



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

**ESCUELA DE POSGRADO
PROGRAMA ACADÉMICO DE MAESTRÍA EN DERECHO
PENAL Y PROCESAL PENAL**

**Eficacia del tipo penal de producción de peligro en transporte público
de pasajeros en Lima Este, 2020-2021**

**TESIS PARA OBTENER EL GRADO ACADÉMICO DE:
Maestro en Derecho Penal y Procesal Penal**

AUTOR:

Janampa Mansilla, Miguel Angel (orcid.org/0009-0003-6329-1431)

ASESOR:

Dr. Robles Sotomayor, Fernando Martín (orcid.org/0000-0003-2459-7713)

CO-ASESORA:

Mg. García Quispe, Gladys Beatriz (orcid.org/0000-0002-3064-7919)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho penal, procesal penal, sistema de penas, causas y formas del fenómeno
criminal

LÍNEA DE RESPONSABILIDAD SOCIAL UNIVERSITARIA:

Fortalecimiento de la democracia, liderazgo y ciudadanía

LIMA – PERÚ

2023

Dedicatoria

Con mucho amor a toda mi familia, quienes me han apoyado en mis propósitos y metas a lo largo de mi vida.

Agradecimiento

A mi asesor de tesis el Dr. Robles Sotomayor, Fernando Martín, que con su gran experiencia ha hecho que pueda realizar con gran desempeño mi tesis.

A toda mi familia, por el gran apoyo y soporte emocional en la realización de la misma.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas y figuras	vi
Resumen	ix
Abstract	x
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	3
III. METODOLOGÍA	13
3.1 Tipo y diseño de investigación	
3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización	
3.3 Escenario de estudio	
3.4 Participantes	
3.5 Técnicas de instrumentos de recolección de datos	
3.6 Procedimiento	
3.7 Rigor científico	
3.8 Método de análisis de datos	
3.9 Aspectos éticos	
IV. RESULTADOS y DISCUSIÓN	20
V. CONCLUSIONES	54
VI. RECOMENDACIONES	55
REFERENCIAS	56
ANEXOS	
Anexo 1: Matriz de categorización	
Anexo 2: Guía de entrevista	
Anexos 3: Matriz de desgravación entrevistado 1 (Fiscal Penal)	

Anexos 4: Matriz de desgravación entrevistado 2 (Fiscal Penal)

Anexos 5: Matriz de desgravación entrevistado 3 (Fiscal Penal)

Anexos 6: Matriz de desgravación entrevistado 4 (personal administrativo)

Anexos 7: Matriz de desgravación entrevistado 5 (personal administrativo)

Anexos 8: Matriz de desgravación entrevistado 6 (personal administrativo)

Índice de tablas/figura

Figura 01: Se hace la pregunta a los Fiscales Penales, si el artículo 273-A es efectiva para mitigar la afectación la integridad física de las personas.	20
Figura 02: Se realiza la pregunta al personal administrativo, si el articulo 273-A es efectiva para mitigar la afectación la integridad física de las personas.	21
Figura 03: Se pregunta a los fiscales, la finalidad del artículo 273-A en el Código Penal – Producción de peligro en transporte público de pasajeros.	23
Figura 04: Se pregunta al personal administrativo, la finalidad del artículo 273-A en el Código Penal – Producción de peligro en transporte público de pasajeros.	24
Figura 05: Se pregunta los fiscales sobre lo que busca la implementación del articulo 273-A en el Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros.	25
Figura 06: Se pregunta al personal administrativo sobre lo que busca la implementación del articulo 273-A en el Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros.	26
Figura 07: Se pregunta a los fiscales sobre los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto del articulo 273-A en el Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros.	27
Figura 08: Se pregunta a los del personal administrativo sobre los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto del articulo 273-A en el Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros.	28
Figura 09: Se pregunta a los fiscales si considera que la normativa del articulo 273-A en el Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto que es el imputado además no debe de contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma.	29
Figura 10: Se pregunta a los del personal administrativo, si considera que la normativa del articulo 273-A en el Código Penal, al indicar la palabra	

“además”, esto que es el imputado además no debe de contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma.	30
Figura 11: Casos archivados 2020-2021.	34
Figura 12: Aplicación del Principio de Oportunidad 2020	36
Figura 13: Aplicación del Principio de Oportunidad 2021	36
Figura 14: Relación del Principio de Oportunidad sin apertura de I.P (2020-2021).	37
Figura 15: Relación del Principio de Oportunidad con apertura del I.P (2020-2021).	38
Figura 16: Se pregunta a los fiscales, si consideran que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal esta adecuadamente planteada.	40
Figura 17: Se pregunta al personal administrativo si consideran que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal esta adecuadamente planteada	41
Figura 18: Se pregunta los fiscales estando a su respuesta anterior de ser NO, que aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal.	42
Figura 19: Se pregunta al personal administrativo, estando su respuesta anterior de ser NO, que aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal.	43
Figura 20: Se pregunta a los fiscales, si considera aplicar el artículo 273-A del Código Penal, permitirá que concientice al imputado para que no cometa nuevamente estos delitos.	44
Figura 21: Se pregunta al personal administrativo, si considera aplicar el artículo 273-A del Código Penal, permitirá que concientice al imputado para que no cometa nuevamente estos delitos.	45
Figura 22: Se pregunta a los fiscales, si consideran que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado.	46

- Figura 23:** Se pregunta al personal administrativo, si consideran que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado. 47
- Figura 24:** Se pregunta los fiscales, si consideran que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos-artículo 273-A del Código Penal, debe aplicarse. 48
- Figura 25:** Se pregunta al personal administrativo, si consideran que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos-artículo 273-A del Código Penal, debe aplicarse. 49

RESUMEN

La presente investigación en Lima Este, tuvo como objetivo general determinar la eficacia de la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros, por lo que se desarrolló una metodología de tipo investigación aplicada con enfoque cualitativo, usando como procedimiento la recolección de datos a través de entrevistas que se realizaron a Fiscales Penales y Personal Administrativo de dicha área. se recopiló información de diversas fuentes confiables como tesis, artículos, normativa, publicaciones, revistas. En cuanto al procedimiento de análisis de datos, se procedió en analizar y comparar dicha información aplicando un análisis triangular, el cual permitió diferenciar las diversas posturas y/o posiciones de los entrevistados, obteniendo como resultado que la reincorporación del artículo 273-A del Código Penal en nuestra normativa fue ante los accidentes de tránsito que hubo en aumento, que permitiera concientizar al imputado que no cometa dicho delito, y si bien resulta aplicable el principio de oportunidad, hay un grupo minoritario conocedores de la norma, que precisa que en estos casos ello no debe aplicarse para que el imputado sea consiente que su actuar pone en riesgo la vida de las personas, así como un grupo mayoritario conocedores de la norma refieren que dicho tipo penal debe corregirse por ser impreciso o en todo caso eliminarse porque la conducta se encuentra enmarcada en un acto administrativo.

Palabras clave: Tipo penal de producción del peligro, Transporte público de pasajeros, eficacia.

ABSTRACT

The present investigation in East Lima, had as a general objective to determine the effectiveness of the application of the criminal type of danger production in public passenger transport, for which an applied research methodology with a qualitative approach was developed, using as a procedure the collection of data through interviews that were carried out with Criminal Prosecutors and Administrative Personnel of said area. Information was collected from various reliable sources such as theses, articles, regulations, publications, magazines. Regarding the data analysis procedure, we proceeded to analyze and compare said information by applying a triangular analysis, which allowed differentiating the various positions and/or positions of the interviewees, obtaining as a result that the reincorporation of article 273-A of the Code Criminal in our regulations was due to traffic accidents that were on the rise, which would make the accused aware of not committing said crime, and although the principle of opportunity is applicable, there is a minority group that is aware of the norm, which specifies that in these In these cases, this should not be applied so that the accused is aware that his actions put people's lives at risk, as well as a majority group familiar with the norm, they refer that said criminal type must be corrected for being imprecise or in any case eliminated because the conduct It is framed in an administrative act.

Keywords: Penal type of danger production, Public passenger transport, efficiency

I. INTRODUCCIÓN

En nuestra sociedad a lo largo de los años ha perdurado la paupérrima conciencia social, la realización de actividades peligrosas en nuestro país, donde conductores de unidades vehiculares generan tragedias lamentables, lo que produce un riesgo para la vida, integridad física y salud de las personas, todo ello porque el conductor no acata los requerimientos que expide la ley para circular una unidad vehicular, debido a estos acontecimientos, investigamos si es eficaz la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros (artículo 273-A del Código Penal).

Rojas (2022) citó el artículo 44 de la Constitución Política del Perú, indicando que el Estado esta expedido fundamentalmente para proteger toda la sociedad. Para poder efectuar con esta obligación, el Estado Peruano debe usar su autoridad penal para configurar como delitos las conductas que lesionen los derechos individuales y también los colectivos a través de la creación de actos delictivos. (p. 1)

El Comercio (2021) menciona en su artículo titulado “En el Perú, los accidentes de tránsito dejan más muertos que los homicidios” (p.1), la misma que hace referencia el número considerable de muertes por accidentes de tránsito por año, que es mayor a los que fallecieron por homicidio, siendo la excesiva velocidad al conducir una unidad vehicular el factor que origina los accidentes de tránsito.

El Peruano (2020) publica el Decreto de Urgencia N° 019-2020, la misma que hace referencia al título de nuestra tesis mencionando que debido a los accidentes de tránsito ocasionados por la velocidad en exceso, provocan lo expuesto en el párrafo anterior, es por ello que se publica el decreto de urgencia citado expresa que: “la seguridad vial en el país se ve en peligro (...)”. (p. 1)

Cabrera (2020) en su artículo de título “Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte público”, publicado en la página web, refiere: “En lo que al tipo penal concierne, es de “peligro”, al requerir una verdadera puesta en riesgo de la vida, la salud o la integridad de las personas, mediando la contravención a la normativa que regula el transporte público y otros dispositivos afines, lo que da cuenta de una fuerte administrativización de este tipo legal, cuya racional aplicación por parte de los operadores jurídicos, amerita el empleo de los criterios aglutinados en la teoría de la «imputación objetiva», ello, sin defecto de haberse observado ciertas deficiencias de técnica legislativa en la construcción normativa del tipo legal en cuestión”. (p.3)

Estando a todo lo antes mencionado planteamos como problema general que las instituciones públicas como el Ministerio Público, revisan casos tipificados en el artículo 273-A del Código Penal, lo que será un punto de partida para otras investigaciones en el campo del derecho penal por cuanto como objetivo general se determinará si es eficaz la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto; y como objetivo específico será en tres aspectos a) Analizar la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto, b) Analizar los reportes de casos resueltos en los años 2020-2021 de la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer Despacho-, y c) Establecer los criterios de los Fiscales Penales y personal administrativo concededores del derecho sobre la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros.

Para resolver el problema se tomaron las fuentes y trabajos de investigación de países nacionales y extranjeros, para resolver la tesis planteada “Eficacia del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en Lima Este, 2020-2021”, trabajo que permitirá tener una visión más extensa sobre los motivos de la incorporación del tipo penal citado en el Código Penal y si resulta ser eficaz su aplicación,

dentro del marco de enfoque cualitativo, porque se utilizará lo que es recolección de datos.

II. MARCO TEÓRICO

Entre los antecedentes nacionales se tiene a Vásquez (2020) en su tesis titulada “Incorporación de la concurrencia de culpas en el Código Penal Peruano a propósito de la problemática existente para determinar el grado de responsabilidad penal en sucesos de tránsito” para obtener el grado de Maestro en Derecho en Ciencias Penales de la Universidad San Martín de Porres, en su investigación tuvo como finalidad determinar la aplicación del sistema de justicia penal al declararse culpables son suficientes para aplicar condena. En su conclusión final, menciona que no hay relación entre el delito y el régimen jurídico en nuestro código penal vigente, pero argumenta que sí dispone la reparación, teniendo relación con la falta de pena.

Por otra parte, tenemos Gómez y Owen (2020) en su tesis titulada “El principio de oportunidad, y su aplicación en el delito de Conducción en estado de Ebriedad”, teniendo como problemática si la aplicación del principio de oportunidad es dable en uso de ciertos casos concretos o no. Teniendo como conclusión final que este principio no podría ser aplicado en casos que son de gravemente interés público o en delitos graves.

De igual manera Revolledo (2020) con su tema de investigación realiza un estudio sobre “Accidentes de tránsito y seguridad vial en los pobladores de Lima Metropolitana, 2019” de la Universidad Peruana de Ciencias e Informática- Escuela de Posgrado, para lograr el grado académico de Maestro en gestión estratégica empresarial; teniendo como su objetivo encontrar una relación existente entre los accidentes de tránsito y la seguridad vial, factores negligentes, conductores imprudentes, el paupérrimo conocimiento de seguridad vial. Una vez concluyendo una relación entre los factores de negligencia (con una correlación negativa de magnitud fuerte), imprudencia de los conductores

(con una correlación negativa de magnitud moderada) e impericia de los conductores (con una correlación negativa de magnitud fuerte).

Por otro lado, Guillermo y Tello (2018) desarrollaron su tesis cuyo título fue “La regulación del transporte urbano en Lima: El Metropolitano”, obteniendo el grado académico de Magister por la Universidad Peruana de ciencias aplicadas, realizando un análisis sobre la prestación del servicio por la Municipalidad de Lima y si este tiene los recursos para ser eficaz contra la demanda que tiene la ciudad, la contaminación, el tráfico, las rutas alternas de colectivos y taxis, todo esto tiene en su contra, lo que es el caos en el transporte urbano, el cual ha tenido un cambio incapaz y lento.

