de autor; asimismo, se utiliza la norma APA 7ma edición, a través de la cual se estipula la forma de citar a los autores, cuyas fuentes bibliográficas, serán extraídas y utilizadas en nuestra investigación. Cabe mencionar que a fin de corroborar que la información utilizada sea original, se utilizará el programa TURNITIN, el cual dará fe de la autenticidad y la calidad del estudio.

#### IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

En este punto procedemos a describir los resultados de nuestra guía de entrevista; así como, la guía de análisis documental. Iniciando con la descripción de la información recogida de nuestro primer instrumento respecto al **Objetivo General** que busca Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022; en ese sentido se procedió a formular las siguientes preguntas:

1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera usted, que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito?
2. De acuerdo con su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello se generan accidentes de tránsito?
3. Apelando a su experticia ¿Usted Considera usted que es necesario conocer cómo está regulado el uso de las vías de tránsito que está establecido en el reglamento nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito

En lo que corresponde a la primera pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), señalaron en una misma tendencia que la mala conducta del peatón es una de las causas por las que se producen los accidentes de tránsito, ya que, en diversos casos, los peatones al momento de utilizar la vía no tienen prevención o consciencia del peligro al que se exponen al hacerlo sin cumplir con lo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito. Un ejemplo sencillo que nos muestra sería, la de un peatón que cruza una vía rápida, sin utilizar los puentes peatonales habilitados, con esta acción se estaría incrementando el riesgo de sufrir un accidente de tránsito, como provocarlo.

Asimismo en la segunda pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), señalaron en una misma tendencia

que respecto a si la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón, en vista que es un mal que aqueja a la mayoría de la población, pero al mismo tiempo debe considerarse que, el peatón al ser el actor más vulnerable debe tener más conciencia sobre lo que es la cultura vial, resaltando que nuestro código penal es una norma que está muy a favor del peatón, fomentando de manera indirecta, el desinterés por acatar las normas de tránsito, ya que al no existir un elemento sancionador severo para ellos, muchos inciden en la imprudencia.

Por último, en lo que corresponde a la Tercera pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), señalan que es fundamental que el Reglamento Nacional de Tránsito sea más accesible para los actores de la vía pública, especialmente el peatón que en la mayoría de los casos desconoce la normativa que regula su conducta, para que así se pueda realizar una concientización en nuestra sociedad, y se puedan evitar futuros accidentes de Tránsito.

Por otro lado, con el **Objetivo Específico 1** que busca definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022, se han planteado las siguientes preguntas:

4. Recurriendo a su experticia Profesional ¿Considera usted, que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la Vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito?
5. Recurriendo a su experiencia Profesional ¿Considera usted, que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada?
6. Recurriendo a su experticia Profesional ¿Considera usted, que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón, al momento de hacer uso de una vía de tránsito?

En cuanto a la Cuarta pregunta Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), refieren en una misma línea, que al momento de que cualquier actor en la vía de tránsito actúa de manera imprudente, este puede provocar un accidente de tránsito, pero al mismo tiempo, el acto de imprudencia del peatón, también puede considerarse como un factor predominante en las investigaciones preliminares, ya que esto es catalogado en la doctrina y la jurisprudencia, como “exposición al peligro” por parte de la víctima. Casos de esta naturaleza, pueden suscitarse con peatones que cruzan por lugares no señalizados para ese fin, provocando un accidente que un conductor no puede evitar, resultando en un accidente de tránsito.

Como aporte sobre la quinta pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), señalan que este tipo de actitudes puede establecer un mayor número de accidentes, ya que muchos creen que por saltarse las normas viales son más “astutos”, cuando en realidad, manifiestan la impericia en su actuar, aumentando el peligro para el conductor, como al peatón.

Además en lo concerniente a la Sexta pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), señalan que en nuestra normativa el conductor es el que siempre tiene que ir a la defensiva, pero en los casos de los peatones, ellos no tienen dicho incentivo, esto genera que el conductor sea más propenso a tener una investigación preliminar, en procesos penales que se llevan a cabo para determinar qué tanta responsabilidad tuvo el peatón, cabe destacar que este tipo de escenarios fueron perfectamente evitables, si el peatón tuviera un sentido mayor de diligencia, como consciencia del peligro que puede ocasionar a los conductores, como a sí mismo.

Por último, con relación al **Objetivo específico 2**, que busca Identificar cómo el desconocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en

la conducta del peatón, causando atropellos, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022, se plantearon las siguientes preguntas:

7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos?
8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente?
9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente?

Respecto a la séptima pregunta: Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo, Acevedo (2023), han postulado que esto va más lejos que el desconocimiento de la normativa de Tránsito, sino a una total ausencia de la cultura vial en la sociedad peruana, esto provoca que no tengan en cuenta el riesgo que la conducta indebida del peatón puede ocasionar en las vías públicas, por lo cual resulta importante, la difusión de la jurisprudencia de los casos en las cuales el factor predominante del accidente de tránsito fue el peatón, esto llevará a la conclusión de que no siempre el conductor es el único responsable, de que se genere un accidente de tránsito, solo por ser el conductor de un vehículo motorizado; asimismo, se enfatiza en que estos actos por parte del peatón, se den no necesariamente por desconocimiento; sino que existe el incumplimiento pese a que la existencia de las señalizaciones que informan, previenen y regulan el actuar de los agentes de tránsito vial; estos inciden en incumplirlos por simple viveza, presura o porque simplemente no tienen la necesidad de cumplir lo establecido, esto generalmente se debe a la costumbre y a la falta de aplicación de sanciones ya establecidas en nuestro Reglamento Nacional de tránsito y la dejadez de la autoridades competentes.

Continuando con la octava pregunta, Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo y Acevedo (2023), inciden en que es necesario realizar campañas de sensibilización, las cuales deberían darse a los niños y adultos,

siendo de mayor importancia la que se dicten a los más pequeños del hogar, acción que deberá ser reforzada por las autoridades, asimismo, es importante que exista mejor señalización en las vías; así como, la implementación de puentes peatonales y su similar para personas con discapacidad, lo que sería tomado de manera positiva por los usuarios viales, generando mayor conciencia en ellos. inciden en que una mejor y moderna manera de hacer mejor difusión, sería la realización de capacitaciones, charlas, imágenes educativas y enseñanza masiva, a través de las redes sociales y medios de comunicación y que hagan alusión sobre las consecuencias del mal uso de las vías, es importante resaltar, que uno de los autores hace énfasis en que existe la necesidad de que se derogue el inc., del artículo 90, que exige al conductor circular con cuidado prevención, ya que viene siendo aplicado de manera indebida al momento de realizarse las investigaciones en sedes policiales, resultado de análisis subjetivos sobre la responsabilidad del conductor respecto a las circunstancias y hechos que generaron el accidente de tránsito y que debiendo determinar la acción peatonal como un factor determinante, esta es direccionada al conductor de forma subjetiva.

Para finalizar con la novena pregunta, Cusi, Castro, Andrade, Calderón, Ricalde, Serra, Apaza, Castillo y Acevedo (2023), hacen alusión a que el peatón que causa un accidente de tránsito, tiene ya un castigo con la lesión que le generó el accidente de tránsito que él mismo propició, que es evidente que las sanciones administrativas que existen en la actualidad no se aplican debidamente generando impunidad en el actuar del peatón, ya que son considerados como víctimas en vista que las sanciones son direccionadas hacia los conductores, y esto se debe a que no existe una normatividad reguladora, obteniéndose como respuesta por parte de los estudiosos conocedores de este campo, que no existe una sanción eficiente, empezando por el lado de la inacción de las autoridades en la imposición de las infracciones existentes en el RNT.

Ahora bien, describimos los resultados de la guía de análisis documental en lo que concierne al **Objetivo General** que busca analizar la conducta del Peatón regulada en el reglamento Nacional de Transito vigente y su repercusión en los accidentes

de Tránsito en el Distrito Bellavista-Callao 2022. Para lograr esto, se hizo un análisis del EXP 2002-2005, de la SEGUNDA SALA PENAL DE REOS LIBRES DE LA CORTE SUPERIOR DE LIMA NORTE, en donde los magistrados de la Sala Superior, señalaron que la conducta del agente (conductor), no creo un riesgo jurídicamente relevante que haya generado el resultado, ya que se desplazaba por el carril izquierdo de la avenida principal, desprendiéndose que no lo hacía a excesiva velocidad y por el contrario, existe la autopuesta en peligro de la víctima, asumiendo la consecuencia de su riesgo, cruzando de manera intempestiva dicha avenida y que teniéndose la teoría de la imputación objetiva, el obrar bajo su propio riesgo tendría una eficacia excluyente del tipo penal, lo que resulta a la absolución del apelante, ya que en el presente caso, no se advierte la presencia de dos elementos de tipo objetivo en el delito culposo, tal como la violación de un deber objetivo establecido en la norma y la producción de un resultado típico imputable objetivamente al autor que creó o incrementó un riesgo jurídicamente relevante, ya que de las investigaciones, se tiene que el procesado no realizó maniobra que pudiera incrementar el riesgo mientras que el agraviado lejos de cruzar por un lugar destinado a ello, lo hace de manera intempestiva y bajo los efectos del alcohol; por lo que en su decisión final, la Sala Superior decide revocar la sentencia que falla condenando al investigado por homicidio culposo reformándola y absolviéndolo.

Respecto a nuestro **primer objetivo específico** de investigación; que busca definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022, el EXP 4881-2015-89, CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA LIBERTAD, TERCERA SALA PENAL SUPERIOR, establece como un factor contributivo, la acción del peatón, quien era una persona de la tercera edad, y que al realizar su desplazamiento por esta vía, sin tomar sus medias de seguridad y precaución posible, ya que se encontraba solo y sin el apoyo de una persona apta para cruzar la avenida, generó que sea atropellado por el conductor de la motocicleta, siendo insuficiente el hecho de que al momento de realizarse el evento dañoso, este no contaba con Licencia de conducir, no encontrándosele otra conducta negligente que se pueda calificar como objetivamente idóneo para que se produzca el resultado dañoso, acreditándose de

esta manera la responsabilidad de la víctima por contribuir a la realización del este riesgo no permitido.

Para finalizar, con el **segundo objetivo específico**, que busca Identificar cómo el desconocimiento del Reglamento Nacional de Transito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022, la CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA NORTE - SEGUNDA SALA PENAL - REOS LIBRES, en el Exp. 2006-201; toma como referencia, que el desplazamiento negligente y confiado del peatón al momento de hacer un mal uso de la vía por la que transitaba, ya que se concluyó que el factor determinante del accidente de tránsito fue que el peatón ingreso a la circulación vehicular en condiciones peligrosas como desfavorables, también en el cuarto punto señalan como la conducta del agente no creó un riesgo jurídicamente relevante porque estaba siguiendo el procedimiento estándar, muy al contrario del peligro autoimpuesto de la propia víctima, siendo que la situación es consecuencia de su imprudencia a la hora de cruzar, esto tiene concordancia con la teoría moderna, en la que se promueve que la imputación objetiva al obrar a propio riesgo de los agraviados, tiene una eficacia excluyente del tipo penal.

Este fue el motivo por el cual se revocó la anterior sentencia que falló condenando al conductor Velmer Ccahuana Najarro por delito contra la vida el cuerpo y la salud- Homicidio Culposo en Agravio de Santo. Con esta perspectiva podemos saber cómo en muchos casos, jueces fallan de manera injusta contra los conductores por accidentes de tránsito por el cual su imputación es mínima recayendo esto en los peatones, ya que con una propia regulación, este caso debió haber terminado en la primera instancia porque el peritaje señaló la conducta impropia del peatón fue lo que llevó al accidente de tránsito, pero al mismo tiempo se debe considerar que muchos de estos problemas vienen de que el Reglamento de Seguridad Vial, está enfocado en lo que el conductor debe hacer, siendo la conducta peatonal, un tema menor que no está propiamente regulado, como aplicado por los encargados de mantener el orden en las vías públicas, como también de que el código Penal no tiene un inciso en donde aborde las conductas peatonales que pueden provocar accidentes de tránsito.

En esta sección redactamos la **discusión de resultados**, los instrumentos que utilizamos fueron a través de la recolección de datos de la guía de entrevistas, como análisis documental, junto a los antecedentes y la doctrina, por este motivo indicaremos la discusión con respecto al **Objetivo General**.

Para iniciar y tomando en cuenta lo obtenido en el instrumento de recolección de datos correspondiente a la guía de entrevista, se ha llegado a evidenciar que la conducta inadecuada del peatón al momento de hacer uso de la vía de tránsito, es generadora de gran cantidad de accidentes de tránsito, que al contrario, por ser el actor más vulnerable, este debería tener más conciencia vial, sumado a ello que nuestro Código Penal, favorece al peatón, ya que solo tipifica el actuar del conductor; asimismo de la sentencia de la SEGUNDA SALA PENAL DE REOS LIBRES DE LA CORTE SUPERIOR DE LIMA NORTE, la EXP 2002-2005, señala que existe la autopuesta en peligro de la víctima, ya que al cruzar de manera intempestiva, asume las consecuencias de su riesgo y que, respecto a la presente jurisprudencia, es necesario resaltar que del resultado de la sentencia, y tomando en cuenta la teoría de la imputación objetiva, es necesario establecer criterios que generen responsabilidad al actuar del peatón, al hacer un mal uso de las vías y que ocasiona accidentes de tránsito.

Como antecedente, abordaremos el consenso de la Ley General de Tránsito, Ley 27181, aprobada con el DS. 033-2001-MTC, que reguló sanciones e infracciones que se impondrían al peatón, así como su aplicación. Esta norma no se cumplió como se anticipó y las que le sucedieron tuvieron un mismo resultado, hasta que esta Ley se reglamentó con el DS. 040-2010-MTC, estableciendo sanciones que deberán ser aplicadas a los peatones infractores a la normatividad de tránsito vigente.

Con respecto a los hallazgos de nuestras corrientes doctrinarias, es necesario mencionar a Santa Cruz (2018), quien concluye que respecto a las sanciones y sentencias impuestas por magistrados penales, muestran una postura incorrecta al momento de calificar la responsabilidad ; en esta misma línea, Carretero (2018),

señala que es de suma importancia que un Juez que está a cargo de un caso por accidente de tránsito, deberá tomar en cuenta las consideraciones que contengan información recolectada que ayude a determinar el factor predominante y contribuyente de manera correcta.

Por lo que, de los hallazgos descritos en los instrumentos de recolección de datos, antecedentes de investigación y corrientes doctrinarias, se demuestra el **Supuesto general**: “La falta de rigurosidad por parte de las autoridades en la imposición de sanciones ya establecidas en la normatividad vigente, hacia los peatones, genera el no acatamiento de lo ya establecido por Ley, ocasionando delitos por accidentes de tránsito”, toda vez que, los entrevistados coincidieron respecto a que la imposición de sanciones debería establecerse de igual forma hacia el peatón, ya que nuestro código penal solo se basa a la conducta del conductor, tomando en consideración las sentencias emitidas en nuestra jurisprudencia, en la que la teoría de imputación objetiva, se basa a los actos realizados por la víctima, como factor contribuyente, lo que resultó de la absolución del conductor.

Seguido a ello y respecto al **Objetivo Específico 1**, y partiendo de los hallazgos encontrados en el instrumento de recolección de datos que corresponde a la guía de entrevista, los entrevistados coinciden en la idea de que la imprudencia del peatón podría considerarse también un factor predominante ya que en la doctrina y en la jurisprudencia esto es catalogado como exposición al peligro ejercido por la víctima, siendo que estas actitudes generan gran cantidad de accidentes de tránsito, que según nuestra norma, es el conductor quien debe guardar el cuidado correspondiente; asimismo, el EXP 4881-2015-89, CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA LIBERTAD, TERCERA SALA PENAL SUPERIOR, sugiere a que pese que, el peatón es a quien se le establece el factor contributivo, por la forma en la hizo uso indebido de la vía, omitiendo las medidas de seguridad y de precaución, queda acreditada su responsabilidad, en vista que contribuyó a la realización del riesgo.

Ahora bien, de nuestros antecedentes encontrados, podemos rescatar que de acuerdo con lo establecido por la Corte Suprema de Justicia (2018), en la Casación 1714-2018, se sostiene que la exoneración de la responsabilidad que se da por el

actuar imprudente de la víctima, se encuentra ya regulada en la norma vigente y que deberá ser sometida a juicio de valor por parte de los magistrados, a fin de determinarse si se debería aplicar o no.

Continuando con la descripción en lo hallado en nuestras fuentes doctrinarias, es menester señalar a Diego (2017), quien señala que la imprudencia en la que recaen los peatones, se da generalmente por la falta de fiscalización de los entes controladores y su falta de cultura vial, lo que resulta en accidentes de tránsito; y en esa misma perspectiva, Rivera (2021), hace énfasis en que es necesaria la intervención de las autoridades pertinentes que ayuden a disminuir los choques en las vías de tránsito y que son generadas tanto por conductores como por peatones.

Estando a ello, de los aciertos ubicados, en el instrumento que acopia la data requerida en la presente investigación, tales como antecedentes y doctrina, se demuestra el **Supuesto Específico 1**: “La falta de fiscalización de las autoridades, genera que los usuarios del tránsito vial, tanto peatones y conductores, actúen de manera imprudente al momento de hacer uso de las vías”, en vista que, es evidente que la conducta imprudente del peatón al hacer uso de la vía, se debe por la poca fiscalización por parte de las autoridades; así como, la no imposición de las Papeletas de infracción al tránsito, establecidas en el RNT, resulta del mal uso de las vías, no acatando lo establecido en la normatividad vigente.

Para culminar, respecto al **Objetivo Específico 2**, empezamos por señalar, que en razón a lo hallado, en el instrumento de recolección de datos que corresponde a la guía de entrevista, Los entrevistados inciden en que pese a la señalización que existe en las vías de tránsito, los peatones incumplen con lo establecido, y esto se debe a la costumbre y la no aplicación de sanciones ya establecidas, que es necesaria la sensibilización que muestre los resultados reales de un accidente de tránsito y que las autoridades se ocupen en mejorar la infraestructuras de las vías, puentes y pasos peatonales, para un adecuado uso por parte del peatón, pudiendo disminuir considerablemente los atropellos. En esa misma línea, la CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA NORTE - SEGUNDA SALA PENAL - REOS LIBRES, en el Exp. 2006-201, hace mención que la autopuesta en peligro, imprudente por parte del peatón, género que este sea atropellado, lo que concuerda

con la moderna teoría de la imputación objetiva al obrar a propio riesgo de los agraviados.

Continuando con los hallazgos referente a nuestra investigación, como antecedente tenemos a Quispe (2018), el mismo que sostiene que cuando se configura una reparación que indemniza daños y perjuicios, se establece en el CC., que el conductor que ha generado el daño, no está siempre obligado a indemnizar el daño que se haya ocasionado; solo si puede probar, que el peatón es responsable del accidente por su conducta inadecuada.

Seguido a ello, en nuestra doctrina, Abanto (2022), refiere que los atropellos se reflejan en los accidentes de tránsito que involucran directamente a los peatones, no recibiendo ningún tipo de responsabilidad por parte de los jueces, lo que provoca que no tomen en serio la ley lo que recae en su incumplimiento, teniendo un efecto negativo en la seguridad vial.

En consecuencia de las afirmaciones encontradas, en los instrumentos de recolección de datos, antecedentes de investigación y doctrina, se demuestra el **Supuesto Específico 2:** “La no imputación de responsabilidad, genera que se haga mal uso de las vías de tránsito por parte de los peatones”, debido a que efectivamente, el incumplimiento de lo establecido en la normatividad que regula el tránsito vial tanto a conductores y peatones, no se aplican sanciones ejemplares, lo que conlleva a que se sigan infringiendo de manera preocupante las reglas de tránsito y que genera que ocurran accidentes de tránsito, no siendo posibles de responsabilidad en la mayoría de casos, en las que el juez determinó dictar sentencia al conductor.

## **V. CONCLUSIONES**

### **PRIMERO**

Existe dejadez por parte de las autoridades competentes, en vista que, en la actualidad, muy a pesar de que se encuentra establecido en el contenido del DS. 016-2009-MTC, las sanciones y obligaciones a los peatones, y que no son exigidas por las autoridades competentes, las mismas que se encuentran normadas, tiene repercusión con en el accionar peatonal, al momento de hacer uso de una vía, asimismo; cabe señalar que actualmente en los niños y adultos existe desconocimiento y un total desinterés en el cumplimiento de las medidas de seguridad como la cultura vial, lo que causaría un alarmante número de accidentes de tránsito en el futuro, siendo que el peatón pasa a ser un factor determinante en dichos casos.

### **SEGUNDO**

En nuestro Código Penal, no se encuentra establecido un tipo penal que impute responsabilidad al peatón, por transgredir la normatividad vigente, con su imprudente actuar, y por omitir su deber de cuidado, lo que conlleva a ocasionar accidentes de tránsito; poniendo en riesgo su propia vida y las de los demás; favoreciendo al Peatón, y que fomenta de manera indirecta la falta de cultura vial.

### **TERCERO**

A la luz de nuestro estudio sobre los delitos de accidentes de tránsito, en el Derecho penal, es claro que no se toma en cuenta la conducta del peatón como un factor al que se le deba atribuir una pena, por el simple hecho de que las conductas peatonales imprudentes, no están considerados como un agravante en caso de que provoque un Homicidio Culposo, esto se puede resaltar en el artículo 111 del CP, en cuanto a uno de los agravantes que están establecidos, solo señalan al conductor que esté afectado por sustancias psicotrópicas provoque un accidente de Tránsito que resulte en la muerte de un individuo, de esta manera se está ignorando todos los casos en las que es un peatón el factor determinante para el desenvolvimiento de un delito por accidente de Tránsito en el Perú.

## **VI. RECOMENDACIONES**

- Es imperativo que las autoridades locales hagan cumplir la normativa del Reglamento Nacional de Tránsito, ya que aun cuando existen normas que sancionan de manera no tan severa a los peatones, estas solo son aplicadas en raras ocasiones, lo que ocasiona un deterioro de la conducta del Peatón. Todo esto en función de prevenir futuros accidentes de Tránsito ocasionados por alguna imprudencia o impericia de parte del actor peatonal en la vía pública.
- Las autoridades competentes deberán incidir en fomentar y culturizar a la sociedad (adultos y niños), a través de charlas de concientización y educación vial, a través de la utilización de herramientas como los diferentes medios de comunicación y red social, sobre causas y consecuencias de los accidentes de tránsito vial, de este modo se incrementaría la cultura vial en los actores peatonales.
- Al Ministerio de Educación, estudiar de donde nace la imprudencia e impericia en la conducta del peatón, con la finalidad de que se implemente la educación vial en la currícula de estudios en cada institución educativa.
- Es menester que el Poder Legislativo disponga la implementación en el Artículo 111 del C. P. peruano, que aborda el homicidio culposo, adhiriendo un párrafo, en la que la inconducta peatonal sea imputable y sancionable cada vez que esta resulte con la muerte, y que derive a la encuadernación de las conductas, como del tipo penal de omisión del deber de cuidado por parte del peatón, como delito de homicidio culposo, entendiéndose que esto deriva de la imprudencia del peatón renuente a cumplir lo establecido por ley.