Rojas (2017) en su tesis titulada “La coordinación en el proceso de implementación de la reforma del transporte en lima metropolitana: el caso del Corredor Azul” para lograr la Licenciatura por la Pontificia Universidad Católica del Perú, en el cual se estudia la implementación del corredor Azul, que se desarrolló en conjunto con la reforma del transporte público. Este sistema ha destacado en Lima, siendo un poco caótica y efectiva, la misma que dio lugar a un problema social, tiempo en el cual Susana Villaran era la Alcalde de la Municipalidad de Lima, en cuyo cargo impulso un Sistema Integrado de Transporte (SIT).

Su investigación es de carácter cualitativo, empleando entrevistas semiestructuradas que estuvo dirigidos a funcionarios de diferentes instituciones, quienes concluyen que un transporte sostenible es cuando prioriza su base económico, político y social, el cual planifica e involucra el futuro solucionando las necesidades actuales. Contando con la cooperación de los transportistas, la mayoría pensaron que estarían en contra de esta reforma, junto a ellos todos los ciudadanos se unieron para encontrar una solución por un mejor transporte, eso originaba un aval a la política, sino que debe de existir especialistas de transporte que

trabajen junto con la gestión, logrando plantear una implementación del SIT, para poder lograr un eficaz sistema.

Entre los antecedentes Internacionales tenemos a Morell (2019) en su tesis doctoral nombrada “El peligro como elemento vertebrador de los delitos contra la seguridad vial”, el fin de su tesis es basarse en delitos relacionados a manejar en estado de embriaguez o bajo la sustancias toxicas, concluye que el elemento denominado “Peligro” constituye el eje a través del cual giran todos los delitos contra la Seguridad Vial de los Art. 379 y 382 del Código Penal de España y que en este tipo de delitos no solo es de marco vial sino que en si tiene beneficios para los implicados.

La OMS (2010), nos menciona que la movilidad y el transporte son primordiales para una sociedad, donde el sistema saludable y eficaz de transporte debe tomarse en cuenta para el bienestar de la población. Se considera que el sistema de transporte es seguro y saludable cuando se fundamenta en un marco jurídico que incorpora la labor multisectorial en la planificación, el desarrollo y el diseño; buscando la igualdad en la población; es asequible, eficaz y confiable; y tiene repercusiones mínimas sobre el entorno físico.

Asimismo, es de señalar lo que hacen referencia los países extranjeros, como lo vertido por Ajayi (2014) It tells us about an abysmal increase in traffic accidents, such as criminal incidents that are not resolved by the authorities, generating a great crisis in mobility on the part of the cities, que hace referencia sobre los incidentes delictivos que no son resueltos por las autoridades competentes, generando una crisis social, asi como Cornelis (2013) It indicates that modern society asks for the security of being able to live in a safe environment where one of the important factors is having access to safe public transport, since as we can see, individuals are exposed to great dangers and risks that occur

today in day, quien hace referencia de que la sociedad moderna solicita un ambiente seguro y eso se logra teniendo un transporte público seguro

Cabe señalar además a DeAngelo (2019) It shows us that today there is a greater use of public transport, where we can also find a greater number of accidents, crime in cities of greater risk, which suggests a local isolation, for all the victims of these mechanisms, quien hace mención que ante el mayor uso de transporte público, conlleva aun mayor numero de accidents de tránsito; mientras que Porcu y Olivo (2020) The highest rate of urban transport accidents have not yet been deeply investigated without considering the severity to which they are exposed due to different implications that should be important such as passenger safety and vehicle evaluations to provide greater security; quien hace mención que los accidentes de transporte urbano no han sido investigadas profundamente, donde su tasa es elevada, siendo importante que se realice la evaluación respectiva a los vehiculos lo que permitirá brindar seguridad a los pasajeros.

Por otro lado, tenemos a Gilman (2020)_It is known that when there is no adequate maintenance to the public transport vehicle or it does not go through a mandatory technical inspection, the people who choose to take this service are exposed to the risk of having an accident when the operator does not drive properly or the vehicle fails. vehicle on the road, quien hace alusión que una persona se expone a un riesgo inminente – accidente de tránsito-, cuando el vehiculo de transporte público tiene fallas y el conductor no conduce correctamente la misma, mientras que Griggs (2022) The construction of urban transport is a job that takes a long time to carry out where it is required to be equitable and efficient for all the people who access this service, especially providing greater security for them, but there are barriers that put this in trouble. service such as accidents, assaults and harassment that occur within the public transport service that generates an impact to be able to move safely, quien señala sobre la seguridad que se debe tener al tomar un transporte urbano.

Tambien se tiene a Force (2022) In order to travel in a public transport service comfortably and safely, the vehicle must have all its parts in good condition with highly trained personnel to perform this service, quien hace referencia que toda unidad de transporte debe tener todas sus partes y el conductor debe estar capacitado, por otro lado, Newton (2021) It seeks to understand how the circulation of urban transport is and its various factors that occur within it such as crime, traffic accidents and more. For this reason, various ways in which this problem can be mitigated are studied, emphasizing potential solutions, hace alusión que no solo dentro de un transporte urbano se producen accidentes de tránsito, sino que tambien es un lugar donde se produce la delincuencia entre otros factores, por lo que debe buscarse una solución.

Asimismo, Spaggiari (2012) It is seen that there is an increase in traffic accidents due to lack of sleep on the part of drivers, since they do not have a proper rest or use medications that cause sleepiness and fatigue, which unleashes the development of accidents that put in risk to both the driver and passengers, which is why companies are recommended to exhaustively verify the conduct of their drivers, este autor se refiere que uno de los factores por el cual se ocasiona los accidentes de tránsito, es que los conductores se encuentran con atiga o somnolientes, todo por no tener un buen momentos o encontrarse medicados, por lo que es la empresa quien debe verificar este aspecto de que todo conductor este en buenas condiciones, mientras que Smith (2000) There is a variety of public transport such as trains, vehicles, trams, taxis, minibuses that require greater and emphatic supervision, since they are victims of crimes such as robbery, theft, vandalism and excessive charging of fees that affect the public transport service, quien hace mención que todo servicio público – transporte- requiere ser supervisado para evitar ser victimas de delitos, por ser lugares donde se producen vandalismo, robos, entre otros.

Son muchos los elementos que conforman un sistema de transporte, entre los que se incluyen la infraestructura física, los tipos de usuarios y los medios de transporte, donde cada uno de estos elementos determina el funcionamiento del sistema. En este documento, se subrayan las consecuencias generales para la salud que se derivan de los medios de transporte y se hace hincapié en los beneficios que reportan los sistemas de transporte público que son eficaces y seguros como parte de un sistema general de transporte.

Al mismo tiempo, se insta a los profesionales de la salud a que aporten su perspectiva y experiencia fundamentales para crear sistemas de transporte más adecuados y eficaces, así como que participen en los equipos multisectoriales, ello con la intención de mejorar la situación sanitaria de todos los grupos poblacionales de la Región de las Américas, en este documento se subrayan las consecuencias negativas para la salud que tienen los sistemas de transporte inapropiados y se proponen estrategias útiles para transformarlos, a la vez que se aboga por el continuo desarrollo de sistemas de transporte público bien integrados, diseñados, y que sean viables económicamente, que promuevan la salud humana y la calidad de vida general.

Luego se pasa a especificar el modo en que los diferentes medios de transporte reportan beneficios y conllevan riesgos concretos, para luego continuar en exponer el modo en que los sistemas de transporte público multimodales y bien integrados pueden aportar muchos más beneficios. El transporte público, como subconjunto de la estructura general de transporte, desempeña una función única en la vida de los habitantes de la comunidad.

Por otro lado, Sánchez (2017) en su tesis denominada “Estudio doctrinal y jurisprudencial de los delitos contra la seguridad vial”, tuvo como objetivo analizar, todas las normas en materia de seguridad vial que están incluidas en el Código Penal Español. La autora en su quinta

conclusión menciona que la excesiva velocidad fue controlada mediante la ley 1950 y el artículo 379° del Código Penal Español; añade que mediante la ley 1950, la conducción a excesiva velocidad era considerada como un delito de peligro concreto y, actualmente, en la legislación Penal Española es considerada como un delito de peligro abstracto. (p. 72)

Servicio Público de Pasajeros, al respecto para Silva y Torres (2017), indica que “tiene como finalidad llevar de un lugar a otro a las personas que asistan a su servicio bajo una modalidad de tarifa impuesta por la empresa misma, cumpliendo con las normas y reglamentos estipulados como la protección y seguridad de vida del pasajero”. (p. 19)

Rivas (2016) en su tesis denominada “una aproximación a la noción de servicio público económico y su régimen desde el servicio público de transporte aéreo” nos menciona que mediante el artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 005-2005, el Poder Ejecutivo declaró como servicio público al servicio de transporte aéreo, y en consecuencia estableció que los títulos habilitantes (autorizaciones) para realizar dicha actividad, sólo podían suspenderse, restringirse o revocarse por la autoridad aeronáutica civil, a través de los decretos de urgencia; debemos precisar que la intención no sólo del Poder Ejecutivo, sino también del Congreso de la República en aquel momento, era declarar formalmente el servicio de transporte aéreo como un servicio público, a través de una ley expedida por la representación nacional, y de ese modo, no circunscribirla simplemente a la solución del problema originado por la aplicación de la medida cautelar concedida por el CJCA.

Afirmamos ello, de la lectura del tercer considerando del Decreto de Urgencia N° 001-2005, que fundamentó la ampliación del plazo de emergencia del servicio de transporte aéreo dispuesto en el artículo 1° del Decreto de Urgencia N° 011-200431, entre otras razones, por su próximo vencimiento, sin que el Proyecto de Ley titulado “Ley de

Promoción de los Servicios de Transporte Aéreo”, haya sido aprobado hasta ese momento. Siendo, así las cosas, el 25 de mayo de 2005 se publicó la LPSTA, cuyo artículo 1° declaró al servicio de transporte “como un servicio público, de interés y necesidad nacional, orientado a satisfacer las necesidades de traslado de pasajeros, carga y correo de un punto de origen a un punto de destino”, por lo que el Estado garantiza su “prestación continua, regular, permanente y obligatoria”.

Si bien como consecuencia de dicha declaración, el Estado asumió la obligación de garantizar la prestación continua, regular permanente y obligatoria del servicio de transporte aéreo, no señalaba qué se debía entender por servicio público, para de ese modo comprender las razones por las que asumía la garantía de su prestación, así como las consecuencias que de ello se derivaban.

Servicio Público, al respecto, relacionado con lo anterior, debemos señalar que si bien nuestro ordenamiento jurídico regula a través de normas legales y reglamentarias una serie de actividades que son consideradas como servicios públicos (lo que podríamos llamar, el régimen jurídico al que se encuentran sujetas), no existe norma legal que defina al servicio público, y de ese modo aclare el panorama de los operadores jurídicos, al permitirles establecer los alcances de dicha categoría jurídica.

Peligro Abstracto, referente a ello, debemos entenderlo como aquella que no necesita que se demuestre la penalidad, solo basta que haya peligro real para que se configure un delito abstracto.

Regalado (2017) en la tesis denominada “La Inconstitucionalidad de los delitos de peligro abstracto en el sistema penal peruano” señala que el peligro abstracto aquellas conductas tipificadas por el legislador y que presuntamente es considerada como peligrosas, sean por varias razones, sin la necesidad de lesionar el bien jurídico individual o

colectivo, es decir no es un peligro que puede ser detectada a simple vista puesto que no cuenta necesariamente con una víctima definida. (p. 32).

Aranda (2018) en su tesis “la reparación civil en los delitos de peligro abstracto por la ausencia del daño causado en el ordenamiento jurídico peruano”; indica que el peligro abstracto se da como motivo por el legislador, de tal manera, no se centra específicamente en el tipo, pero representa una acción o una persona que pone en peligro con respecto a la seguridad pública, imponiendo con mucha cautela al existir el peligro abstracto. (p.58).

En cuanto a eficacia, debemos tener en cuenta lo señalado por Quinteros, et al. (2021), en su investigación denominada Revista de Información científica para la Dirección en Salud, nos expone sobre la relación objetivo resultado de manera satisfactoria, es decir que el propósito se logre bajo condiciones ideales, que favorezcan al máximo su concertación. Eficacia se refiere a la relación de resultados con las metas y cumplimiento de los objetivos organizacionales. Para que haya una eficacia se deben priorizar las tareas y realizar ordenadamente aquellas que permiten alcanzarlos mejor y más. Es el grado en que un procedimiento o servicio puede lograr el mejor resultado posible.

Milian (2017), en su investigación denominado eficacia y eficiencia nos menciona que se le conoce a la relación entre esfuerzo y resultado, obtenido de una causa que se resuelve con satisfacción sin generar tanto tiempo.

Respecto a Peligro Comun, Vilca (2017) en su tesis expone el tema “la función de la responsabilidad civil derivada de la comisión del delito de peligro común en la modalidad de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad”, nos indica que basta la conducta prohibida para poder decirse que en si es un peligro abstracto, ya que es

innecesaria poder probar todavía el peligro, ya que la acción cometida es motivo para ser penado.

Cáceres (2018) en su tesis determinada como la “correspondencia jurídica de la reparación civil con el delito de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Ucayali, 2016”, nos menciona el peligro abstracto en el tipo penal, en síntesis, es una fórmula en la cual el legislador no exige la materialización fáctica del peligro, y por motivo se produce un adelantamiento considerable de las barreras punitivas. Este adelantamiento de las barreras punitivas, acarrea los problemas arriba señalados, por lo que, dentro de una rigurosa concepción de Derecho Penal garantista, esta forma de tipificación lesiona las bases de un Derecho Penal en un Estado Social y Democrático de Derecho.