## REFERENCIAS

- Abanto, J. (2022). La Responsabilidad Civil por Accidentes de Tránsito. Un Punto de Vista Judicial. Recuperado de: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/jaimedavidabantotorres/2022/02/10/la-responsabilidad-civil-por-accidentes-de-transito-un-punto-de-vista-judicial/>
- Algora, A., Russo, Marcel., Suasnavas, P., Merino, P., Gómez, A., (March 10, 2017). Epidemiological study of fatal road traffic accidents in Ecuador. Article in Australasian Medical Journal, 238 - 245. [https://www.researchgate.net/profile/Antonio-Gomez-Garcia-2/publication/315779703\\_Epidemiological\\_study\\_of\\_fatal\\_road\\_traffic\\_accidents\\_in\\_Ecuador/links/58e41263a6fdccc85bdf34c0/Epidemiological-study-of-fatal-road-traffic-accidents-in-Ecuador.pdf](https://www.researchgate.net/profile/Antonio-Gomez-Garcia-2/publication/315779703_Epidemiological_study_of_fatal_road_traffic_accidents_in_Ecuador/links/58e41263a6fdccc85bdf34c0/Epidemiological-study-of-fatal-road-traffic-accidents-in-Ecuador.pdf)
- Algora, A., Tapia, O., y Gómez, A. (9 de marzo del 2017). Análisis espacial de los Accidentes de Tránsito en los Cantones de la Provincia de Pichincha, 2016. Revista Ciencia América. Repositorio Digital UISEK. 6(1). <https://repositorio.uisek.edu.ec/bitstream/123456789/3001/1/02.%201390-9592%20GOMEZ%20ANTONIO%202017-03.pdf>
- Algora, A., Russo, M., Suasnavas, P., Merino, P., Gómez, A. (diciembre del 2017). Tendencias de los accidentes de tránsito en Ecuador: 2000-2015. Revista Gerencia y políticas de salud. 16(33). 52-58. <https://www.redalyc.org/pdf/545/54553416004.pdf>
- Álvarez, I. (28 de junio del 2019). Accidentes de Tránsito, una causa de muerte inevitable. Revista Accidentes de Tránsito. <https://www.yumpu.com/es/document/read/62717891/revista-accidentes-de-transito>
- An-Magritt, K., Torbjørn R., (December 2019). Risk perception, worry, and pedestrian behaviour in the Norwegian population. Science Direct journals & books, Volume 133.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457519301071?via%3Dihub>

Barrios, J., Hochberg, Y. Y Yi, H. (2022). The cost of convenience: Ridehailing and traffic fatalities. *Journal of operations management*. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1002/joom.1221>

Barrón, R. (2018). La reparación civil y su relación con los delitos culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte en el año 2017. [Tesis para optar el grado académico de Maestro en Derecho Penal y Procesal Penal]. Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo.

Buedo, P, Siberman, P. Sticker, A. (2016). Errores Humanos auto referenciados por los Peatones del Sistema vial de la ciudad de Bahía Blanca, Argentina: Estudio descriptivo observacional. *Revista Científica, Scielo Uruguay*, 32(1): 36-1. [http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1688-03902016000100005](http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-03902016000100005)

Carretero, J. (2018). La aplicación de la imputación objetiva para accidentes de tránsito, en el Distrito Judicial de Lima y Lima Este, año 2015. [Tesis para obtener el grado de Doctor]. Universidad Nacional Federico Villarreal. [https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUNF\\_26bbb544bc023499084bab4acd535167](https://alicia.concytec.gob.pe/vufind/Record/RUNF_26bbb544bc023499084bab4acd535167)

Castillo, O. (2019). Regulación de la Responsabilidad Penal del Peatón Imprudente y negligente en el Perú. [Tesis para optar el Grado Académico de Abogada]. Repositorio Universidad César Vallejo. [https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/48477/Castillo\\_COS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/48477/Castillo_COS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Chalco, A. (2017). La problemática de la reparación civil en los delitos culposos por accidente de tránsito en los Juzgado de Tránsito y seguridad vial en la Corte Superior de Lima Norte 2014 – 2016. [Tesis para obtener el título profesional de abogado]. Repositorio de la Universidad Cesar

Vallejo.

[https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/15122/Chalco\\_CAB-SD.pdf?sequence=2&isAllowed=y](https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/15122/Chalco_CAB-SD.pdf?sequence=2&isAllowed=y)

Constante, N. (2017). Accidentes de Tránsito producidos por imprudencia y negligencia de conductores y peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, año 2016 [Proyecto de investigación previo a la obtención del Título de Abogada, Universidad Central de Ecuador]. Repositorio Digital de la Universidad Central de Ecuador. <http://www.dspace.uce.edu.ec/handle/25000/13253>

Corte Suprema de Justicia (2018). Casación 1714-2018-Lima. <https://www.gacetajuridica.com.pe/boletin-nvnet/ar-web/Cas-1714-20189-Lima.pdf>

Coronado, M. (07 de enero del 2022). Accidentes de Tránsito y el no Uso de la Cebra. Osadía Jurídica. <https://www.osadajuridica.com/post/accidentes-de-tr%C3%A1nsito-y-el-no-uso-de-la-cebra>

Díaz, U. (2021). La Responsabilidad civil por accidentes de tránsito. A propósito de la Casación 1714-2018-Lima. [Tesis para optar el título de abogado]. Universidad de Piura. Facultad de Derecho. Programa de Derecho Piura, Perú. Repositorio Institucional Piura. <https://pirhua.udep.edu.pe/handle/11042/5272>

Diego, P. (2017.) La Responsabilidad por Accidentes de Automotores en la Realidad y en el Nuevo Código Civil y Comercial. Revista Temas de Derecho Civil, persona y patrimonio. 65-76. <http://www.saij.gob.ar/martin-diego-pirota-responsabilidad-accidentes-automotores-realidad-nuevo-codigo-civil-comercial-dacf200113-2017-02/123456789-0abc-defg3110-02fcanirtcod?&o=7&f=Total%7CFecha%7CEstado%20de%20Vigencia%5B5%2C1%5D%7CTema/Transporte/veh%EDculos%7COrganis>

mo%5B5%2C1%5D%7CAutor%5B5%2C1%5D%7CJuridicci%F3n  
%5B5%2C1%5D%7CTribunal%5B5%2C1%5D%7CPublicaci%F3n%  
5B5%2C1%5D%7CColecci%F3n%20tem%Etica%5B5%2C1%5D%  
7CTipo%20de%20Documento/Doctrina&t=40

Eichelberger, A., MacCartt, A., Cicchino J., (June 2018). Fatally injured pedestrians and bicyclists in the United States with high blood alcohol concentrations. Science Direct journals & books, Volume 65, 01 - 09. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437517302426>

Estrada, N. (2019). Mortalidad por accidentes de tránsito: Peatones Colombia 1998 - 2016. [Maestría en salud Pública]. <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/20600/2019nelcyestrada.pdf?isAllowed=y&sequence=1>

Evtiukova, S., Grigory, E. (2018). Finite element method for reconstruction of road traffic accidents. Science Direct journals & books, 36, 157 – 165. [https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146518304083?ref=pdf\\_download&fr=RR-2&rr=75841cf56abc56a0](https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146518304083?ref=pdf_download&fr=RR-2&rr=75841cf56abc56a0)

Flores, C., Patiño, C., Rodriguez, J., Ariza, L. Y Gonzales, R. (2018). Análisis multicausal de accidentes de tránsito en dos ciudades de Colombia. Archivo de Medicina. 18 (1). <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=273856494007>

Kumar, S. (2017). Road Traffic Accidents in India: Issues and Challenges. Science Direct journals & books. 25, 4708 – 4719. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307913>

Lalika, L., Kitali, A., Kidando. E., Sando. T., Alluri. P., (February 2022). What are the leading causes of fatal and severe injury crashes involving older pedestrian? Evidence from Bayesian network model. Science Direct journals & books, Volume 80, 281 - 292.

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0022437521001626>

Li, J., Cho, M., Zhao, X., Ju, W., Malle, B., (May 14, 2016). From Trolley to Autonomous Vehicle: Perceptions of Responsibility and Moral Norms in Traffic Accidents with Self-Driving Cars. ResearchGate, 01 - 08. [http://www.xuan-zhao.com/uploads/5/6/1/6/5616522/li\\_et\\_al\\_sae\\_paper\\_on\\_av\\_dilemma.pdf](http://www.xuan-zhao.com/uploads/5/6/1/6/5616522/li_et_al_sae_paper_on_av_dilemma.pdf)

Li, B. (2014). A bilevel model for multivariate risk analysis of pedestrians' crossing behavior at signalized intersections. *Transportation Research Part B*, 65, 18– 30

Mariano, C., Crispin A., (2019). Pedestrian mortality in traffic accidents in Brazil: temporal trend analysis, 1996-2015. Scielo Brazil. <https://www.scielo.br/j/ress/a/WVjSCXkfC9Ztv5yYGGsxCpd/?lang=pt>

Ministerio del Interior de la República de Colombia. (2021). Decreto 1252. "Por el cual se modifica el literal a del artículo 2.3.2.1 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 y se sustituye el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 3 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. [https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma\\_pdf.php?i=172386](https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma_pdf.php?i=172386)

Mingorance, S. (2017). La seguridad vial en el ordenamiento penal: Justificación y crítica. *Revista de derecho UNED*. (20). <https://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/19498/16334>

Mohammed, A., Ambak, K., Mancy, A. Y Syamsunur, D. (June 30, 2019). A Review of Traffic Accidents and Related Practices Worldwide. *The open Transportation journal*. 13, 65 – 83.

<https://www.opentransportationjournal.com/VOLUME/13/PAGE/65/FULLTEXT/>

MTC. (2001-2021). Texto Único ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito: Recuperado de: [https://www.rimac.com.pe/uploads/Reglamento\\_Nacional\\_de\\_Transito.pdf](https://www.rimac.com.pe/uploads/Reglamento_Nacional_de_Transito.pdf)

Pasco, M., Ponce, M. (2018). Guía de investigación en ciencias de gestión. Vicerrectorado de Gestión Pontificia Universidad Católica del Perú, (02). <https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/172009/Gu%c3%ada%20de%20Investigaci%c3%b3n%20en%20Ciencias%20de%20la%20Gesti%c3%b3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Pirota, M. (10 de noviembre del 2017). El Peatón y su comportamiento Vial: Reglas a tener en cuenta para evaluar su conducta y eventual responsabilidad. Ministerio de Justicia y Derechos Humanos Argentina. 1-14. <http://www.saij.gob.ar/martin-diego-pirota-peaton-su-comportamiento-vial-reglas-tener-cuenta-para-evaluar-su-conducta-eventual-responsabilidad-dacf200095/123456789-0abc-defg5900-02fcanirtcod?&o=1&f=Total%7CFecha%7CEstado%20de%20Vigencia%5B5%2C1%5D%7CTema/Derecho%20administrativo%5B3%2C1%5D%7COrganismo%5B5%2C1%5D%7CAutor/MART%CDN%20DIEGO%20PIROTA%7CJurisdicci%F3n%5B5%2C1%5D%7CTribunal%5B5%2C1%5D%7CPublicaci%F3n%5B5%2C1%5D%7CColecci%F3n%20tem%Etica%5B5%2C1%5D%7CTipo%20de%20Documento/Doctrina&t=13>

Ramos, M. (2019). Accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, periodo 2017. [Tesis para optar el grado de Maestra en derecho Civil y comercial]. Repositorio de la

Universidad Nacional Federico Villarreal.  
<https://repositorio.unfv.edu.pe/handle/20.500.13084/3651>

Quispe, R. (2018). La reparación civil por imprudencia del peatón. [Tesis para optar el grado de abogado]. Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo.  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/27751>

Santa Cruz, P. (2017). La fundamentación y la aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Lima, año 2015. [Tesis para optar el título profesional de abogado]. Repositorio de la Universidad de Huánuco.  
<http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/884/SANTA%20CRUZ%20HUILLCAHUAMÁN%2c%20PETER.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Senado y Cámara de Diputados de la Nación Argentina. (2014). Ley 26994. Deroga las leyes N° 11.357, 13.512, 14.394, 18.248, 19.724, 19.836, 20.276, 21.342 y Aprueba el Código Civil y el Código de Comercio.  
<http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=235975>

Rendon, D. (2018). La Prisión Preventiva en delitos de homicidio culposo por accidentes de tránsito en la jurisdicción de la Corte Superior de Lima Norte. [Tesis para optar el título profesional de abogado]. Repositorio de la Universidad Cesar Vallejo.  
<https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/19973?locale-attribute=es>

Resolución Externa Nro. 1116-2021 CONASET. (09 de abril del 2021). Comisión Nacional de seguridad de tránsito. Gobierno de Chile.  
<https://www.subtrans.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/Resoluci%C3%B3n-Exenta-1116-Aprueba-Estrategia-Nacional-de-Seguridad-de-Tr%C3%A1nsito-2021-2030.pdf>

- Rivera, Á., y Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando*, 8(29), 94-101. <https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2189>
- Rolison, J., Regev, S., Moutari, S. Y Feeney, A. (2018). What are the factors that contribute to road accidents? An assessment of law enforcement views, ordinary drivers' opinions, and road accident records. *Science Direct journals & books*, 115, 11 – 24. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0001457518300873>
- Sánchez, H., Reyes, C., & Mejía, K. (junio de 2018). *Manual de términos en investigación científica, tecnológica y humanística*. Lima, Perú: Bussiness Support Aneth S.R.L. Recuperado el 10 de octubre de 2020, de: <https://www.urp.edu.pe/pdf/id/13350/n/libro-manual-de-terminos-eninvestigacion.pdf>
- Valenzuela, L. (2015) Entornos de movilidad peatonal: una revisión de enfoques, factores y condicionantes, *Revista Científica EURE Scielo Santiago*. [https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0250-71612015000300001](https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612015000300001)
- Vicente, E. (2017). La Vulnerabilidad del Capital Humano en la Vialidad Lima Metropolitana y el Callao. *Revista Gestión En El Tercer Milenio*, 19(38), 23–32. <https://doi.org/10.15381/gtm.v19i38.13785>
- Villavicencio, F. (2006). *Derecho Penal parte general*. Editora Jurídica Grijley. <https://www.pj.gob.pe/wps/wcm/connect/eef5488046e115b997a59744013c2be7/Tema+III.-+Atipicidad+ante+Actuar+Culposo+concurrente+de+la+V%C3%ADctima+y+el+Conductor.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=eef5488046e115b997a59744013c2be7>
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., Vargas, P. (2021). Análisis de Responsabilidad Penal en Infracciones de Tránsito del peatón como Víctima e Irresponsable concurrente. *Revista Científica*. Dominio de las

Ciencias, 7(2), 87 - 104.  
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=8231821>

Wen, H., Chicchino, J., (December 2018). An examination of the increases in pedestrian motor-vehicle crash fatalities during 2009–2016. *Science Direct journals & books*, Volume 67, 37 - 44.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437518303517>

Wen, H., Chicchino, J., (September 2022). Relationship of pedestrian crash types and passenger vehicle types. *Science Direct journals & books*, Volume 82, 392 - 401.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0022437522000949>

Zamrib, A. Y Subiantorod, S. (2017). Three Strategies Reducing Accident Rates at Black Spots and Black Sites Road in Riau Province, Indonesia. 25, 2153 – 2166. *Science Direct journals & books*.  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307226?via%3Dihub>

Zhang, W., Wang, K. (2016). Exploring factors affecting pedestrians' red-light running behaviors at intersections in China. *Accident Analysis and Prevention*, 96, 71–7

## Anexos

### Anexo 1: Matriz de categorización

PROBLEMA GENERAL:	OBJETIVO GENERAL	SUPUESTO GENERAL:	CATEGORÍAS	SUBCATEGORÍAS	METODOLOGÍA
¿Como la conducta peatonal repercute en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022?	Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.	La falta de rigurosidad por parte de las autoridades en la imposición de sanciones ya establecidas en la normatividad vigente, hacia los peatones, genera el no acatamiento de lo ya establecido por Ley, ocasionando delitos por accidentes de tránsito.	<b>Conducta del peatón</b>  Es una acción humana de la vida cotidiana, la misma que se expresa en lugares que son destinados para vías vehiculares y de uso exclusivo de peatones (Jiménez 2019)	<b>SUBCATEGORÍA 01:</b> Imprudencia  <b>SUBCATEGORÍA 02:</b> Impericia	<b>Enfoque:</b> Cualitativo  <b>Tipo:</b> Básica  <b>Diseño:</b> Teoría fundamentada  <b>Participantes y Documento:</b>  <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Participantes:</b> 1 fiscal 8 abogados</li> </ul> <b>Técnicas e Instrumentos:</b> Entrevista y análisis documental  <b>Método de análisis de datos:</b>  Método Interpretativo Método Descriptivo Método Inductivo Método Analítico
<b>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</b>	<b>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</b>	<b>SUPUESTOS ESPECÍFICOS:</b>			
¿Cómo la imprudencia como conducta del peatón, repercute en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022?	Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los delitos por accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.	La falta de fiscalización de las autoridades genera que los usuarios del tránsito vial, tanto peatones y conductores, actúen de manera imprudente al momento de hacer uso de las vías.	<b>Delitos por Accidentes de Tránsito</b>  Evento fortuito en el que participa un vehículo motorizado y que deja consecuencias personales y materiales (Ramos, 2019).  Por otro lado, el RNT aprobado con el DS. 033 – 2021-MTC, hace énfasis en que es un evento que causa daño a las personas y a las cosas, y que es causado directamente por un vehículo.	<b>SUBCATEGORÍA 01:</b> Choque  <b>SUBCATEGORÍA 02:</b> Atropello	
¿Cómo la conducta del peatón provoca choques o atropellos en los delitos de accidente de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022?	Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.	La no imputación de responsabilidad genera que se haga mal uso de las vías de tránsito por parte de los peatones			

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado:

Cargo:

Institución:

Fecha:

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, lo que se evidencia en los peatones y que genera el no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito y que ocasiona que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

- 1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

---

---

---

---

**2. De acuerdo con su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

---

---

---

---

**3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

---

---

---

---

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

---

---

---

---

**5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

---

---

---

---

**6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

---

---

---

---

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

---

---

---

---

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

---

---

---

---

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

---

---

---

---

---

**Firma y sello**

## Anexo 3: Validación de instrumentos

Anexo 3

### VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

#### I. DATOS GENERALES

- |  |   |   |
|--|---|---|
| 1. Apellidos y Nombres                         | : | VÁSQUEZ TORRES Arturo RAFAEL  |
| 2. Cargo e institución donde labora            | : | Docente de la Universidad César Vallejo                             |
| 3. Nombre del instrumento motivo de evaluación | : | Guía de Entrevista  |
| 4. Autor de instrumento                        | : | Aldabaca Fernández, Julissa Maribel<br>Castillo Bravo, Oscar Alexis |

#### II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	No cumplen con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado													X
2. OBJETIVIDAD	Se expresar la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado													X
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica													X
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales												X	
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías												X	
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos												X	
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos teóricos y Científicos													X
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivode la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudios y participantes												X	
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos												X	

#### III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

SI

#### IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

97.5%

Firma del experto informante

  
 DNI: 41627787  
 CAL 43741  
 CEL 999180166

Anexo 3

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1. Apellidos y Nombres : **LORA BRENNER CARLOS ARMANDO**  
 2. Cargo e institución donde labora : Docente de la Universidad César Vallejo  
 3. Nombre del instrumento motivo de evaluación : Guía de Entrevista  
 4. Autor de instrumento : Aldaboca Fernández, Juliana Maribel  
 Castillo Bravo, Oscar Alexis

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	No cumplen con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado													✓
2. OBJETIVIDAD	Se expresar la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado													✓
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho													✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica													✓
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales													✓
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías													✓
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científico													✓
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos técnicos y Científicos													✓
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivo de la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudio y participantes													✓
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos													✓

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El instrumento cumple con los requisitos para su aplicación
- El instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

SI

100%

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN

Figura del experto informante  
 Carlos Armand Lora Brenner  
 ABOGADO  
 P. C.A.C. 4086

Anexo 3

VALIDACIÓN DE INSTRUMENTO

I. DATOS GENERALES

1. Apellidos y Nombres
2. Cargo e institución donde labora
3. Nombre del instrumento motivo de evaluación
4. Autor de instrumento

Sala zar Chavez Jorge Frank  
 Docente de la Universidad César Vallejo  
 Guia de Entrevista  
 Aldabaca Fernández, Julissa Maribel  
 Castillo Bravo, Oscar Alexis

II. ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Criterios	Indicadores	No cumplen con su aplicación						Cumple en parte con su aplicación			Si cumple con su aplicación			
		40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Esta formulado con lenguaje apropiado													X
2. OBJETIVIDAD	Se expresar la realidad como es, indica cualidad de objetivo y la adecuación al objeto investigado													X
3. ACTUALIDAD	Esta de acorde a los aportes recientes al derecho													X
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica											X		
5. SUFICIENCIA	Cumple con los aspectos metodológicos esenciales											X		
6. INTENCIONALIDAD	Esta adecuado para valorar las categorías											X		
7. CONSISTENCIA	Se respalda en fundamentos técnicos y/o científicos													X
8. COHERENCIA	Existe coherencia entre los problemas, objetivos y supuestos, basado en los aspectos teóricos y Científicos													X
9. METODOLOGÍA	El instrumento responde al objetivode la Investigación: Tipo, diseño, categorías, escenario de estudios y participantes													X
10. PERTINENCIA	El instrumento tiene sentido, enfrenta un problema crucial, está situado en una población en territorio, es interdisciplinaria, tiene relevancia global, y asume responsablemente las consecuencias de sus hallazgos												X	

III. OPINIÓN DE APLICABILIDAD

- El Instrumento cumple con los Requisitos para su aplicación
- El Instrumento no cumple con los requisitos para su aplicación

Si

98%

Jorge Frank Salazar Chávez  
 ABOGADO  
 C.A.S. 806

Firma del experto informante

18 12 05 74

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN:

## Anexo 2

### INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS

#### GUÍA DE ENTREVISTA

##### Título:

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Entrevistado: Gary Froilán Cusi Coarita

Cargo: Fiscal Adjunto Provincial de Delitos de Corrupción de funcionarios de Lima – Centro.

Institución: Ministerio Público

Fecha: 13 de abril de 2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

- 1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Desde luego que sí, ya que muchos de los accidentes de tránsito se debe de una imputación a la víctima al no considerar como importante el cumplimiento de las señales de tránsito para los peatones y vehículos de tránsito. No hay duda que los

peatones prefieren omitir el cumplimiento debido a que no quieren subir puentes peatonales, o semáforos, zonas de paso de peatones, etc.

Singularmente, el peatón prefiere no cumplir las señales de tránsito debido a que prefiere el fácil acceso o cortes de tramos, lo cual conlleva a que se ocasionen accidentes de tránsito.

**2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito?**

**Explique:**

No considero que sea por cultura vial, ya que muchas de las señales de tránsito son claras para su cumplimiento, tal es el caso del semáforo. Considero que no se trata de cultura, sino que, de la capacidad de cada persona de lograr en la misma conciencia en el cumplimiento de las mismas, pues la cultura tiene que ver con la realización de conductas de conformidad a un contexto social, esto es, no lo cumple porque no lo sabe, simplemente porque no lo quiere hacer.

**3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Considero que las normas que se utilizan están para imponer, las cuales muchas veces provoca en el ciudadano que no las quiera cumplir. Las normas de tránsito si bien tienen un sentido de regulación y debería contener por lo tanto una naturaleza preventiva en el ciudadano para que sea cumplida para que no se produzcan accidentes de tránsito, se ha acreditado que ello no incide en muchas personas, porque no logra convencer al peatón, y si no logra ello lamentablemente habría fracasado con su objetivo.

Por ejemplo, hubo un periodo donde se reguló infracciones para peatones que no cumplan con las normas de tránsito, sólo duro unos meses, hoy en día es una norma en desuso, ya que no logra el sentido de prevención que debería concientizar en los peatones.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Desde luego que sí, hoy en día existen muchos procesos penales que tienen como punto de partida la imputación a la víctima, que advierte que los peatones son quienes crean riesgos no permitidos que conlleva a la existencia de accidentes de tránsito.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

La no creo que sea un concepto que se pueda citar para el peatón, pues implicaría que el ciudadano no conoce las señales de tránsito ya sea porque es un menor de edad o se trate de una persona que no tenga experiencia circulando en las zonas de tránsito para peatones.

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Desde que el conductor tiene a su cargo un vehículo tiene la posibilidad de causar un accidente, pero este es un riesgo permitido y regulado, riesgo que puede ser controlado si cumple con su deber como conductor, no obstante, ese riesgo se incrementa cuando el peatón no cumple las señales de tránsito. Sin embargo, no podemos y título personal no podría sancionarse los riesgos generados por los peatones, ya que no comparto la idea de una culpa consciente o dolo eventual.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

7. **Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

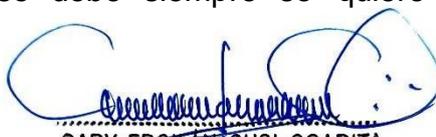
El desconocimiento es un factor relativo, el peatón tiene a su alcance la información de las señales de tránsito, lo que considero que es importante es lograr que el peatón las quiera cumplir.