Este que como se trata de un peligro abstracto no requiere todavía que la persona conduzca en estado de ebriedad, solo basta que se tipifique que sobrepasa los límites de alcohol permitido para que se configure el delito.

Rojas (2019) nos muestra ejemplos como: el delito de conducción en estado de ebriedad pertenece a un peligro abstracto; y para su configuración se necesita que se pase por un peligro real que ponga en dificultad la integridad.

En efecto, siempre que se maneje un vehículo en estado de ebriedad o bajo sustancias tóxicas, produce un riesgo real o abstracto, no relacionarlo a algo imaginario, por eso se necesita una tipificación concreta que describa la naturaleza del peligro abstracto en sí.

Por otro lado, cuando nos referimos a circulación de unidad vehicular, estos deben contar el Soat en vigencia conforme lo indique la Ley, que tiene como fin asistir los gastos médicos que han sufrido las víctimas de un accidente dentro del vehículo. Se caracteriza por que

corre con todos los gastos médicos que pasan las víctimas, además de que siempre se indemnice a todas ellas no cuenta con un número limitado de víctimas, siempre y cuando se pague mensualmente el seguro obligatorio.

Decreto Supremo N° 025-2008-MTC, Artículo 13, menciona que el La inspección técnica debe hacerse de forma segura y legal, en sitios autorizados y establecidos para llevarse a cabo la inspección como lo sitúa el manual de inspecciones técnicas vehiculares, Asimismo esta debe desarrollarse sin afectar el vehículo o cualquier pieza de ello, ni tampoco venderles repuesto a los que se tienen que presentar a la inspección.

Por cuanto al bien jurídico protegido de un tipo penal, según Huamán (2020) refiere que como lo plasma la constitución en su artículo 1, de ser delitos que conformen el peligro común, el estado debe siempre poner como pieza fundamental a la persona protegiéndola de tal manera que las autoridades competentes castiguen las acciones que dañen o afecten el derecho que tiene todo ciudadano.

De tal manera que toda la sociedad tiene derecho a tener una adecuada seguridad personal, que le pueda confiar su salud, seguridad e integridad a través de un marco legal, para así poder evitar los numerosos accidentes que ocurren en todo momento y priorizar la seguridad pública del tránsito terrestre a todas las personas.

III. METODOLOGÍA

3.1 Tipo y diseño de investigación

Tipo de investigación

Vásquez (2016) señala lo siguiente: “De acuerdo al conocimiento que cuenta el investigador, debe seleccionar que tipo de investigación aplicar, de acuerdo con la información que desea obtener”. (p.1)

De este modo, se tiene a Para Tomala (2016) quien refiere: “solo existe un método científico, pero hay diferentes maneras de poder plasmar su aplicación dentro de la investigación realizada. Teniendo en cuenta los enfoques que se desarrollan en la investigación empírica este se maneja debido a su objetividad, ya que, si hay cantidad, encontramos también medición.” (p.2)

Rus (2020) La investigación aplicada tiene como fin dar solución a diversas situaciones que se presentan en la sociedad, partiendo que su enfoque es evidente y preciso ya que busca analizar, estudiar estos problemas para poder así encontrar soluciones.

Por eso, el tipo de investigación usado en nuestro estudio es la “investigación aplicada”, basándonos en conocimientos, teorías que nos puedan dar un resultado en base a nuestro problema de investigación.

Diseño de Investigación

Ruiz (2019), señala que “Es la forma del que el investigador emplea desarrollando diferentes métodos y técnicas para hacer uso en su investigación. También podemos deducir como una guía para el investigador usando ciertos pasos.”(p.3)

Como podríamos decir, se trata de un plan estructurado que busca poner en práctica un experimento ya que acarrea un grupo de pasos que permiten llegar a la finalidad del investigador, adoptándolo a un tipo de diseño de investigación.

Tenemos a varios autores que hacen referencia a ello, como Vallejo (2002) quien hace énfasis en colocar el tipo de diseño más adecuado para probar que la información recopilada en la investigación sea verdadera a través de bases científicas validas y verídicas.

Salgado (2007) nos indica: “El fin que cumple la investigación- Acción es solucionar conflictos de manera inmediata y tiene como objetivo agregar información para va guiar en las decisiones de procesos y arreglos estructurales.” (p.3)

En este caso, el diseño aplicado es la investigación- acción cualitativa-, ya que nos permitirá entender ciertos puntos de vista de carácter social – jurídicos en el entorno del problema de investigación que se busca desarrollar.

3.2 Categorías, subcategorías y matriz de categorización

- Categoría1: Tipo penal de Producción de Peligro en Transporte Público de pasajeros

Subcategorías:

- a) Tipicidad objetiva
- b) Tipicidad subjetiva
- c) Bien jurídico protegido

- Categoría2: Eficacia

Subcategoría:

- a) Importancia
- b) Finalidad

- Matriz de categorización

La matriz de categorización es aquella que tiene como conjunto las categorías y sub categorías expuestas.

3.3 Escenario de estudio

Para tener en cuenta a que nos referimos, debemos tomar en cuenta lo expresado por Valerdi (2009), quien señala: “Es el contexto en donde se va desarrollar la investigación, los participantes dentro de ello y los recursos que se van a utilizar para el realizamiento del proyecto de

investigación”. (p.4) Por lo que deducimos como escenario del estudio al ambiente donde se obtendrán los datos de la investigación y los que van a participar en ello.

Por otro lado, Cely (1999) indica que el escenario de estudio es la aplicación de las variables dentro del entorno de investigación a estudiar y explicar la situación actual de tal, en ese contexto, nos dirigimos al Distrito Fiscal de Lima Este, recabando la información necesaria de las Fiscalías Corporativas Penales del distrito mencionado.

3.4 Participantes

Debemos mencionar a Mata (2021), quien define como “participantes” a un conjunto de personas que forman parte de algo, con una característica en particular, como estilos de vida, experiencias de vida entre otras especificaciones que van dentro de la investigación que puede tener un enfoque cualitativo o cuantitativo.

En este caso, el enfoque de estudio es cualitativo y los participantes del estudio son conocedores en el derecho penal, entre ellos tenemos a 6 participantes que son tres Fiscales Penales y tres del personal administrativo centrado en dicha área.

3.5 Técnicas de instrumentos de recolección de datos

Arias (2006) señala: “Es una forma de recabar información utilizando diversos métodos o formas que también son llamados instrumentos”. (p. 146)

De tal manera que podemos decir que las técnicas de adquisición de datos es una manera de sustraer los datos utilizando distintos mecanismos para la obtención precisa de datos a ejecutar.

Las técnicas que han sido utilizadas en el realizado estudio son:

a) Análisis documental:

Aquí Clauso (2011), define “análisis documental”, como una forma de representar el contenido e identificar los documentos, dentro de ello facilita su recuperación para poder informar el contenido a trabajar o también para ser sustituto al documento, por otro lado, Bermeo, Hernández y Tobon (2016) hace referencia a este punto, como la extracción de un contenido a través de un profundo análisis interno para recopilar la información necesaria que van a dar respuestas a varias preguntas de un tema en específico.

La obtención de datos se realizó mediante fuentes secundarias, como son el uso de artículos, tesis, revistas, que se relacionan con las categorías formuladas en la investigación que es la “Eficacia del tipo penal de Producción de Peligro en Transporte Público de pasajeros en las Fiscalías Penales Corporativas de Lima Este (2020-2021)”, debiendo saber en cómo se ha llevado a cabo el análisis documental que ha sido de forma virtual y también de campo.

b) Entrevista

Troncoso y Amaya (2017) señala: “Dentro del enfoque cualitativo, la entrevista es uno de los instrumentos más empleados en la investigación, ya que el investigador interactúa de forma oral con el entrevistado.”(p.3)

También se indica como una forma de percepción de un problema en particular. Así, logrando que el entrevistador entienda lo experimentado por el entrevistado. Por eso decimos que es un procedimiento de recolección de datos utilizada de forma oral, en donde el investigador formula preguntas que deben ser respondidas de manera libre a los especialistas del tema.

En el estudio realizado se formularon las entrevistas a especialistas en Derecho Penal como son los Fiscales Penales y el personal administrativo.

3.6 Procedimiento

Debemos mencionar a Arias (2020), quien define el procedimiento como una recolección de datos, que abarca el recolectar, sistematizar y presentar la información recopilada para la obtención de resultados en la investigación; mientras que Vallejo y Mineira (2009) señalan: “procedimiento de análisis para la recolección de datos al cual el investigador desarrolla diferentes puntos de vista”. (p.117)

Suyo et al , (2022) nos indica que la aplicación de herramientas virtuales nos extiende el camino al cambio, a la creatividad impartiendo nuevos conocimientos adquiridos en todo el mundo destruyendo barreras de distancia y facilitando el tiempo a realizarlo.

Como inicio del presente estudio fue la obtención de datos a través de tesis, libros, ensayos, artículos de manera virtual, pero también se pudo acudir a bibliotecas para seguir recabando información y así tener una conclusión del presente estudio.

3.7 Rigor científico

Rodriguez (2020) indica que es un protocolo que debe tener toda investigación ya que es aplicado en la metodología, bases teóricas, formulación del problema basándose en evidencias que deben ser demostrables para que el investigador pueda realizar su investigación. En el mismo sentido, Suarez (2007) señala que el rigor científico se basa en criterios como la coherencia, credibilidad, confirmalidad que complementen en conjunto la investigación.

En lo que respecta al rigor científico se centra en la argumentación de elementos seguros que son relacionadas a los resultados realizados

conforme a cada punto expuesto por las personas entrevistadas, teniendo en cuenta el enfoque cualitativo.

3.8 Método de análisis de la información

Mencionando como dice el autor Segundo (2022): “El razonamiento inductivo también llamado método es una forma de sostenerse a la idea de una premisa, pero sin poder llegar todavía a una conclusión”. (p.1)

Esto refiere que este método busca conclusiones innovadoras y no de las que parten de una premisa observada, sino que acá lo que predomina es la creatividad del investigador, mientras que Rodriguez y Perez (2017) indica que el método inductivo analiza un caso general, no se basa en uno particular, pero busca una conclusión de aspectos que puedan describirlo.

El método inductivo fue el que se aplicó a la investigación; con la selección de material informativo, lo que hizo un mejor entendimiento sobre el cargo que manejan las Fiscalías Penales Corporativas de San Juan de Lurigancho, cuya función es la sanción de la comisión de un ilícito penal. En este caso, se entrevistó a Fiscales Penales y personal administrativo, y con las respuestas brindadas relacionado al problema de investigación, se conoció su punto de vista de acuerdo con el estudio realizado.

3.9 Aspectos éticos

Parra y Briceño (2013) indican que los aspectos éticos en una investigación cualitativa tienen que ser aplicados por los investigadores ya que contribuye así que la investigación conste de una buena calidad logrando de esta manera su validez y credibilidad, por otro lado, Inguillay et al (2019) nos plasman sobre el aspecto ético en la investigación científica es reconocer cuando nos vemos ante una mala praxis que pueden perjudicar los resultados obtenidos dentro de la investigación.

Para la obtención de datos adquiridos por cada uno de los entrevistados, éstas han sido realizadas a cabo con total libertad y aprobación del experto entrevistado, haciendo uso del principio de autonomía en las entrevistas.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1 Objetivo general: Determinar si es eficaz la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto.

Se realizó una entrevista estructurada a Fiscales Penales y personal administrativo conocedores del tipo penal materia de tesis, del cual se realizó el método triangular comparativo.

La primera pregunta realizada a los Fiscales Penales y al Personal Administrativo es: ¿Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal - establecido en nuestra normativa penal, son efectivas para mitigar la afectación la integridad física de las personas?

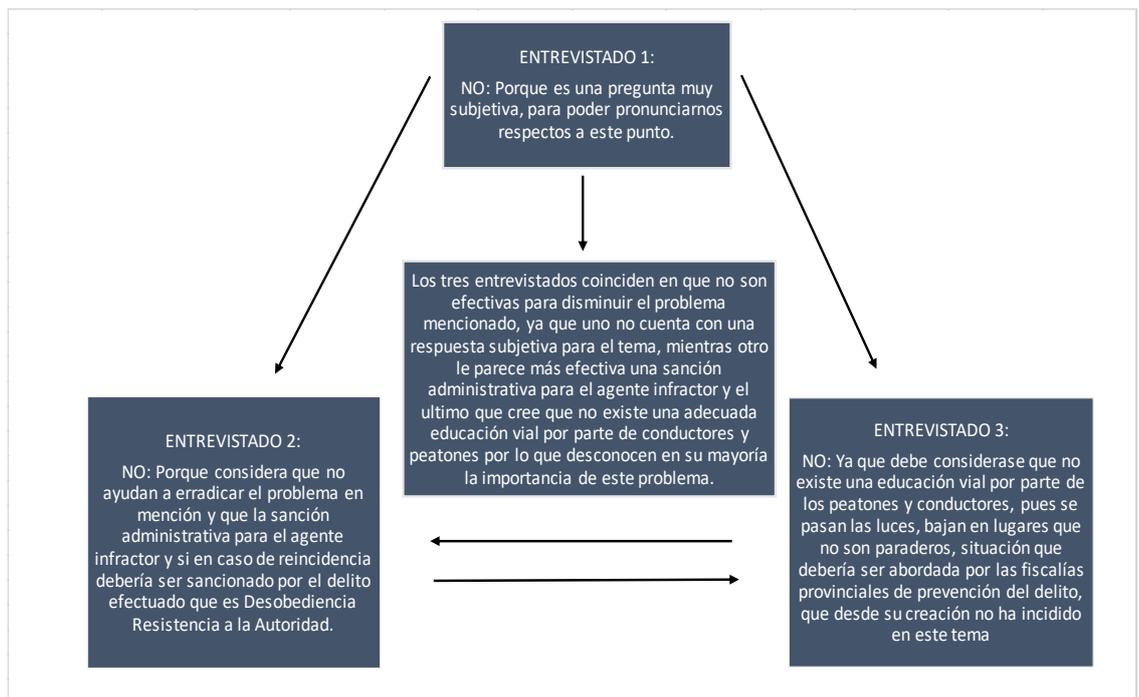


FIGURA 01: Se pregunta a los Fiscales Penales, si el artículo 273-A del Código Penal es efectiva para mitigar la afectación la integridad física de las personas.