8. **Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Las normas de tránsito para el peatón son siempre impositivas, sin embargo, cuando estas se emiten no llegan a concientizarse en la importancia de su cumplimiento, esto podría realizarse a través de campañas educativas que puede calar en los ciudadanos, y esto es claro cuando vemos que los niños tienen o logran esa conciencia, pero muchas veces el Estado y los ciudadanos no reforzamos ello.

9. **Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Definitivamente no, ya que la sanción llega tarde respecto de la protección del bien jurídico que se quiere proteger, podría servir como ejemplo de manera posterior, y esto se debe siempre se quiere sancionar y propiciar una concientización.

  
GARY FROILÁN CUSI COARITA  
Fiscal Adjunto Provincial  
Primera Fiscalía Provincial Corporativa Especializada  
en Delitos de Corrupción de Funcionarios de Lima

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: Harlet Anel ANDRADE POMA

Cargo: Jefe del Equipo Móvil N° 01 UPIAT Callao - Abogado

Institución: Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito

Fecha: 24 de abril del 2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

En efecto, empero tenemos que definir el concepto de peatón y vía de acuerdo al Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito conceptualiza como “toda persona que

transita a pie, es decir utiliza la vía de circulación o superficie transitable sin hacer uso del vehículo, por sus propios medios”, asimismo la vía “está considerada como el espacio físico delimitado por el derecho de vía y límites de propiedad privada”, teniendo dichos conceptos definidos entonces podemos colegir que la conducta desplegada por intermedio del peatón al momento de hacer uso de la vía será preponderante y en múltiples ocasiones dicha conducta ha contribuido en la materialización de los accidente de tránsito que finalmente se ha traducido en costos sociales es decir pérdidas de vidas humanas y daños a la propiedad que han afectado la economía de un determinado grupo humano.

- 2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

Citando a Morales define a la cultura vial, desde una perspectiva antropológica, **es la manera como los seres humanos viven, sienten, piensan y actúan en, desde y para el cotidiano de los espacios de movilización y desplazamiento**, es decir al referirnos a la cultura vial como una expresión de como los componentes de una sociedad se relacionan en las vías están son determinantes ya que la falta de cultura vial ha transcendido y diferenciado a los países de primer mundo con aquellos subdesarrollados a través del crecimiento de las tasas de mortalidad en casos de accidentes de tránsito donde el peatón como el elemento hombre ha mantenido una participación activa en hechos de esta naturaleza no obstante, la Organización Mundial de la Salud a través de un estudio ha determinado estos hechos como una pandemia es decir, dichas estadísticas que implican la muerte de peatones en las vías claramente que existe una carencia de cultura vial.

- 3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Por supuesto, en el Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito aprobado con el Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, establece en el Título IV de la Circulación Capítulo I De los Peatones y el uso de la vía desde el Artículo 61° al 81° entonces las directrices que se han establecido para los peatones al momento de hacer uso de las vías se han desarrollado a través de políticas de seguridad vial para citar un ejemplo tenemos el Artículo 67° **El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada,** a partir de estos supuestos el peatón al conocer identificará, reconocerá en primer término la configuración de una vía, el uso correcto de ellas, las acciones que debe adoptar para disminuir los riesgos y finalmente las consecuencias que acarrearán el inobservar dicha normativa, es ahí donde radica la importancia que recae sobre el peatón de conocer la normativa vigente y que el Estado debe ser promotor a través de campañas de sensibilización dirigidas a la sociedad en su conjunto.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.

En efecto la imprudencia según la **Real Academia Española establece como la falta de prudencia**, es decir falta de templanza, cautela, moderación, entonces el peatón al momento de hacer uso de la vía lo estaría actuando con audacia ligereza, osadía, sin sentido común que indudablemente contribuye en la materialización de un accidente de tránsito citando un ejemplo en el Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito en el **artículo 68° Cruce de la calzada. En intersecciones señalizadas, los**

peatones deben cruzar la calzada por la zona señalizada o demarcada especialmente para su paso. En las intersecciones no señalizadas, el cruce debe realizarse en forma perpendicular a la vía que cruza, desde una esquina hacia otra, y de ser el caso, atendiendo las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú. Debe evitar cruzar intempestivamente o temerariamente la calzada, entonces en estos supuestos establece las zonas por donde el peatón debe realizar el cruce de las calzadas entonces hacerlo por un lugar que no está permitido sería considerado una imprudencia que implica necesariamente no ha tenido un deber de cuidado.

5. **Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Definamos la impericia según la Real Academia Española lo define como la falta de pericia, entonces sería la falta de práctica, habilidad destreza, sin lugar a duda la impericia es uno de los factores que se puede atribuir a un peatón al momento de concretarse un accidente de tránsito, sin embargo, ello va tener un común denominador sobre los conductores y en menor rango en los peatones para citar un ejemplo si un peatón ha radicado en provincia por muchos años si viene de visita a Lima que es una ciudad tuburizada por el alto índice de circulación de vehículos y por lo general el tráfico es incesante la costumbre de este peatón en el desarrollo de su desplazamiento no lo hará como un peatón que a diario se desplaza por el lugar entonces ciertamente existe como base la costumbre y por otro lado la experiencia para circular por las vías en este aspecto juega un rol preponderante en la materialización de un accidente de tránsito

6. **Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

En una estadística general según la ONU ha establecido que los siniestros de tráfico causan 50 millones de heridos graves anualmente, estos accidentes dejan 1,3 millones de personas muertas, estas estadísticas son una muestra que los

conductores mantienen la cima en cuanto a las causas no obstante, en muchos de los accidentes de tránsito los peatones ante un deber de cuidado por las normas establecidas han influenciado a efectos que el conductor quien está al mando de la volante pueda realizar una maniobra y después de ejercida dicha acción se vea involucrado en un accidente de tránsito con consecuencias graves, para citar un ejemplo un peatón pretende cruzar la vía sin considerar que el semáforo que enfrenta esta en luz roja sin embargo este realiza el cruce pone en riesgo no solo a su humanidad también expone a los demás personas en este caso a los conductores que al tener una percepción real realiza una maniobra evasiva perdiendo el control de su unidad se despista provocando una volcadura causando una tragedia, como podemos advertir ante el incumplimiento del peatón y puesta en peligro su vida sin considerar el deber de cuidado el conductor puede estar implicado de manera objetiva en el accidente de tránsito.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

7. **Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

En efecto, no cabe duda que el desconocimiento de las normas en este caso por intermedio de los peatones constituye uno de los factores que puede contribuir y/o predominar en un accidente de tránsito ya que la normativa citada líneas arriba establece criterios uniformes respecto al uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte terrestre y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito, por lo tanto rige en todo el territorio nacional, entonces en esta materia engloba disposiciones claras que los peatones deben y tienen la obligación de conocer con ello disminuirían los accidentes de tránsito.

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

- Se debe implementar una base de datos a efectos de establecer los puntos negros (lugares donde se producen alto índice de accidentes), pero en este caso identificando solo este tipo de accidentes de tránsito según su clasificación como accidentes de tránsito múltiples en cualquier modalidad (atropello por proyección, volteo, aplastamiento, compresión, arrastramiento, encontronazo).
- Establecer campañas de sensibilización dirigidos a las personas, pero considerando las edades ya que la dinámica y la enseñanza es diferenciada.
- Promover y crear un curso en la malla curricular en las instituciones educativas, en todos sus niveles.
- Buscar apoyo de las ONG que se dediquen a este rubro con la finalidad de brindar capacitación al sector de educación dirigidos a los peatones.
- Implementar parques temáticos de tránsito dirigidos al grupo familiar con la finalidad de realizar concientizar, dar a conocer y enseñar las estrategias para evitar accidentes de tránsito.
- Establecer marco normativo que apueste por sanciones efectivas a los peatones que incumplen las normas.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Que, en la actualidad en el Texto Único Ordenando del Reglamento Nacional de Transito – Código de Transito en el Artículo 333.- Procedimiento para la detección de la presunta comisión de infracciones e imposición de papeleta a los/las peatones/as, los/las ciclistas y al/a la conductor/a de VMP, sin embargo este tipo de procedimientos ha quedado sin efectos toda vez que de conformidad con la Única Disposición Complementaria Derogatoria del Decreto Supremo N° 004-2020-MTC, publicado el 02 febrero 2020, se dispone la derogación del artículo 335 del Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto

Supremo N° 033-2001-MTC, el mismo que entró en vigencia a los cuarenta y cinco (45) días calendarios desde su publicación, plazo dentro del cual las entidades a cargo de las acciones de fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, así como de sus servicios complementarios, deben adecuar los formatos de los documentos de imputación de cargos que emiten, conforme a lo establecido en el Reglamento aprobado por el artículo 1 de la citada norma, entonces las investigaciones de accidentes de tránsito en la actualidad se estarían dando bajo un contexto normativo negativo es decir no existe un procedimiento sancionador solo se establece la responsabilidad de manera subjetiva lo que no ocurre con los conductores a quienes se le inicia los procedimientos administrativos sancionadores a través de una infracción.



SA. 31379614  
Harlet Anel ANDRADE POMA  
ST3 PNP  
Jefe del EMI 1 UPIAT Callao  
Perito – Abogado Especialista en  
Investigación de Accidentes de tránsito

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: Daniel Antonio CALDERON FERNANDEZ

Cargo: ABOGADO

Institución: Rímac seguros y reaseguros

Fecha: 02-MAY-2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Claro que la conducta del peatón tiene influencia en el accidente de tránsito.

- 2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique:**

En la currícula de nuestro país se quitó el curso civismo y dentro de ello se enseñaba un poco de reglas de tránsito, estando a la fecha sin ello y más aun no existe una cultura de tránsito, ello influye en el resultado que luego genera accidentes de tránsito.

- 3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Claro es necesario que la ciudadanía en general (peatones) tome en conocimiento el DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC Reglamento Nacional de Tránsito sobre todo en lo que respecta a las sanciones al peatón, el artículo 24, inciso 24.5 de la Ley N° 27181 establece que los peatones son responsables por las infracciones administrativas que se tipifiquen en el reglamento nacional.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Dentro las investigaciones de accidente de tránsito la palabra imprudencia es utilizada en forma recurrente y en efecto es la principal causa de accidentes, ello según las investigaciones policiales.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Otra palabra utilizada constantemente por los investigadores es la impericia, que son actitudes que contribuyen al accidente de tránsito.

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Cada caso es especial y diferente, estando a nuestra realidad tanto el peatón como el conductor son responsables del hecho, en otras puede ser el responsable el conductor y en otras el peatón, sin embargo, el modo de administrar justicia en el Perú, es de la siguiente forma, cuando un peatón fallece o resulta lesionado a pesar de haber tenido acciones de imprudencia e impericia y sus acciones fueron determinantes para el accidente, se le considera agraviados, y responsable al conductor, sin embargo, luego de una debida investigación por la unidad especializada (PNP) dilucidara las verdaderas causas.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

Si, la falta de cultura y otros aspectos son las causas del accidente, dentro de ellos el atropello a los peatones.

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Si usted refiere conducta diligente, se refiere a que se cumplen lo que las normas y medidas de seguridad no advierten, sin embargo, como se respondió anteriormente en nuestro Perú y sobre todo la capital Lima se encuentra en crisis del transporte y tránsito, y es considerado uno de los peores países, sobre ello reitero la educación en todo sentido ayudara a mejorar la cultura de tránsito.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

No es eficiente tampoco se da, la norma está dada, pero no se ejecuta debidamente, el MTC debe adecuar norma según la situación real y el estado en conjunto debe organizarse para mejorar nuestra situación social en general ahí se encuentra la problemática del tránsito.

  
-----  
*Daniel Calderón Fernández*  
ABOGADO  
C.A.A. 10878

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: Gonzalo Castro Huayna

Cargo: Abogado en asuntos de accidentes de tránsito con responsabilidad penal.

Institución: Pacífico Seguros

Fecha: 19 de abril de 2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Sí, podría considerarse que la mala conducta del peatón podría ser la causa de un accidente de tránsito. En muchos casos, tenemos que el peatón al utilizar la vía sin que pueda prever o ser consciente del riesgo se estaría auto exponiendo

al peligro. Por ejemplo, el hecho que para cruzar una vía rápida sin utilizar los puentes peatonales, o en su caso los cruces peatonales señalizados se estaría incrementado el riesgo de participar en un accidente de tránsito. Pero lamentablemente, el inciso b del art. 90 del RNT, estaría ocasionado un desincentivo de ceñirse las reglas de tránsito para los peatones por cuanto al señalarse que se debe circular con cuidado y prevención como obligación del conductor, se estaría obligando a los conductores tener mayores previsiones cuando estás deberían también trasladarse a los peatones.

**2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

En atención al inciso b del art. 90 del RNT, se podría postular que el código de tránsito es una norma en favor del peatón, y que se estaría fomentando la falta de Cultura Vial. Por ello tenemos, que los peatones imprudentes luego aplican esa misma imprudencia como conductores: sin tener en consideración las reglas de tránsito, sin prever que un accidente de tránsito con lesiones o consecuencia fatal podría involucrar al conductor en una sanción administrativa de inhabilitación (Papeletas m37, m38, y, m39), y en su caso una sentencia penal condenatoria. A esto se debe sumar la falta de información y educación vial. Lo cual debería ser implementado por las autoridades competentes para forjar una sociedad con valores positivos frente a la normativa de tránsito.

**3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Desde mi punto de vista, no considero necesario que el peatón sepa la totalidad de las normas que se encuentran en el Reglamento por cuanto estas se han dado de acuerdo a los usos y costumbres sobre el uso de las vías. Sin embargo, si debería informarse sobre los riesgos que un peatón podría ocasionar con su accionar: por ejemplo: ingresar a la vía bajo efectos del alcohol, cruzar la vía por

un lugar no autorizado, transitar por la vía sin la debida asistencia en los casos de niños y adultos mayores. A lo cual se sumaría la falta de cuidado y prevención por parte del peatón. Siendo estos supuestos los que podrían considerarse como causas recurrentes en los accidentes de tránsito.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Sí, pero también soy de la opinión que la acción imprudente del peatón no solo podría considerarse como “factor contributivo” en una investigación preliminar. Por lo contrario, también podría establecerse la acción imprudente como factor predominante: lo cual es considerado en la doctrina y reiterada jurisprudencia como auto exposición al peligro por parte de la misma víctima. Lo cual se puede verificar en aquellos casos en donde se genera el llamado atropello por encontronazo, que se suscita cuando un peatón al cruzar por un lugar no autorizado se encuentra con la parte lateral de un vehículo sin que el conductor pueda prever el riesgo por cuanto este impacto se suscitó por detrás de su campo de visión.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Sí. Lamentablemente, podría establecerse que el mayor número de accidentes de tránsito que pudieron evitarse son aquellos donde el peatón contribuyó o su acción fue determinante para el accidente de tránsito. Por ello consideramos que la exigencia del inciso b del art. 90 también debería ser obligación del peatón.

6. **Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Lamentablemente, la exigencia que el conductor debe manejar a la defensiva no ha sido un incentivo para el cumplimiento de la normativa vigente, y por ello el conductor resulta más propenso a que se vea involucrado en una investigación preliminar y un proceso penal, en donde se pueda determinar finalmente que el peatón contribuyó al accidente de tránsito. Situación que su habría podido evitar frente a un peatón más diligente y consciente del peligro que pudiera ocasionar.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

7. **Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

Tal como hemos postulado, en estos casos no solo se trata del desconocimiento de normas de tránsito, sino de la falta de Cultura vial y desconocimiento de los riesgos posibles que puede ocasionar un peatón con su accionar indebido. Por ello, resulta importante que se difunda el contenido de la jurisprudencia de los casos en los cuales el accionar del peatón ha sido considerado como factor predominante y esto resultó como la causa general del accidente de tránsito, y por tanto se declara la inocencia del conductor. Teniéndose presente de esta manera que el conductor en todos los casos no es el único responsable de manera objetiva tan solo por conducir un vehículo motorizado.

8. **Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Por nuestra parte, somos de la opinión que se derogue el inc. B del art. 90 que exige al conductor circular con cuidado y prevención. Lamentablemente este articulado ha venido siendo aplicado en sede policial indebidamente, generándose muchas veces un análisis subjetivo de las circunstancias y hechos que generaron el accidente de tránsito; y en los cuales en vez de determinar el accionar del peatón imprudente como factor determinante, se ha trasladado la responsabilidad al conductor de manera subjetiva. En caso contrario, la misma exigencia del cuestionado artículo debería ser trasladada al peatón para efectos que la normativa vigente no genere una brecha de incentivos de incumplimiento de la norma. Adicionalmente, debería informarse a la sociedad, desde la escuela, medios de comunicación, que los accidentes ocasionados por peatones imprudentes pueden generar costos, lesiones y consecuencias fatales. Sobre todo en aquellos casos donde la misma normativa ha establecido que el peatón no debe ingresar a la vía bajo efectos del alcohol, cruzar la vía por un lugar no autorizado, transitar por la vía sin la debida asistencia en los casos de niños y adultos mayores.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

La normativa no ha sido suficiente para que se eviten los accidentes de tránsito donde es el peatón quien resulta como único responsable de un accidente de tránsito. Por eso en los casos donde a nivel judicial se determinó que el peatón realizó una acción imprudente como factor predominante en la generación de un accidente de tránsito, no se registra un antecedente judicial donde se haya impuesto una sanción administrativa al peatón. Siendo en este tipo de casos de auto exposición al peligro donde se libera de toda responsabilidad al conductor participante porque fue el mismo peatón quien ocasionó el accidente.



GONZALO E. CASTRO HUAYNA  
ABOGADO Reg. CAL. 46041

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: Jhonatan Ricalde Centeno

Cargo: Abogado

Institución: Organización Peruana de Abogados

Fecha: 23 de abril del 2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

En efecto influye, teniendo en consideración que si bien es cierto los conductores de los vehículos deben pasar una evaluación previa para ver si se encuentran aptos para conducir un vehículo, los peatones no reciben la misma preparación

en las escuelas, colegios, universidades, institutos y/o centros de trabajo, por lo tanto, podríamos definir que la educación vial del peatón es empírica.

- 2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial, influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

Yo lo definiría como falta de “educación vial” y no “cultura vial”, teniendo consideración que la definición de cultura está ligado hacia la tradición y/o costumbre, la misma que por décadas nos ha llevado a los diversos accidentes de tránsito, por lo tanto, si estoy de acuerdo que la carencia de educación vial es un factor determinante para que ocurran accidentes de tránsito.

- 3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Por supuesto, es sumamente importante conocer cómo se encuentra regulado el uso de las vías de tránsito y para ello no solo basta normar, modificar, suprimir y publicar el reglamento, sino que más aún debe ser de carácter obligatorio que en todas las casas de estudio a nivel nacional y en los centros de labores se puedan impartir cursos con la finalidad de conocer y aplicar el reglamento.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Así es, la imprudencia de los peatones al hacer el mal uso de las vías de tránsito son determinantes en alto grado de probabilidades que ocurran accidentes de

tránsito sobre todo si a esto le sumamos las acciones temerarias que puedan cometer los conductores.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Así es, yo considero que la impericia del peatón genera probabilidades de que ocurra un accidente de tránsito y si a eso le sumamos otros factores como maniobras temerarias de los conductores e incluimos el pésimo estado de las vías pues las probabilidades de un accidente son sumamente altas, donde por obvias razones existen 3 responsables directos (peatón, conductor y autoridad responsable del mantenimiento de las vías)

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Si es más propenso a que un conductor cause un accidente de tránsito, sin embargo, va a depender en muchos casos la gravedad del accidente siempre que respete las normas de tránsito que le corresponde como conductor que en su mayoría son por los límites de velocidad.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

Así es, como lo había mencionado antes, el cero conocimiento del reglamento de tránsito o conocimiento empírico basado en costumbres que no necesariamente son las adecuadas conforme al Reglamento Nacional de Tránsito serán las que siempre expondrán al peatón haciéndolo pasible a un accidente de tránsito.

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

En primer lugar, que sea de carácter obligatorio que las casas de estudio a todo nivel y en todo el territorio nacional, así como los centros laborales públicos y privados, tengan la obligación de instruir a todos los educandos y/o empleados, sumado a esto con la intervención de las autoridades respecto a las papeletas por el incumplimiento al Reglamento Nacional de Tránsito.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Definitivamente no, teniendo en consideración que la responsabilidad casi siempre se la refieren al conductor, teniendo inclusive que asumir los propios gastos médicos u otros por lo ocurrido, por lo tanto, la sanción debería ser relativamente alta con el fin de buscar que esa persona y su entorno tengan mayor grado de consideración, que, aunque suene paradójico sepan que “pueden perder mayor dinero antes que la vida”

  
**Organización Peruana  
de Aliados**  
**Jhonatan Ricalde Centeno  
Gerente Comercial**

**Anexo 2**

**INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE DATOS**

**GUIA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista -Callao, 2022.

Entrevistado: Julio Alfredo Castillo

SalgadoCargo: Gerente Adjunto

Institución: Cooper Brothers Perú SAC Ajustadores de

SegurosFecha: 02/05/2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuaral momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

- 1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Ciertamente la actividad automotora es un riesgo creado el cual es asumido por la sociedad para el avance y modernización de la sociedad, y sobre el cual recae una responsabilidad penal como civil objetiva, sin embargo, al hablar sobre la producción de Accidentes de Tránsito (AT), la conducta del peatón es un factor muy influyente. Desde peatones que no utilizan el puente peatonal en autopistas o cruzando en lugares sin iluminación, hasta personas cruzando en semáforo en verde utilizando teléfonos móviles; son

factores importantes al momento de evaluar las responsabilidades en la producción de una AT.

2. **De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

En general, la falta de cultura vial es un mal que nos aqueja y se debe luchar contra ello. Conductores (autos, camiones, motos, buces, ciclistas, etc.) y peatones, en su mayoría no tienen conocimiento de que es la “cultura vial” o si la conocen, no la aplican por creerse con derecho sobre los demás (los “vivos”). Los peatones como tal, por ser el actor más vulnerable, debe tener más conciencia sobre la cultura cual, ya que está en riesgo su vida en el caso de un AT.

3. **Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Es necesario que el RNT sea más publicitado de una forma práctica y amigable afin de que la sociedad tome conciencia se su uso e importancia, a fin de evitar las lamentables pérdidas de vidas.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

4. **Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Efectivamente, la imprudencia del peatón en el uso de la vía contribuye a la producción del AT. Como se menciona anteriormente, el no usar el puente

peatonalen una autopista con un límite de velocidad de 80Km/h, puede ocasionar que el conductor no frene a tiempo o pierda el control del vehículo al tratar de evadir al peatón y ocasionar un AT.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

La cultura del “más vivo” es un cáncer que padecemos actualmente. Esta actitud al momento de hacer uso de las vías pone en riesgo al conductor y al peatón, incluso a terceros que no participan en el AT, que se pueden encontrar cerca del accidente.

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Así es. Incluso, considerando que el conductor más diligente puede tener unos segundos de distracción por factores ajenos (por ejemplo, un estornudo), si el peatón no respeta el correcto uso de la vía, puede llegar a ocasionar un AT.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

En el caso de peatones, considero que el desconocimiento del RNT es

un factor que influye, pero no es determinante, ya que, para los peatones, debe primar el propio instinto de protección propia. Incluso al cruzar una calle en verde, se debe ver que no haya un vehículo que este en movimiento. Adicionalmente, los peatones, aun conociendo el RNT, por ahorro de tiempo o por viveza lo incumplen.

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Como prevención, es necesario que las vías estén correctamente señalizadas, así como que existan los suficientes puentes con accesibilidad para personas discapacitadas. También, es necesario que haya una publicidad efectiva sobre el RNT, enfatizada en la protección a la vida.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

En el caso de un peatón que causa su propio accidente, ya la propia lesión es un “castigo alto”. De salir ileso, y ocasione perjuicios a otros, las sanciones deben ser efectivas mediante las penas privativas de libertad y la sanción civil que deberá afrontar.