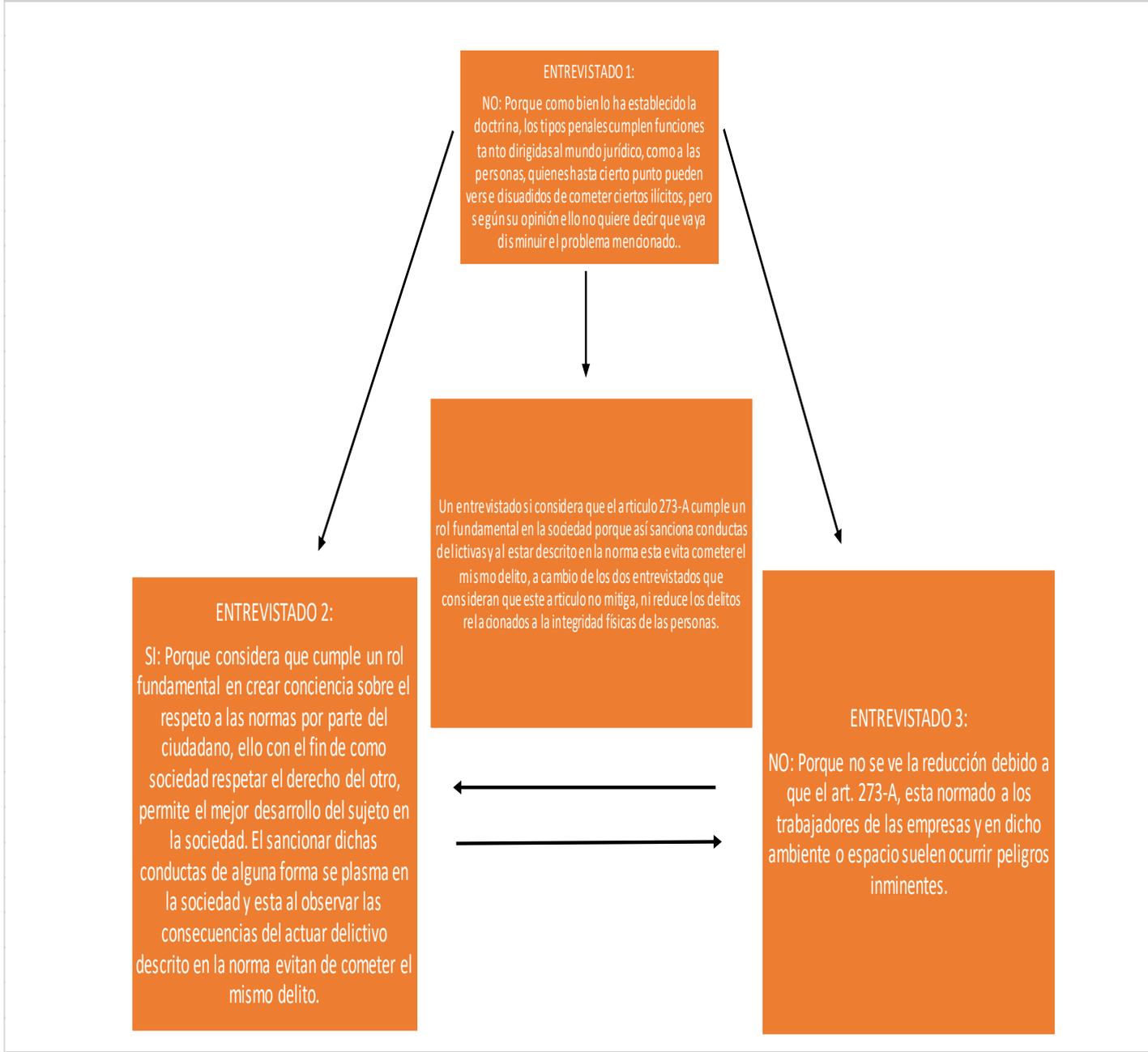


FIGURA 02: Se hace la pregunta al personal administrativo, si el artículo 273-A del Código Penal es efectiva para mitigar la afectación la integridad física de las personas.

Como resultado de todas las entrevistas formuladas tenemos la postura de los Fiscales Penales quienes consideran que no es efectiva el tipo penal analizado para erradicar el problema, por otro lado tenemos la postura del personal administrativo, donde dos de ellos indican que los peligros son inminentes y no se pueden mitigar con la norma planteada, mientras que el tercer entrevistado señala que si es necesario porque crea conciencia en la sociedad, para que tenga conocimiento de las consecuencias si infringe el tipo penal mencionado.

Sin embargo, tomando en cuenta dichas posiciones, es contradictorio a la postura de Vilca (2017) quien refiere que el tipo penal es conveniente y efectiva, debido a que otorga seguridad en el transporte urbano como la tutela que ofrece a las personas en cuanto a su integridad física y vida.

4.2 Objetivo específico 1: Analizar la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto.

Para dar respuesta a este objetivo, se tomo en cuenta las respuestas de varias preguntas que fueron formuladas a los Fiscales Penales y personal Administrativo, siendo las siguientes:

Primera pregunta dirigido a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - Producción de peligro en transporte público de pasajeros-?

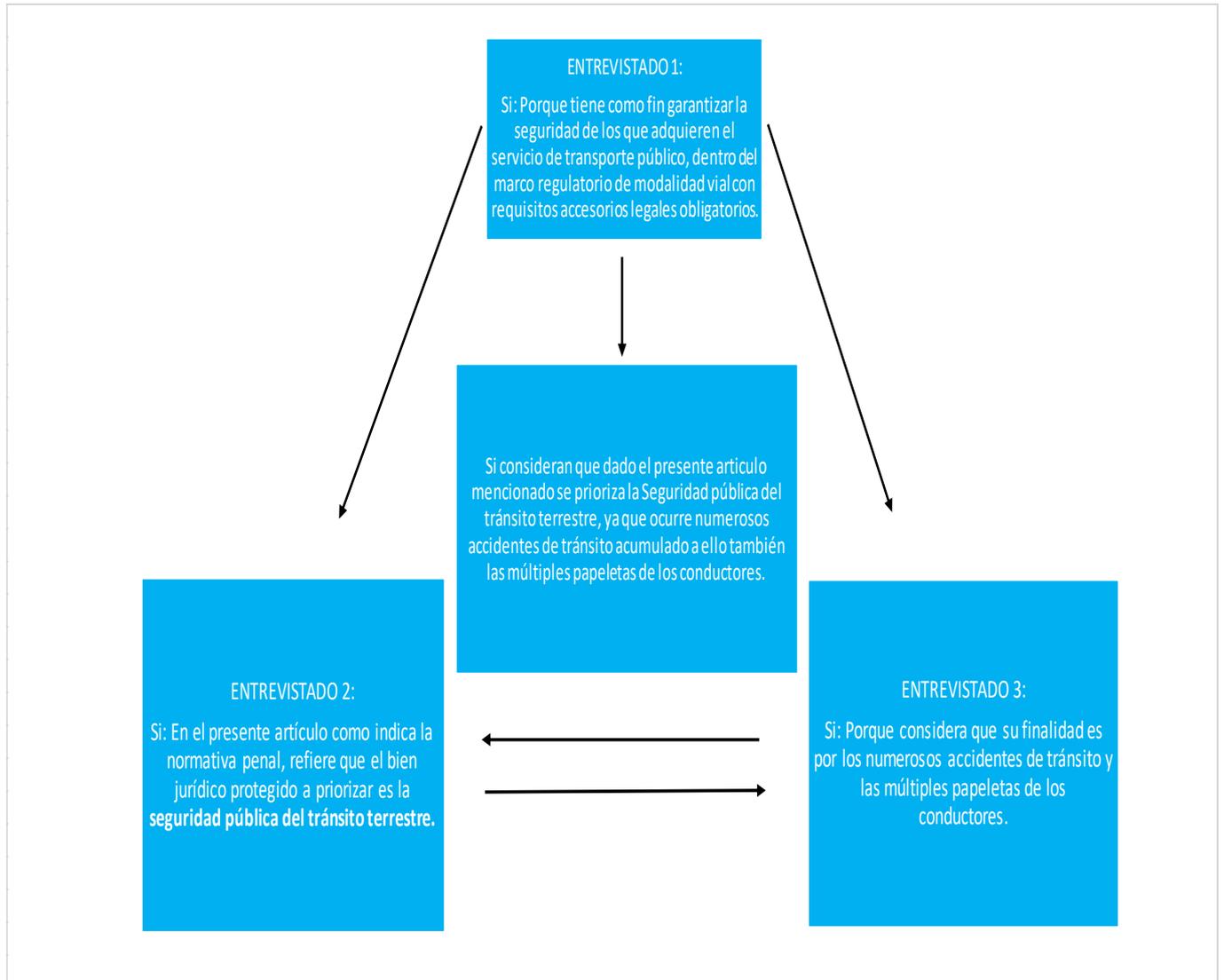


FIGURA 03: Se pregunta a los Fiscales Penales, la finalidad del artículo 273-A Código Penal – Producción de peligro en transporte público de pasajeros-.

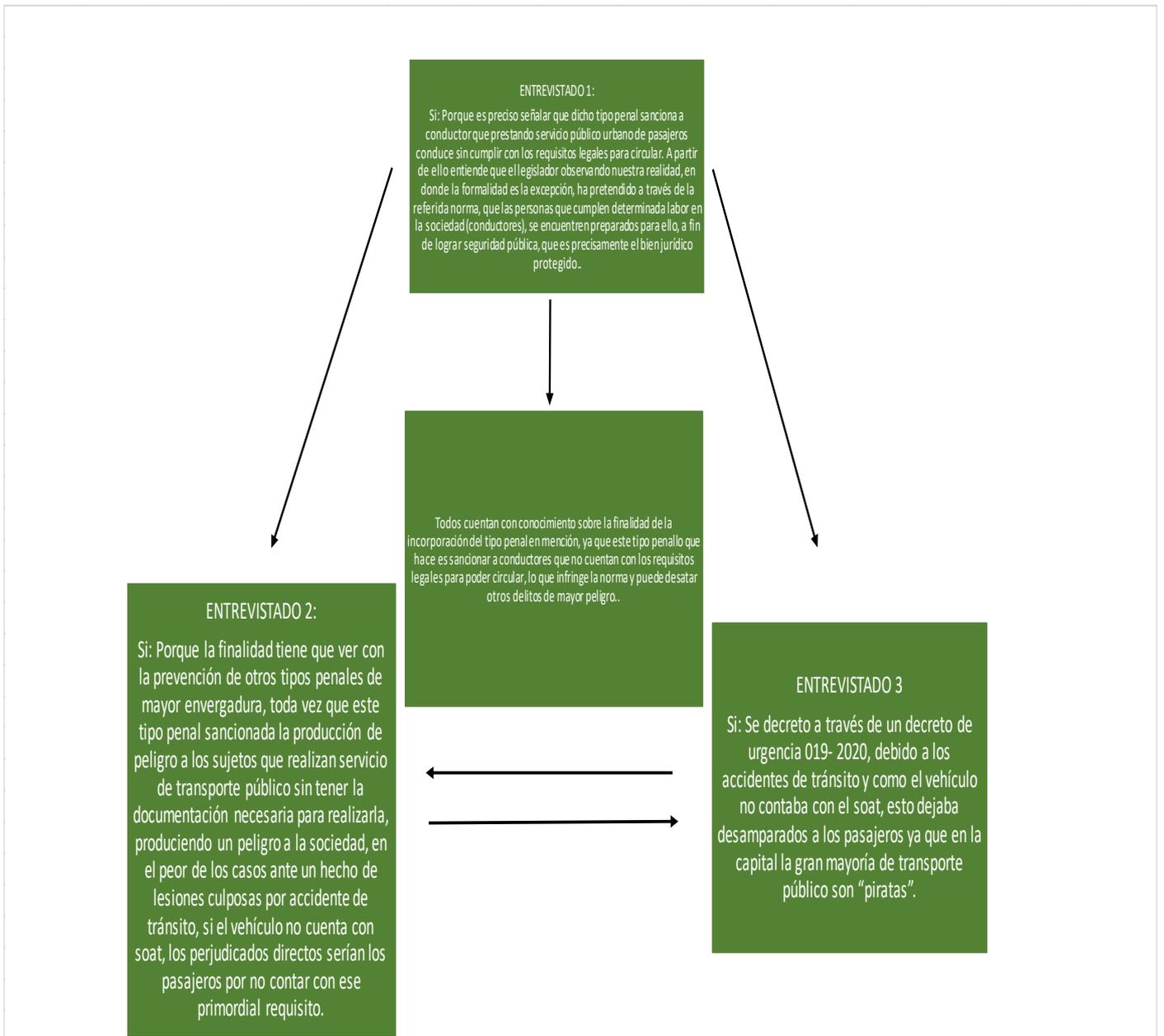


FIGURA 04: Se pregunta al personal administrativo, la finalidad del artículo 273-A del Código Penal – Producción de peligro en transporte público de pasajeros-.

Segunda pregunta dirigido a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Usted sabe que es lo que busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - Producción de peligro en transporte público de pasajeros-?

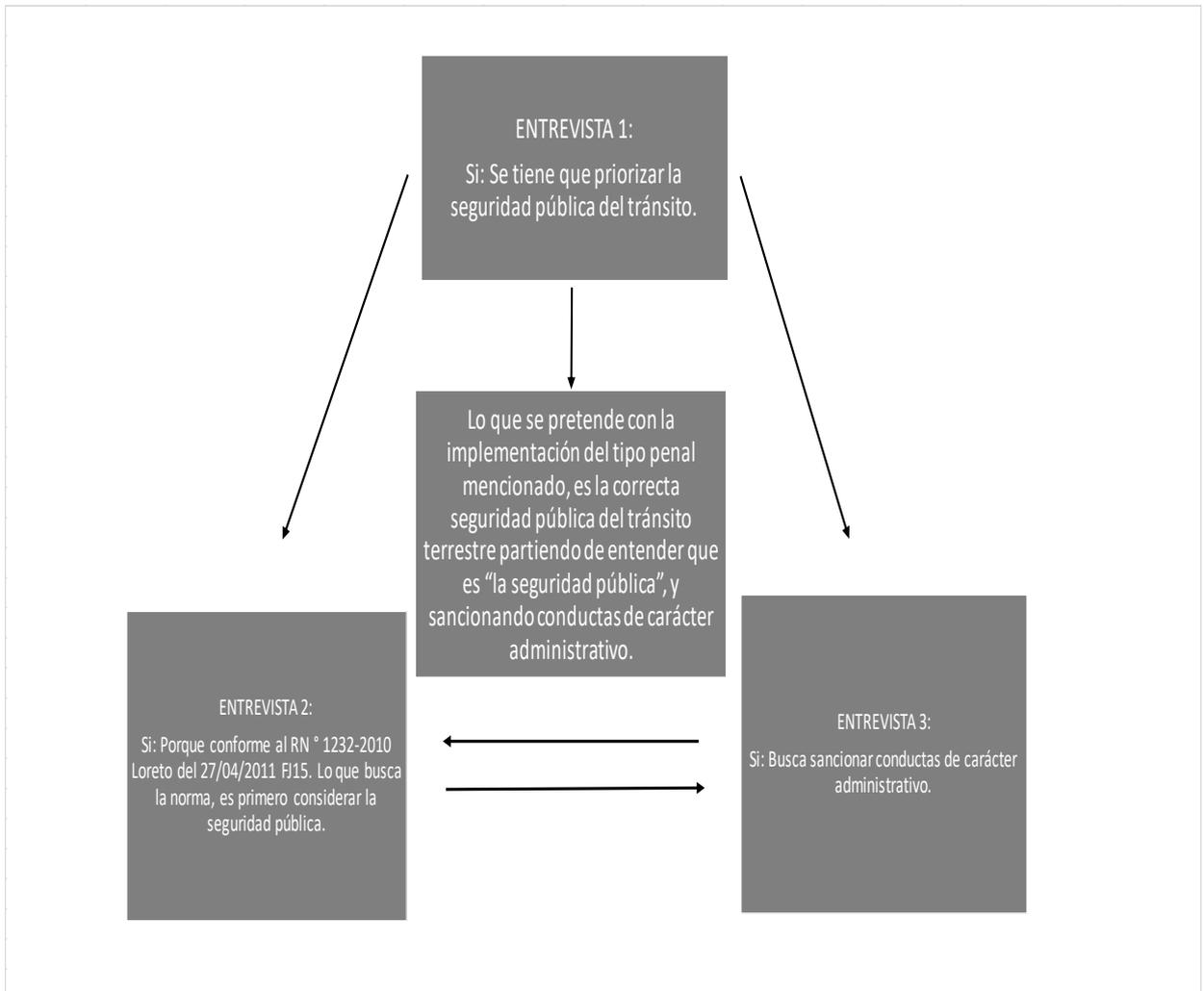


FIGURA 05: Se pregunta a los Fiscales Penales sobre lo que busca la implementación del artículo 273-A del Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros-.

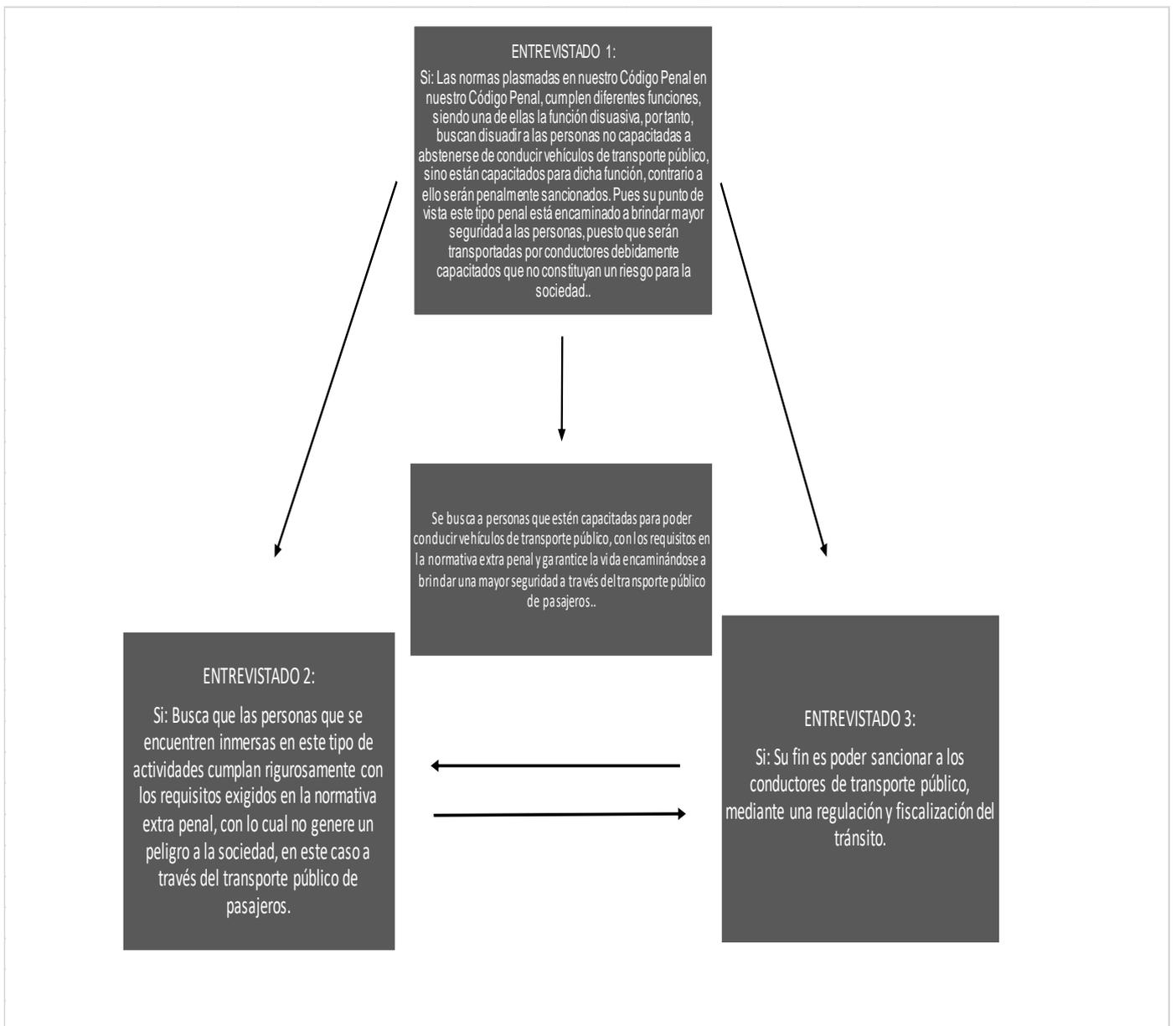


FIGURA 06: Se pregunta al personal administrativo sobre lo que busca la implementación del artículo 273-A del Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros.

Tercera Pregunta dirigido a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto del artículo 273-A en el Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros?

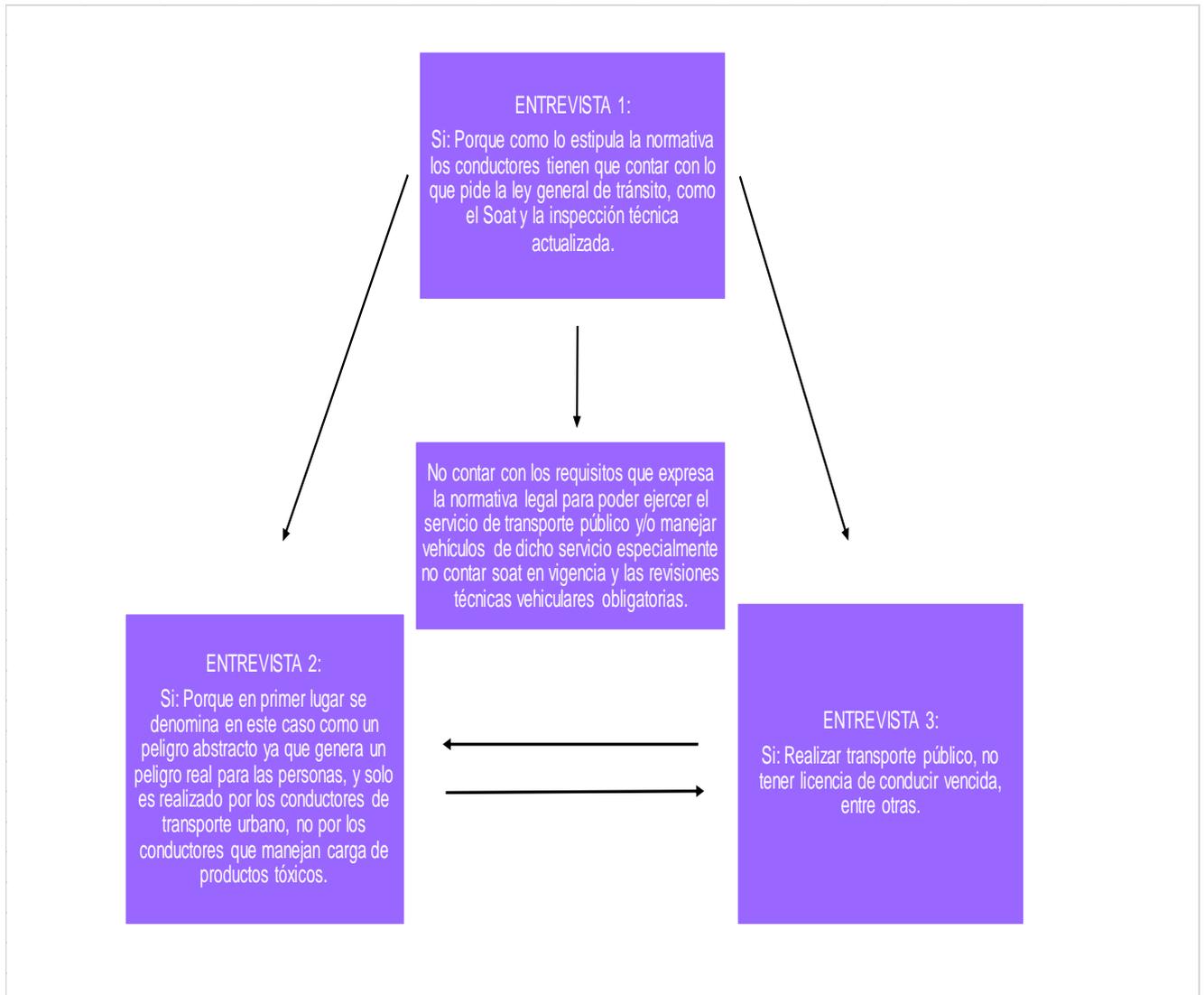


FIGURA 07: Se pregunta a los Fiscales Penales sobre los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto del artículo 273-A del Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros-.