**Julio Castillo Salgado**

**Gerente Adjunto**

**Reg. SBS APN 380**

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022

Entrevistado: Diana Melissa SERRA ROJAS

Cargo: Abogada

Institución: Estudio Jurídico MS Soluciones Legales

Fecha: 27ABR2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Por supuesto que podría, porque en muchos casos, se tiene en consideración las conductas negativas del peatón, siendo causa de un accidente de tránsito. Sin lugar a duda, uno puede afirmar que la mayoría de los peatones prefiere

ignorar las normas de tránsito, esta actitud singular ha sido un grave problema para la seguridad vial, aun así, son los conductores quienes tienen que tomar más previsiones según el reglamento de seguridad Vial

**2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial, influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

Aun cuando existen normas claras sobre el cumplimiento de las normas de seguridad vial establecidas al peatón, se debe tomar en cuenta el inciso b del art. 90 del RNT, favorece en gran medida a los peatones, siendo un reglamento bastante débil, lo cual en consecuencia provocaría la falta de interés en la Cultura Vial, esto provoca actos imprudentes por parte de los peatones, aunque se debe considerar la voluntad personal de los peatones, muchos conocen el reglamento, pero simplemente deciden no hacerlo

**3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

En mi opinión, es casi imposible que los peatones logren aprender todo el conocimiento de los reglamentos de Tránsito, pero al mismo tiempo es fundamental que se informe sobre el riesgo que los peatones de violar las normas para la seguridad vial, como también las consecuencias que estas traerán a sus vidas como el peligro hacia la seguridad de otras personas, esto serviría como medida preventiva contra el tipo de conducta que se vuelve causal de un accidente de tránsito.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Por supuesto que lo creo, en estos últimos años están surgiendo más procesos penales en el que se le imputa a la víctima, porque se les considera como factores contributivos en las investigaciones preliminares, pero por supuesto aun nuestra norma no es tan severa a la hora de la imputación de la responsabilidad hacia el peatón que con su conducta contribuyó al accidente de Tránsito.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Es una desgracia admitir que sí, incluso se puede afirmar que los accidentes de Tránsito que han sido provocado por alguna conducta del peatón resultan ser los que más se pudieron evitar, nuevamente el inciso b del art 90 debería establecer una responsabilidad mayor al peatón y no solo al conductor.

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

La mayoría de los conductores, accionan en forma de defensa, para cumplir la normativa vigente, que les incentivo a eso, esto nos lleva a que las investigaciones preliminares sean en su mayoría enfocadas en su conducta, esto en muchas ocasiones se pudo evitar, si no fuera por la conducta de algún peatón imprudente.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Transito vigente, influye en la conduta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

La falta de la cultura vial es un hecho en este país, esto resulta más evidente si lo comparamos con otros países, este desconocimiento del riesgo genera que los peatones actúen de manera incorrecta frente a lo exigido por las normas. Es importante, que haya una difusión de los contenidos de las jurisprudencias en donde el factor determinante de un accidente de tránsito sea el Peatón, si se realiza esto, muchos más conductores serán puesto en libertad en vez de ser imputados por algo en lo que no tuvo responsabilidad.

- 8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

La concientización de las normas de tránsito es fundamental, por lo tanto las campañas educativas para la población son fundamentales, como también un cambio o derogación del art. 90 que exige al conductor circular con cuidado y prevención, ya que en varias ocasiones cuando se revisa un caso, se lo hace de modo subjetivo de las circunstancias y hechos que generaron el accidente de tránsito; y en los cuales en vez de determinar el accionar del peatón imprudente como factor determinante, esto provoca una actitud poco responsable del peatón al saber que en la mayoría de ocasiones, no recibirá un castigo adecuado por sus acciones.

- 9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Son pocas las sanciones para el caso de peatones; considero que se debería implementar sanciones más radicales para los peatones que infrinjan las normas del tránsito.



DIANA MELISSA SERRA ROJAS  
ABOGADA  
REG. CAL. 53387

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: ALEJANDRA APAZA CCARI

Cargo: ABOGADA

Institución: CENTRO DE INVESTIGACION LEGAL EN TRANSITO Y  
SEGUROS "CILTRANS

Fecha: 02/05/2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Transito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Definitivamente, la conducta de los peatones al hacer uso antirreglamentario de las vías públicas, influyen en el resultado dañoso de los accidentes de tránsito,

ya que muchos de ellos, al desconocer las normas básicas que rigen el correcto uso de las vías, generan un riesgo innecesario para su propia integridad física, como, pese a la existencia de puentes peatonales, en las vías de tránsito rápido, dejan de hacer uso de estas y cruzan la vía sorteando a la carga vehicular.

- 2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

Claro que el desconocimiento del uso de las vías públicas, por parte de algunos usuarios, son generadores de los accidentes de tránsito, ya que el cruce de las vías lo hacen por lugares prohibidos para tal fin.

- 3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Por supuesto que sí, ya que, con una mejor cultura en los diversos centros de educación, contribuiría al conocimiento de los usuarios, sobre el uso de las vías públicas.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Claro que sí, ya que el accionar de muchas personas sobre el uso de las vías públicas, no son las adecuadas, y por ende, contribuyen en la materialización de los accidentes de tránsito.

5. **Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

Claro que sí, ya que el simple hecho de desconocer las normas básicas del uso de las vías públicas, las personas de manera involuntaria podrían contribuir en la materialización de los accidentes de tránsito, como interponerse de manera temeraria en el eje de circulación de la carga vehicular.

6. **Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

En gran medida, el accionar inadecuado del uso de las vías por parte de los peatones, provocan que los conductores tengan menos opciones de evitar algún accidente de tránsito; sin embargo, esta situación se reduce si el conductor, al desplazar su unidad vehicular, lo hace de manera prudente y con cuidado, pensando que en cualquier momento podría presentarse cualquier imprevisto, y que, para evitar dicho, imprevisto necesitaría una distancia acorde a su velocidad.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

7. **Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

Efectivamente, el hecho de no cruzar por una vía donde existe señalizaciones adecuadas para su cruce, no sería advertida para los conductores su intención de cruzar la vía, ya que de acuerdo al reglamento nacional del tránsito, todas las vías deben contar con señales informativas, preventivas y reguladoras, que adviertan a los usuarios los riesgos a los que se aproximen a fin de evitar

cualquier imprevisto, y el hecho de cruzar por lugares prohibidos, las personas son propensos de participar en accidente de tránsito como los atropellos.

- 8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Incluir dentro de la currícula escolar la asignatura de seguridad vial, donde se enseñe a las personas desde muy pequeños al correcto uso de las vías públicas como peatones y conductores.

- 9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Bueno, las sanciones que se le imponen a los peatones no tienen como objetivo el fin deseado, que es corregir su conducta o en todo caso, que sirva como ejemplo para otras personas, ya que las normas que rigen el tránsito se avocan más a las sanciones hacia los conductores, y no a los peatones, por ese motivo, las personas sienten una impunidad ante los hechos del tránsito, ya que son considerados como víctimas, por lo mismo del resultado.

  
.....  
**Alejandra Apaza Ccari**  
ABOGADO  
C.A.A. 11028

---

**Anexo 2**  
**INSTRUMENTO DE RECOLECCIÓN DE DATOS**  
**GUÍA DE ENTREVISTA**

**Título:**

Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista  
- Callao, 2022.

Entrevistado: DANIEL ACEVEDO JHONG

Cargo: ABOGADO

Institución: CENTRO DE INVESTIGACION LEGAL EN TRANSITO Y SEGUROS  
"CILTRANS

Fecha: 25/04/2023

**Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los delitos por accidentes de tránsito en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**Premisa:** La conducta del peatón es un problema que está presente en nuestra sociedad, y esto se debe a la falta de cultura vial, evidenciándose en su actuar al momento de hacer mal uso de la vía y que conlleva al no acatamiento de lo ya establecido por Ley, respecto al correcto uso de las vías de tránsito ocasionando que se cometan delitos por accidentes de tránsito con consecuencias leves, graves o fatales, tanto personales como materiales.

**1. De acuerdo con su experiencia ¿Considera Ud., que la conducta del peatón ejercida al momento de hacer uso de la vía puede tener influencia en los accidentes de tránsito? Explique.**

Que si, el peatón corresponde a uno de los elementos participantes en el tránsito y el uso de las vías, y su conducta durante el uso de las vías es elemental para la seguridad vial, ya que los principales elementos para la materialización de

accidentes de tránsito corresponden a la negligencia, imprudencia, e impericia, son tanto la primera y la segunda las que se ven también reflejadas en el peatón durante el uso de la vía lo que puede desencadenar en la materialización de un siniestro.

**2. De acuerdo a su experiencia ¿Considera que la falta de cultura vial influye en la conducta del peatón y resultado de ello genera accidentes de tránsito? Explique**

En nuestro país, la cultura vial es algo que se encuentra en muy escasos niveles y esto está conllevando que los peatones realicen el uso de las vías sin tener un conocimiento claro del para que, de las señaléticas presentes, y sobre todo el uso de los principios rectores para el tránsito y la seguridad vial, estas vulneraciones están generando confusión en los demás usuarios y por ende la materialización de accidentes.

**3. Apelando a su experticia ¿Considera Ud., que es necesario conocer como está regulado el uso de las vías de tránsito, que está establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito, con el fin de que la conducta del peatón no influya en que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

El reglamento nacional de tránsito tiene por finalidad establecer las pautas necesarias para mantener la seguridad vial, por ende, el correcto cumplimiento de las normas establecidas, traerán consigo una consecuencia, que correspondería a la no realización de accidentes, es por ello que es más que indispensable tener un conocimiento pleno de todo lo estipulado en el RETRAN, ya que solo así se podría realizar un uso correcto de la vía y evitar los accidentes.

**Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

- 4. Recurriendo a su experticia profesional, ¿Considera Ud., que la imprudencia del peatón al momento de hacer uso de la vía contribuye a que se susciten accidentes de tránsito? Explique.**

Que en definitiva, los accidentes de tránsito que son causados por peatones, se materializan debido a una consecuencia denominada la causa – efecto, y esto se desarrolla cuando un peatón se excede en los niveles de confianza para el uso de las vías, como por ejemplo, “el peatón que ingresa a la calzada sin eliminar riesgos y haciendo uso de su teléfono celular”, “el peatón que decide cruzar la calzada sin hacer uso del puente peatonal” o “el peatón que decide meterse en medio de la calzada para detener de manera intempestiva un vehículo de transporte público”, esto no solamente trae consigo una acción imprudente, esto a la vez obliga a los demás usuarios de la vía realizar maniobras o acciones que ponen en riesgo más usuarios, y que muy pocas veces debido a la carencia de tiempo y espacio, son eventos que pueden ser evitados, y de esta manera se generan accidentes.

- 5. Apelando a su experiencia profesional ¿Considera Ud., que la impericia del peatón es una actitud que pone en riesgo su vida y la de terceros, al momento de hacer uso de una vía de manera inadecuada? Explique.**

El peatón no es un agente calificado como pericia o impericia, eso solo aplica para conductores.

- 6. Recurriendo a su experticia profesional ¿Considera Ud., que un conductor puede ser más propenso a causar un accidente de tránsito, al verse frente al incumplimiento del deber de cuidado del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito? Explique**

Que si, ya que el conductor reacciona en base a las eventualidades que se presentan sobre la vía, y un peatón imprudente o negligencia puede alterar la normalidad del tránsito.

**Identificar como el desconocimiento del reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el Distrito de Bellavista – Callao, 2022.**

**7. Recurriendo a su amplio conocimiento profesional ¿Considera Ud., que el desconocimiento del Reglamento Nacional de tránsito influye en la conducta del peatón al momento de hacer uso de una vía de tránsito, pudiendo causar atropellos? Explique.**

Que si, tiene una gran influencia ya que las normas de tránsito están dadas para que los conductores realicen un uso seguro de las vías, lo cual de su incumplimiento se produce las alteraciones a la normalidad del tránsito.

**8. Apelando a sus conocimientos profesionales ¿Qué mecanismos de prevención considera Ud., que se pueden realizar en la sociedad para que los peatones tengan una conducta diligente? Explique**

Una de las herramientas poco usadas, corresponden a las acciones de sensibilización vial, capacitaciones, charlas, imágenes alusivas y sobre todo enseñanza masiva por medio de redes sociales y medios de comunicación, sobre las consecuencias que puede generar el uso incorrecto de las vías.

**9. Según su experticia profesional ¿Considera Ud., que la sanción que recae en el peatón que ocasiona un atropello, es lo suficientemente eficiente? Explique.**

Que lamentablemente, las sanciones en la actualidad cuando hablamos de un tema administrativo, correspondería a una a inacción por parte de las autoridades, y en muy pocos casos se logran apreciar sanciones penales contra peatones infractores, ya que la atención simplemente se encuentra enfocada en los conductores de los vehículos.