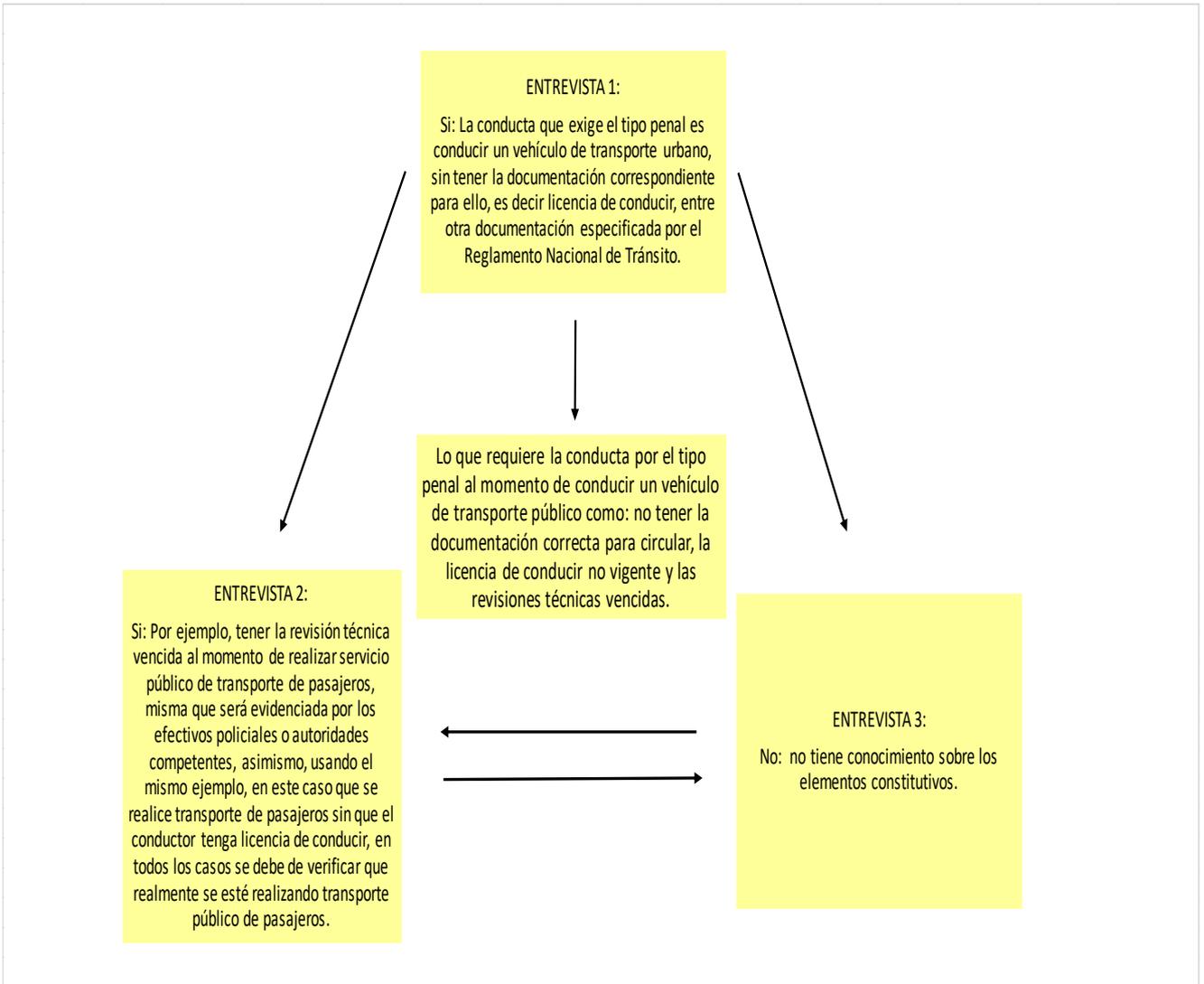


FIGURA 08: Se pregunta al personal administrativo sobre los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto del artículo 273-A del Código Penal- Producción de peligro de transporte público de pasajeros-.

Cuarta pregunta formulada a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Considera que la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto que es el imputado además no debe de contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, ¿constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: “El que presta el servicio público de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además (...))

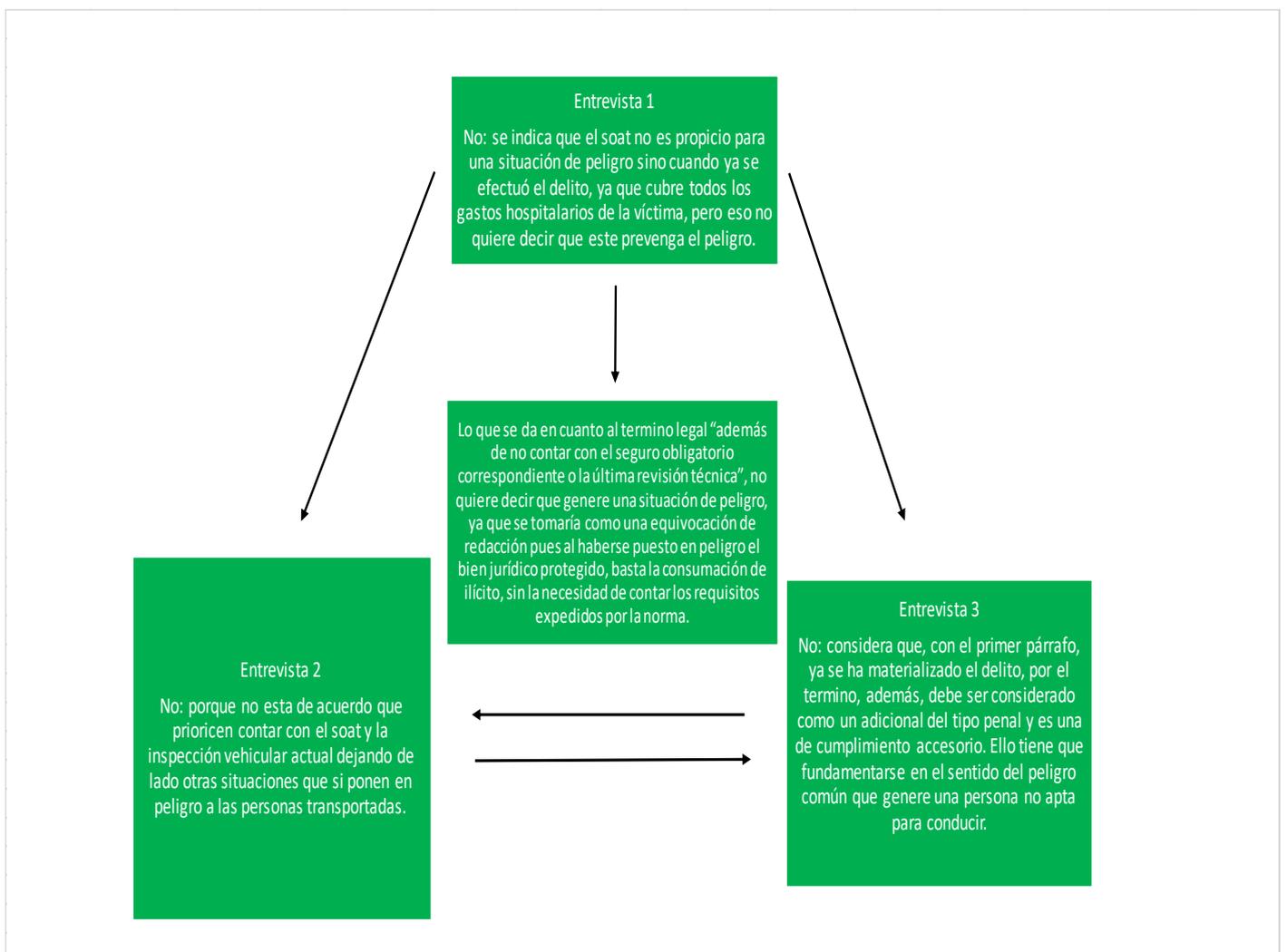


FIGURA 09: Se pregunta a los Fiscales Penales si considera que la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto que es el imputado además no debe de contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma.

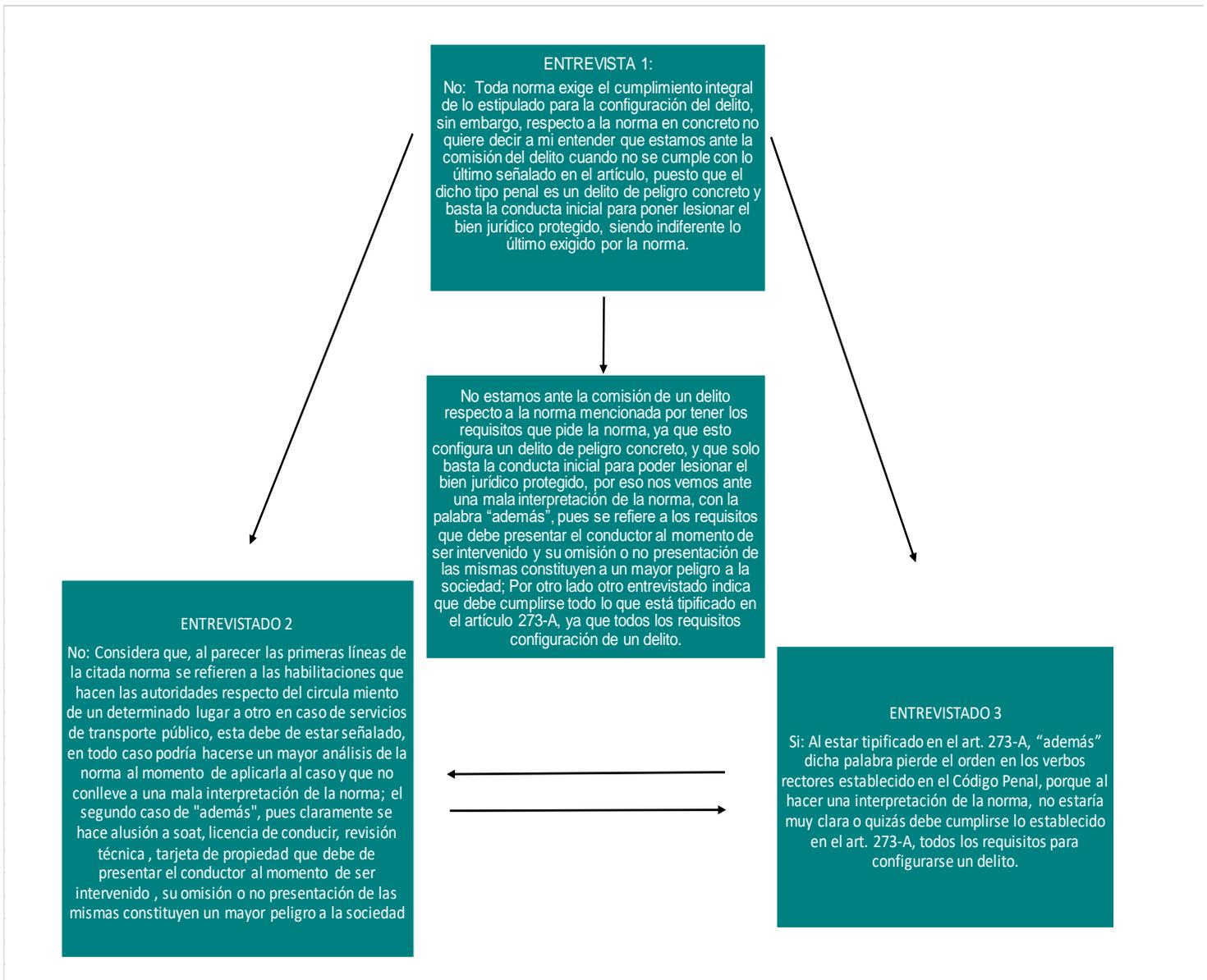


FIGURA 10: Se pregunta al personal administrativo, si considera que la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto que es el imputado además no debe de contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma.

De las triangulaciones efectuadas de los entrevistados, ante la primera pregunta formulada respecto al objetivo específico 1, relacionado con la finalidad de la incorporación del artículo 273-A del Código Penal, los Fiscales Adjuntos señalaron que la finalidad del tipo penal mencionado, es garantizar que las personas tengan seguridad y que adquieran el servicio de transporte urbano, dentro del marco regulatorio de modalidad vial con los requisitos accesorios legales obligatorios, debiendo priorizarse el bien jurídico protegido, al ser de conocimiento de la sociedad sobre los innumerables accidentes de tránsito que conlleva a múltiples papeletas de infracción; mientras que el personal administrativo entrevistado, uno de ellos señaló que tiene como fin sancionar a conductores que prestan servicio público de pasajeros sin tener los requisitos obligatorios para circular, mientras que otro entrevistador señala que tiene que ver con la prevención de otros tipos penales de mayor envergadura, toda vez que este tipo penal sancionada la producción de peligro a los sujetos que realizan servicio de transporte público sin tener la documentación necesaria para realizarla, produciendo un peligro a la sociedad, en el peor de los casos ante un hecho de lesiones culposas por accidente de tránsito y el último entrevistador, al indicar que se emitió el Decreto de Urgencia 019- 2020, debido a los accidentes de tránsito y como el vehículo no contaba con el soat, esto dejaba desamparados a los pasajeros, debido que en la capital, la gran mayoría de transporte público son “piratas”.

Respecto a la segunda pregunta formulada, sobre lo que busca alcanzar con la aplicación del tipo penal citado, al respecto los Fiscales Penales señalan que si tienen conocimiento de lo que se busca con la implementación del tipo penal en discusión, que es la seguridad pública del tránsito terrestre, mientras que un entrevistado agregó que es sancionar conductas de carácter administrativo. Por otro lado, el personal administrativo entrevistado coincidieron en señalar que en primer lugar buscan que los conductores de transporte público estén capacitados para poder conducir unidades vehiculares cumpliendo con lo estipulado en la norma extra penal como es el llamado “Soat”, previniendo así poner en peligro a la sociedad y con ello nos garantiza una vida con seguridad mediante un transporte público de pasajeros que no esté expuesto a accidentes de tránsito.

Respecto a la tercera pregunta relacionado con el objetivo específico 1, referido a los elementos constitutivos del tipo penal del artículo 273 –A del Código Penal, los Fiscales Penales entrevistados coincidieron en señalar tener conocimiento de ello, señalando uno de los entrevistados, que no se debe contar con los requisitos establecidos en la normativa legal, especialmente no tener el SOAT y las revisiones técnicas vehiculares obligatorias; mientras tanto el personal administrativo entrevistado, dos de ellos coinciden en señalar que para configurarse el tipo penal citado, en primer lugar es lo que manda el tipo penal al momento de conducir un vehículo de transporte público como: es no contar con la documentación para circular, la licencia de conducir no se encuentre vigente y las revisiones técnicas se encuentren vencidas, por otro lado, el tercer entrevistado señaló no tener conocimiento sobre los elementos constitutivos del tipo penal citado.