  
Daniel F. Alcedo Dhong  
ABOGADO  
REG. C.A.I. 2504

## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

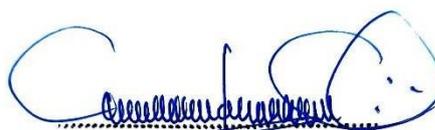
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_199@hotmail.com. Y Docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Gary Froilán Cusi Coarita.

Fecha y hora: 13 de abril del 2023.



GARY FROILÁN CUSI COARITA  
Fiscal Adjunto Provincial

Primera Fiscalía Provincial Corporativa Especializada  
en Delitos de Corrupción de Funcionarios de Lima

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*

## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y Docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Harlet Anel Andrade Poma.

Fecha y hora: 24 de abril del 2023.



SA. 31379614  
Harlet Anel ANDRADE POMA  
ST3 PNP  
Jefe del EMI 1 UPIAT Callao  
Perito – Abogado Especialista en  
Investigación de Accidentes de tránsito

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### Procedimiento

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Daniel Antonio Calderón Fernández.

Fecha y hora: 02 de mayo del 2023.



Daniel Calderón Fernández  
ABOGADO  
C.A.A. 10878

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Gonzalo Castro Huayna.

Fecha y hora: 19 de abril del 2023.



**GONZALO E. CASTRO HUAYNA**  
ABOGADO Reg. CAL. 46041

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Jhonatan Ricalde Centeno.

Fecha y hora: 23 de abril del 2023.

**Organización Peruana  
de Aprobados**

**Jhonatan Ricalde Centeno  
Gerente Comercial**

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que sea cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

1. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
2. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



**Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

**Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

**Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

**Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

**Problemas o preguntas:**

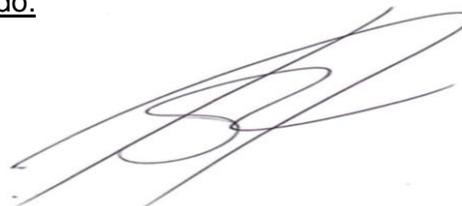
Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

**Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Julio Alfredo Castillo Salgado.

Fecha y hora: 02 de mayo del 2023.



**Julio Castillo Salgado**

**Gerente Adjunto**

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

3. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
4. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Diana Melissa Serra Rojas.

Fecha y hora: 27 de abril del 2023.



DIANA MELISSA SERRA ROJAS  
ABOGADA  
REG. CAL. 53387

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

5. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
6. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Alejandra Apaza Ccari.

Fecha y hora: 02 de mayo del 2023.



.....  
**Alejandra Apaza Ccari**  
ABOGADO  
C.A.A. 11028

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## Anexo 3

### Consentimiento Informado (\*)

Título de la investigación: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.

Investigadores: Aldabaca Fernández Julissa Maribel y Castillo Bravo Oscar Alexis

#### **Propósito del estudio**

Le invitamos a participar en la investigación titulada Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”, cuyo objetivo es Analizar la conducta del peatón regulada en el Reglamento Nacional de Tránsito vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito. Esta investigación es desarrollada por estudiantes de Pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo del campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad y con el permiso de la institución: Ministerio Público.

Describir el impacto del problema de la investigación.

La conducta peatonal, al momento de hacer un mal uso de la vía, por imprudencia o impericia, ocasiona accidentes de tránsito, poniendo en riesgo su propia vida y la de los demás, no teniendo responsabilidad penal ni respondiendo por los daños generados.

#### **Procedimiento**

Si usted decide participar en la investigación se realizará lo siguiente (enumerar los procedimientos del estudio):

7. Se realizará una encuesta o entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: “Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022”.
8. Esta encuesta o entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente de su institución. Las respuestas al cuestionario o guía de entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

\* Obligatorio a partir de los 18 años



### **Participación voluntaria (principio de autonomía):**

Puede hacer todas las preguntas para aclarar sus dudas antes de decidir si desea participar o no, y su decisión será respetada. Posterior a la aceptación no desea continuar puede hacerlo sin ningún problema.

### **Riesgo (principio de No maleficencia):**

Indicar al participante la existencia que NO existe riesgo o daño al participar en la investigación. Sin embargo, en el caso que existan preguntas que le puedan generar incomodidad. Usted tiene la libertad de responderlas o no.

### **Beneficios (principio de beneficencia):**

Se le informará que los resultados de la investigación se le alcanzará a la institucional término de la investigación. No recibirá ningún beneficio económico ni de ninguna otra índole. El estudio no va a aportar a la salud individual de la persona, sin embargo, los resultados del estudio podrán convertirse en beneficio de la salud pública.

### **Confidencialidad (principio de justicia):**

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

### **Problemas o preguntas:**

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Aldabaca Fernández Julissa Maribel, email julissa6789@gmail.com y Castillo Bravo Oscar Alexis, email: alexis\_1\_9\_9@hotmail.com. Y docente asesor Rolando Javier Vilela Apón, email: rvilelaap@ucv.edu.pe

### **Consentimiento**

Después de haber leído los propósitos de la investigación autorizo participar en la investigación antes mencionada.

Nombre y apellidos: Daniel Acevedo Jhong.

Fecha y hora: 25 de abril del 2023.



Daniel F. Acevedo Jhong  
ABOGADO  
REG. C.A.I. 2504

*Para garantizar la veracidad del origen de la información: en el caso que el consentimiento sea presencial, el encuestado y el investigador debe proporcionar: Nombre y firma. En el caso que se cuestionario virtual, se debe solicitar el correo desde el cual se envía las respuestas a través de un formulario Google.*



## GUIA DE ANALISIS DOCUMENTAL

**Título: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.**

**Objetivo General:** Analizar la conducta del peatón regulada en el reglamento Nacional de Transito Vigente y su repercusión en los accidentes de tránsito en el Distrito de Bellavista-Callao 2022

**AUTORES:**

Castillo Bravo Oscar Alexis

Aldabaca Fernández Julissa Maribel

**FECHA: 01/06/2023**

<b>Fuente Documental</b>	EXP 2002-2005, de la SEGUNDA SALA PENAL DE REOS LIBRES DE LA CORTE SUPERIOR DE LIMA NORTE
<b>Contenido de la Fuente Documental</b>	<b>Fundamentación de los magistrados de la Sala Superior</b> Ellos precisaron que la conducta del agente (conductor) no creo un riesgo jurídicamente relevante, por el contrario, es la víctima quien se puso en peligro a si mismo, asumiendo la consecuencia de su riesgo
<b>Análisis de la Fuente Documental</b>	Que existe la autopuesta en peligro de la víctima, ya que, al cruzar de manera intempestiva, asume las consecuencias de su riesgo y que, respecto a la presente jurisprudencia, es necesario resaltar que del resultado de la sentencia, y tomando en cuenta la teoría de la imputación objetiva, es necesario establecer criterios que generen responsabilidad al actuar del peatón, al hacer un mal uso de las vías y que ocasiona accidentes de tránsito
<b>Conclusión</b>	Es necesario resaltar el resultado de la sentencia, que toma la teoría de la imputación objetiva, siendo de necesidad que se establezcan criterios que generen una responsabilidad al peatón, cuando este utiliza de forma incorrecta las vías, ocasionando accidentes de tránsito.

## GUIA DE ANALISIS DOCUMENTAL

**Título: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.**

**Objetivo Especifico 1:** Definir de qué manera la imprudencia del peatón, puede ser una de las causas en los accidentes de tránsito, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022

**AUTORES:**

Castillo Bravo Oscar Alexis

Aldabaca Fernández Julissa Maribel

**FECHA: 01/06/2023**

<b>Fuente Documental</b>	EXP 4881-2015-89, CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LA LIBERTAD, TERCERA SALA PENAL SUPERIOR
<b>Contenido de la Fuente Documental</b>	<b>Fundamentación de los magistrados de la Sala Superior</b> El hecho de que, al momento de realizarse el evento dañoso, este no contaba con Licencia de conducir, no encontrándosele otra conducta negligente que se pueda calificar como objetivamente idóneo para que se produzca el resultado dañoso, acreditándose de esta manera la responsabilidad de la víctima por contribuir a la realización del este riesgo no permitido.
<b>Análisis de la Fuente Documental</b>	Se sostiene que la exoneración de la responsabilidad que se da por el actuar imprudente de la víctima, se encuentra ya regulada en la norma vigente y que deberá ser sometida a juicio de valor por parte de los magistrados, a fin de determinarse si se debería aplicar o no
<b>Conclusión</b>	Establece como un factor contributivo, la acción del peatón, quien era una persona de la tercera edad, y que, al realizar su desplazamiento por esta vía, sin tomar sus medias de seguridad y precaución posible, ya que se encontraba solo y sin el apoyo de una persona apta para cruzar la avenida, generó que sea atropellado por el conductor de la motocicleta, siendo insuficiente

## GUIA DE ANALISIS DOCUMENTAL

**Título: Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022.**

**Objetivo Especifico 2:** Identificar cómo el desconocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito vigente, influye en la conducta del peatón, causando atropellos, en el distrito de Bellavista – Callao, 2022

**AUTORES:**

Castillo Bravo Oscar Alexis

Aldabaca Fernández Julissa Maribel

**FECHA: 01/06/2023**

<b>Fuente Documental</b>	CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE LIMA NORTE - SEGUNDA SALA PENAL - REOS LIBRES, EXP. 2006-201
<b>Contenido de la Fuente Documental</b>	Fundamentación de los magistrados de la Sala Superior Hace mención que la auto puesta en peligro, imprudente por parte del peatón, género que este sea atropellado, lo que concuerda con la moderna teoría de la imputación objetiva al obrar a propio riesgo de los agraviados.
<b>Análisis de la Fuente Documental</b>	El Reglamento de Seguridad Vial, está enfocado en lo que el conductor debe hacer, siendo la conducta peatonal, un tema menor que no está propiamente regulado, por los encargados de mantener el orden en las vías públicas, como también de que el código Penal no tiene un inciso en donde aborde las conductas peatonales que pueden provocar accidentes de tránsito.
<b>Conclusión</b>	El Reglamento de Seguridad Vial, está enfocado en lo que el conductor debe hacer, siendo la conducta peatonal, un tema menor que no está propiamente regulado, por los encargados de mantener el orden en las vías públicas, como también de que el código Penal no tiene un inciso en donde aborde las conductas peatonales que pueden provocar accidentes de tránsito. El factor determinante del accidente de tránsito fue que el peatón ingreso a la circulación vehicular en condiciones peligrosas como desfavorables, también en el cuarto punto señalan como la conducta del agente no creó un riesgo jurídicamente relevante porque estaba siguiendo el procedimiento estándar, muy al contrario del peligro autoimpuesto de la propia víctima, siendo que la situación es consecuencia de su imprudencia a la hora de cruzar, esto tiene concordancia con la teoría moderna, en la que se promueve que la imputación objetiva al obrar a propio riesgo de los agraviados, tiene una eficacia excluyente del tipo penal



**UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO**

**FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES  
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO**

### **Declaratoria de Autenticidad del Asesor**

Yo, VILELA APON ROLANDO JAVIER, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Conducta del peatón en los delitos por accidentes de tránsito, distrito de Bellavista - Callao, 2022", cuyos autores son ALDABACA FERNANDEZ JULISSA MARIBEL, CASTILLO BRAVO OSCAR ALEXIS, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 18.00%, verificable en el reporte de originalidad del programa Turnitin, el cual ha sido realizado sin filtros, ni exclusiones.

He revisado dicho reporte y concluyo que cada una de las coincidencias detectadas no constituyen plagio. A mi leal saber y entender la Tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad César Vallejo.

En tal sentido, asumo la responsabilidad que corresponda ante cualquier falsedad, ocultamiento u omisión tanto de los documentos como de información aportada, por lo cual me someto a lo dispuesto en las normas académicas vigentes de la Universidad César Vallejo.

LIMA, 10 de Julio del 2023

<b>Apellidos y Nombres del Asesor:</b>	<b>Firma</b>
VILELA APON ROLANDO JAVIER <b>DNI:</b> 42301468 <b>ORCID:</b> 0000-0002-5370-5608	Firmado electrónicamente por: RVILELAPON el 15- 07-2023 08:19:47

Código documento Trilce: TRI - 0584825