Y por último, respecto a la cuarta pregunta formulada en relación al objetivo específico citado, esto es si considera que la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que además no debe contar con el correspondiente Seguro

Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última revisión técnica vehicular, son dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente según la norma?; al respecto de la entrevista efectuada a los Fiscales Penales se obtiene como resultado que “no”, de que no esta de acuerdo con estipular la frase “además”, porque no debe priorizarse de que debe contarse con el soat y la inspección vehicular, siendo que la situación de peligro se concreta con la primera parte de la norma y de que cuente con soat, no constituye una situación de peligro sino es para que cubra todos los gastos hospitalarios de la víctima, mientras tanto el personal administrativo entrevistado, dos de ellos refieren que “no” por consideran que al parecer las primeras líneas de la citada norma se refieren a la habilitación que hacen las autoridades respecto del circula miento de un determinado lugar a otro en caso de servicios públicos, y la frase “además” respecto a los documentos (soat, revisión técnica, otros), su no presentación constituye un peligro a la sociedad, mientras que otro refiere que debe cumplirse de manera integral, pero al decir “además” al mencionar otros documentos, ello sería indiferente porque al ser un delito de peligro concreto, basta la conducta inicial para lesionar el bien jurídico protegido, siendo indiferente el resto consignado en la misma, sin embargo, uno de los entrevistados refirió que “sí”, por lo tanto lo normado en el artículo 273-A del Código Penal, debe cumplirse en su integridad para configurarse el tipo penal.

Como resultado de todas las entrevistas dadas por el Fiscal Penal y el personal administrativo, podemos decir que cuentan con el conocimiento sobre la finalidad de la incorporación del artículo 273-A del Código Penal, lo que se busca con su implementación en nuestra norma penal y los elementos constitutivos del tipo penal, llegando a la conclusión que el tipo penal en mención, tiene como finalidad sancionar a los conductores que circulan por las calles sin contar con los requisitos legales necesarios para circular, como es el Soat, y la última inspección técnica vehicular para que garantice la protección de las personas.

Y respecto a la norma en sí, relacionado con la frase “además”, señala la mayoría de los entrevistados que se debe priorizar la seguridad pública del tránsito terrestre, y no caer en una mala interpretación de la norma expuesta ya que por más que se integre la palabra “además”, no se debe llegar a un incorrecto análisis, ya que la seguridad pública, debe ser garantizada y el conductor debe cumplir con los requisitos legales que expone la normativa, siendo que de cumplirse con lo expresado en el primer párrafo se llega a materializar el delito y lo demás expresado en la norma, solo resulta ser de cumplimiento accesorio, lo que guarda relación con la postura de Cabrera (2020) que sostiene que no es acertada esta definición normativa ya que no contar con el SOAT y los otros requisitos legales sean propicios de una situación de peligro real.

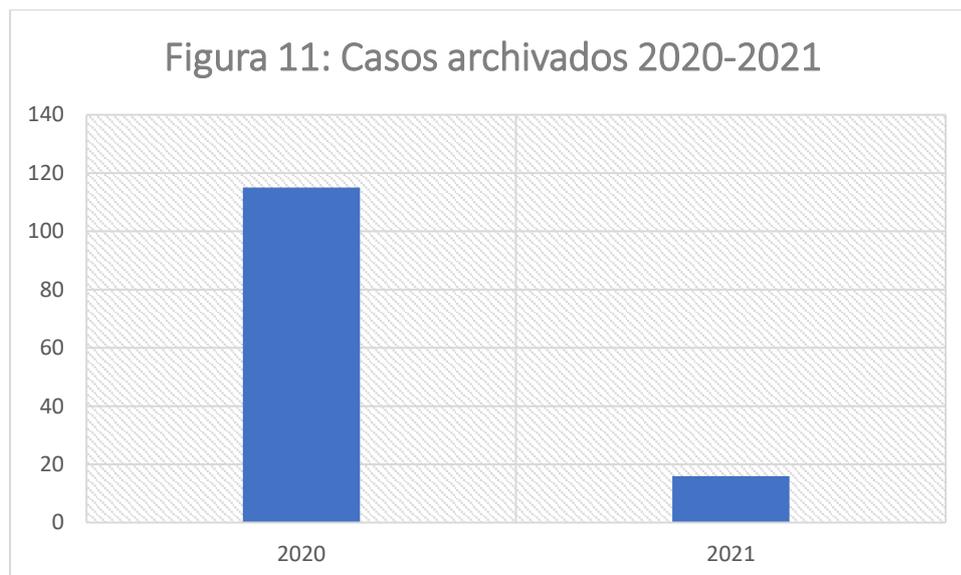
4.3 Objetivo específico 2: Analizar los reportes de casos resueltos en los años 2020-2021 de la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer Despacho.

Para el objetivo específico 2, se toma en cuenta los reportes de casos resueltos por la Fiscalía Penal citada en sus diferentes aspectos.

Relacionado con los casos archivados en relación al artículo 273-A del código Penal, durante los años 2020 y 2021, tenemos el siguiente cuadro:

CASOS ARCHIVADOS

AÑOS	CASOS CONCLUIDOS CON ARCHIVO DEFINITIVO
2020	115
2021	16
TOTAL	131

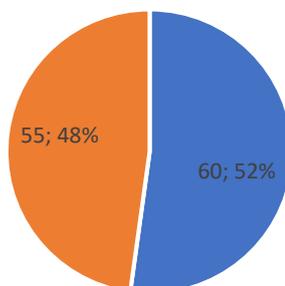


Observamos que los casos archivados en el año 2020 son de 115 casos, y en el año 2021 es de 12 casos, que tomando los casos de ambos años conlleva a un total de 127 casos penales que corresponden al 100%, por el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal, constituyendo que el mayor porcentaje de casos resueltos por el delito en mención fue en el año 2020 .

Respecto a la aplicación del principio de oportunidad en casos resueltos durante los años 2020-2021, se tiene la información siguiente, debiendo entenderse que al consignar las iniciales I.P. se refieren a “investigación preliminar”:

APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD 2020	
CASOS	DENUNCIAS PENALES
CON APLICACIÓN DE PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DE I. P	60
CON APLICACIÓN DE PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DE I. P	55
TOTAL	115

Figura 12: Aplicacion del Principio de oportunidad durante el año 2020

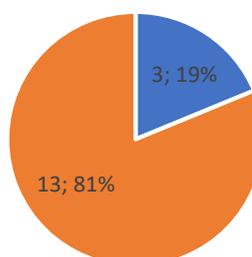


- CON APLICACIÓN DE PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DE I. P
- CON APLICACIÓN DE PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DE I. P

APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD 2021

CASOS	DENUNCIAS PENALES
CON APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DEL I. P	03
CON APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DEL I. P	13
TOTAL	16

Figura 13: Aplicacion del Principio de oportunidad durante el año 2021



- CON APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DEL I. P
- CON APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DEL I. P

Tomando en cuenta los dos cuadros relacionados al año 2020 y 2021, relacionado a los casos resueltos tomando en cuenta la aplicación del principio de oportunidad relacionado con el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal, debemos mencionar que los casos resueltos con aplicación de principio de oportunidad sin apertura de investigación preliminar en el año 2020 fue 60 casos, mientras que en el año 2021 fue 13 casos, mientras que los casos donde se aplicó principio de oportunidad con apertura de investigación preliminar fue de 60 casos en el año 2020 y 03 casos en el año 2021.

Ante ello se procede a realizar un cuadro comparativo de los casos archivados en relación con el artículo 273-A del Código Penal, respecto al año 2020 y 2021, sobre la aplicación del principio de oportunidad con y sin tener apertura de investigación preliminar, siendo de la siguiente manera:

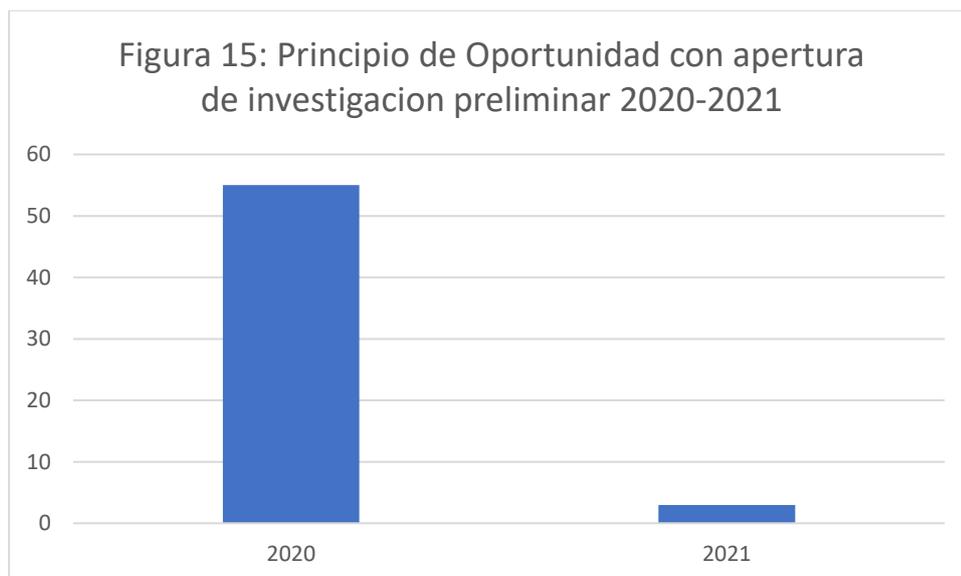
RELACION DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DEL I.P (2020-2021)

AÑO	PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD CON APERTURA DE I.P.
2020	55
2021	03



RELACION DEL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DEL I.P (2020-2021)

AÑO	PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD SIN APERTURA DEL I. P
2020	60
2021	13



Podemos observar de este gráfico, que en los casos relacionado con el artículo 273-A del Código Penal, las mismas que fueron archivados aplicando el principio de oportunidad sin tener apertura de investigación preliminar fue 60 casos en el año 2020 y 13 casos en el año 2021, siendo que el mayor de los casos resueltos con esta modalidad fue en el año 2020, mientras que los casos en el cual se aplicó principio de oportunidad con apertura de investigación preliminar fue 55 casos en el año 2020 y 03 casos en el año 2021, apreciándose con ello que los casos archivados aplicando principio de oportunidad con o sin apertura e investigación preliminar es del año 2020.

Del análisis del reporte de casos resueltos por la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer

Despacho- respecto del periodo 2020-2021, podemos concluir que durante dichos años se resolvió un total de 115 casos, presentándose dos situaciones, la primera que el imputado al ser detenido, de manera inmediata se somete al principio de oportunidad (sin investigación preliminar), presentándose esta situación en mayor número durante el año 2020, correspondiendo a 60 casos en comparación del año 2021 que fue 13 casos, y la segunda situación, es cuando el imputado es intervenido, se aprecia elementos necesarios en el caso concreto que amerita aperturar investigación preliminar y es dentro de esta etapa que el imputado se acoge al principio de oportunidad (con investigación preliminar), presentándose esta situación en mayor número durante el año 2020, correspondiendo a 55 casos en comparación del año 2021 que fue 03 casos

En este contexto, respecto a los casos resueltos con archivo definitivo por la Primera Fiscalía Penal Corporativa de Lima Este– Primer Despacho- durante el año 2020- 2021, en relación con el tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal (materia de tesis), se demuestra que los casos que se encuentran en investigación preliminar o no, en ambas situaciones se aplicó el principio de oportunidad, y asumida la misma por el imputado llegó ser archivado definitivamente el caso, asimismo los casos resueltos en mayor número fueron en el año 2020, a diferencia del año 2021.

4.4 Objetivo específico 3: Establecer los criterios de los Fiscales Penales y personal administrativo concedores del derecho sobre la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros

Para dar respuesta a este objetivo, se tomó en cuenta las respuestas de varias preguntas que fueron formuladas a los Fiscales Penales y personal Administrativo, siendo las siguientes:

Primera pregunta dirigido a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal esta adecuadamente planteada?

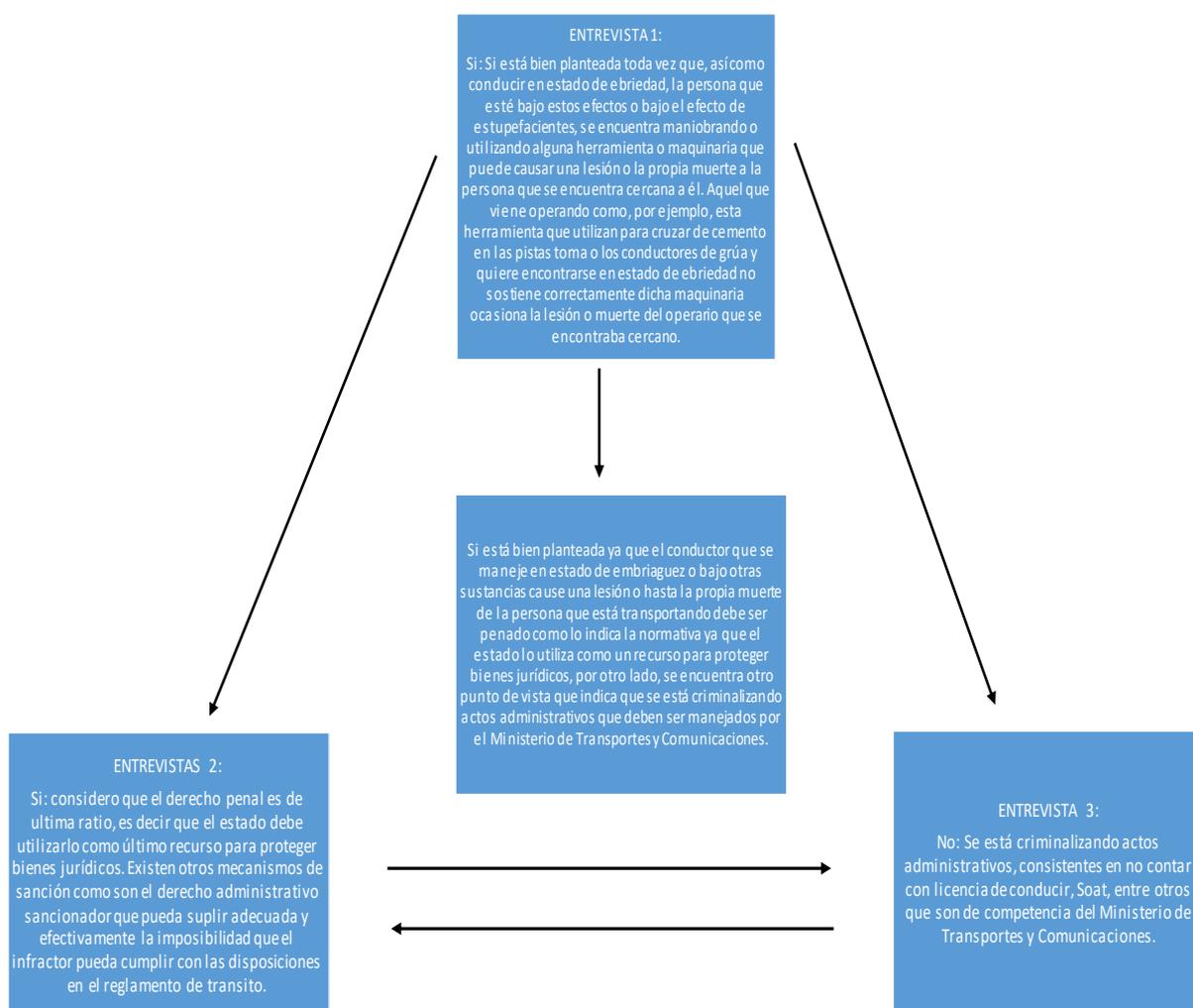


FIGURA 16: Se pregunta a los Fiscales Penales si consideran que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal esta adecuadamente planteada

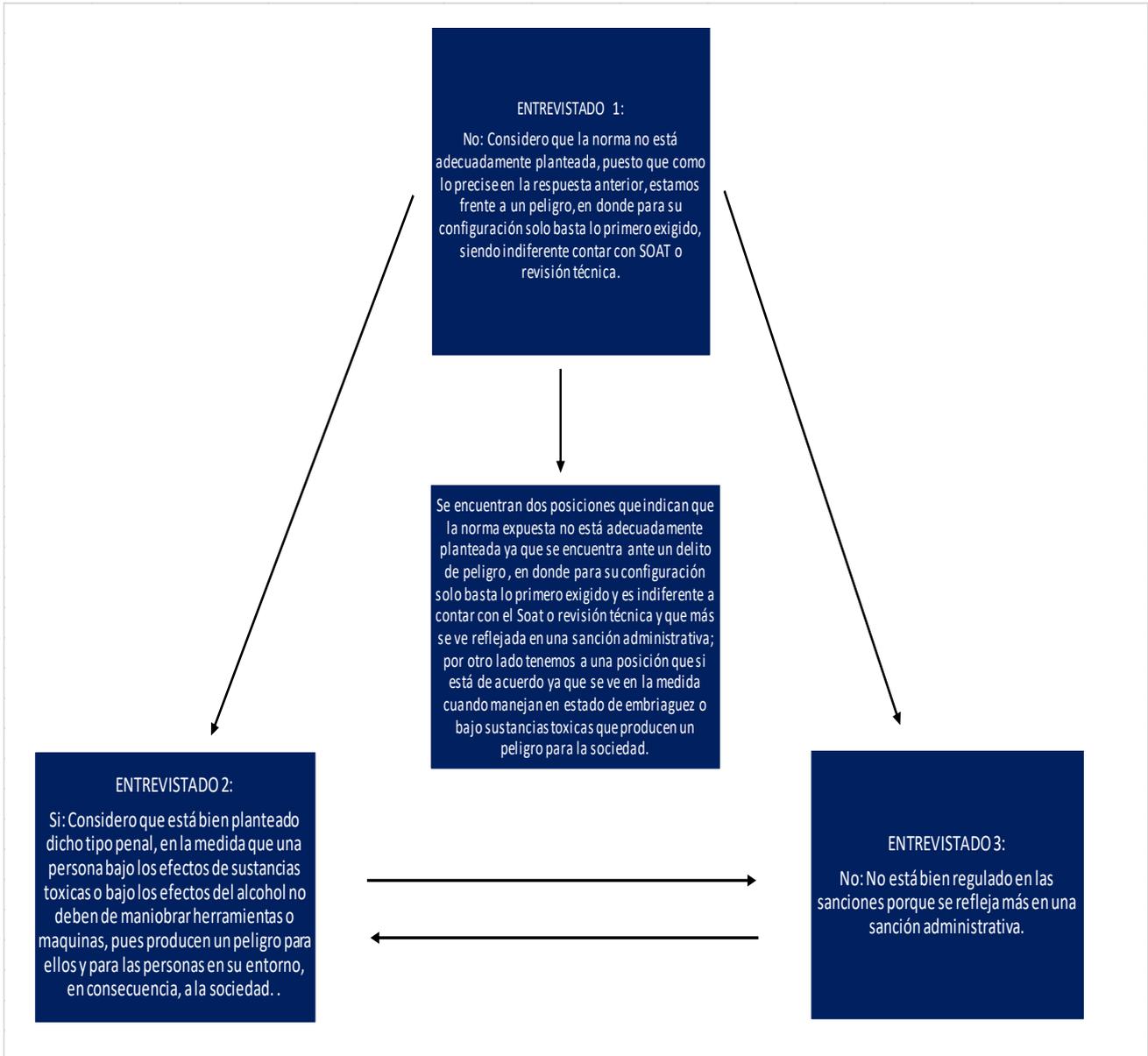


FIGURA 17: Se pregunta al personal administrativo si consideran que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal esta adecuadamente planteada.

Segunda pregunta formulada a los Fiscales Penales y personal administrativo: estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?

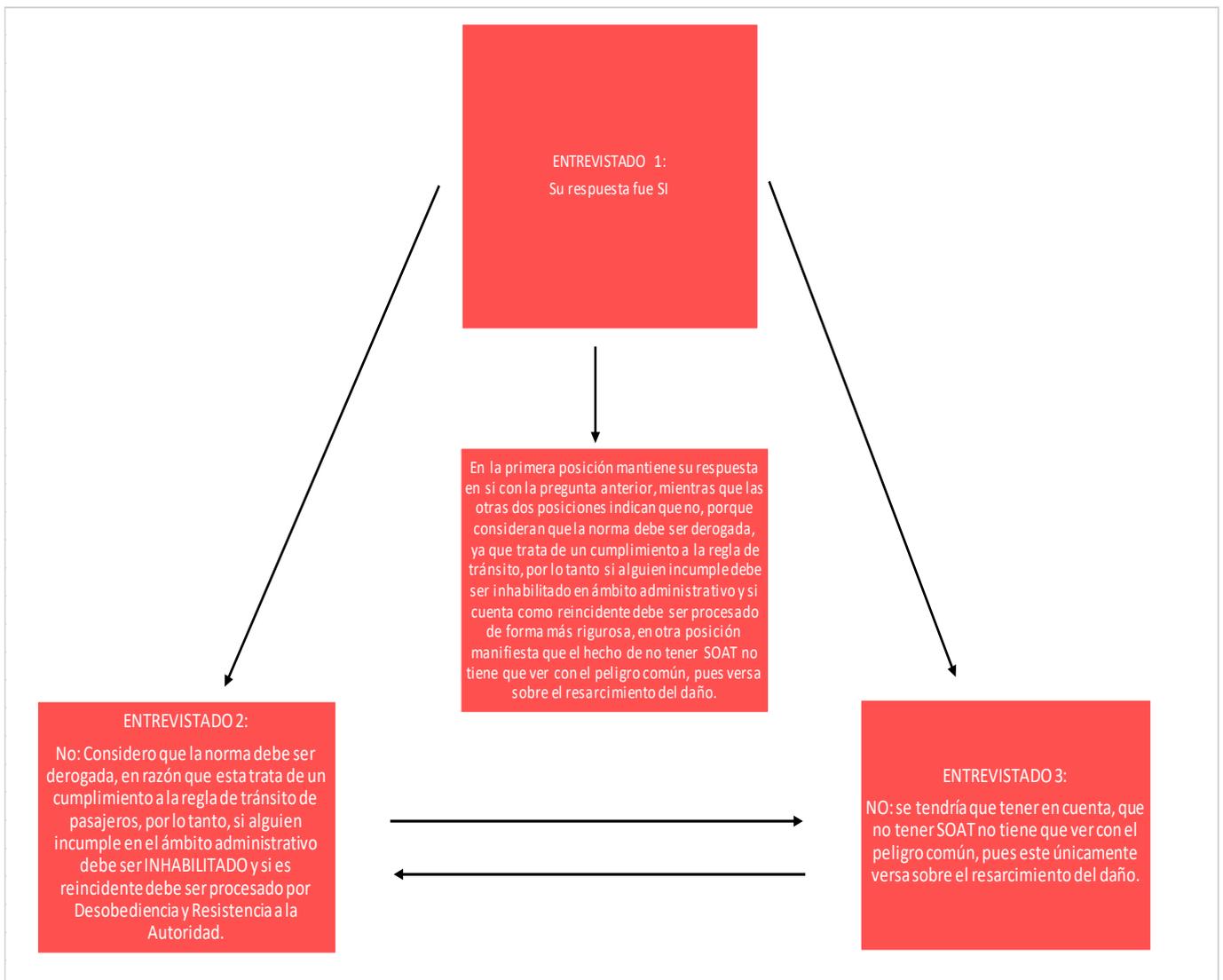


FIGURA 18: Se pregunta los Fiscales Penales estando a su respuesta anterior de ser NO, que aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal.

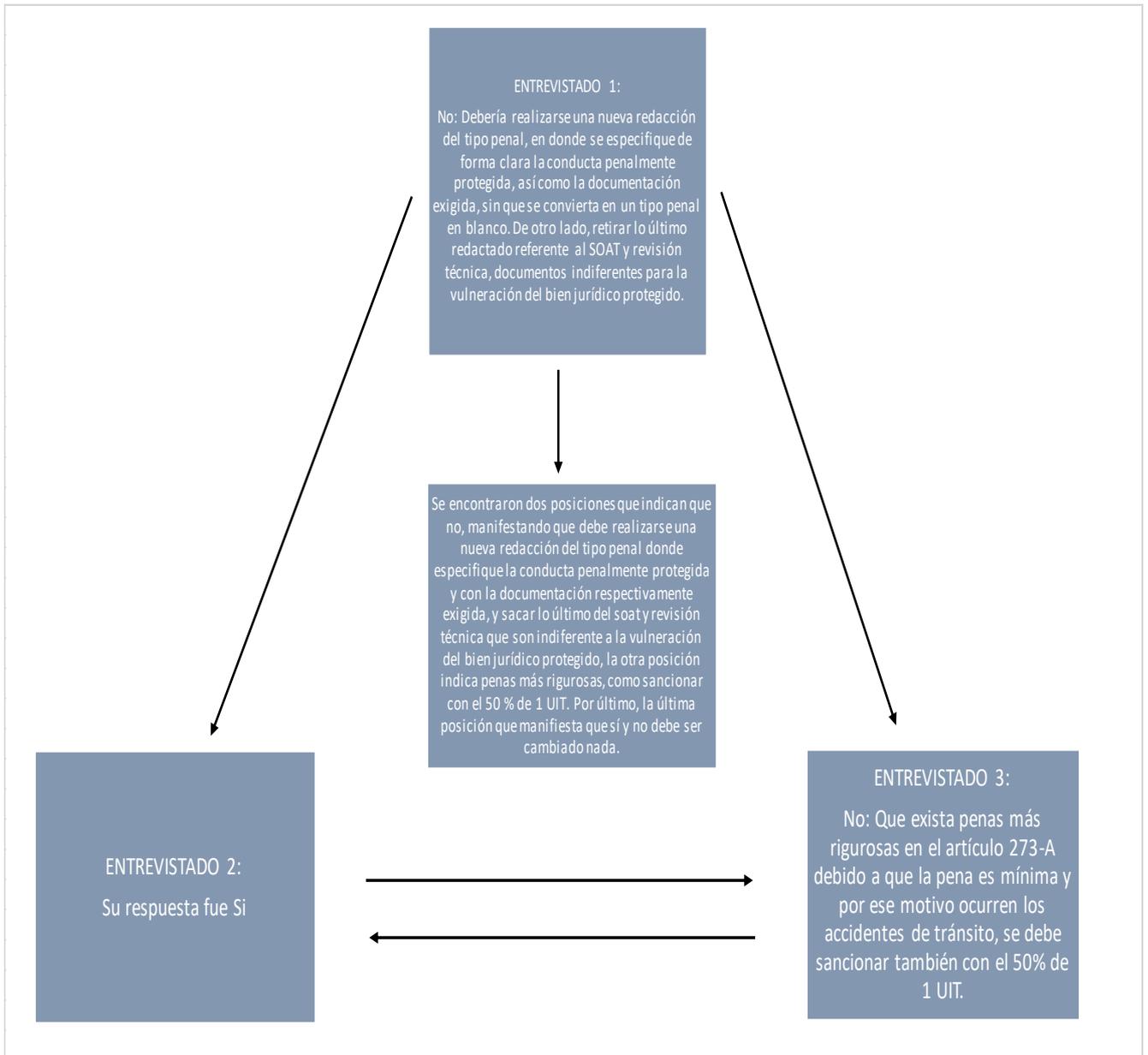


FIGURA 19: Se pregunta al personal administrativo estando su respuesta anterior de ser NO, que aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal.

Tercera pregunta dirigida a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos?

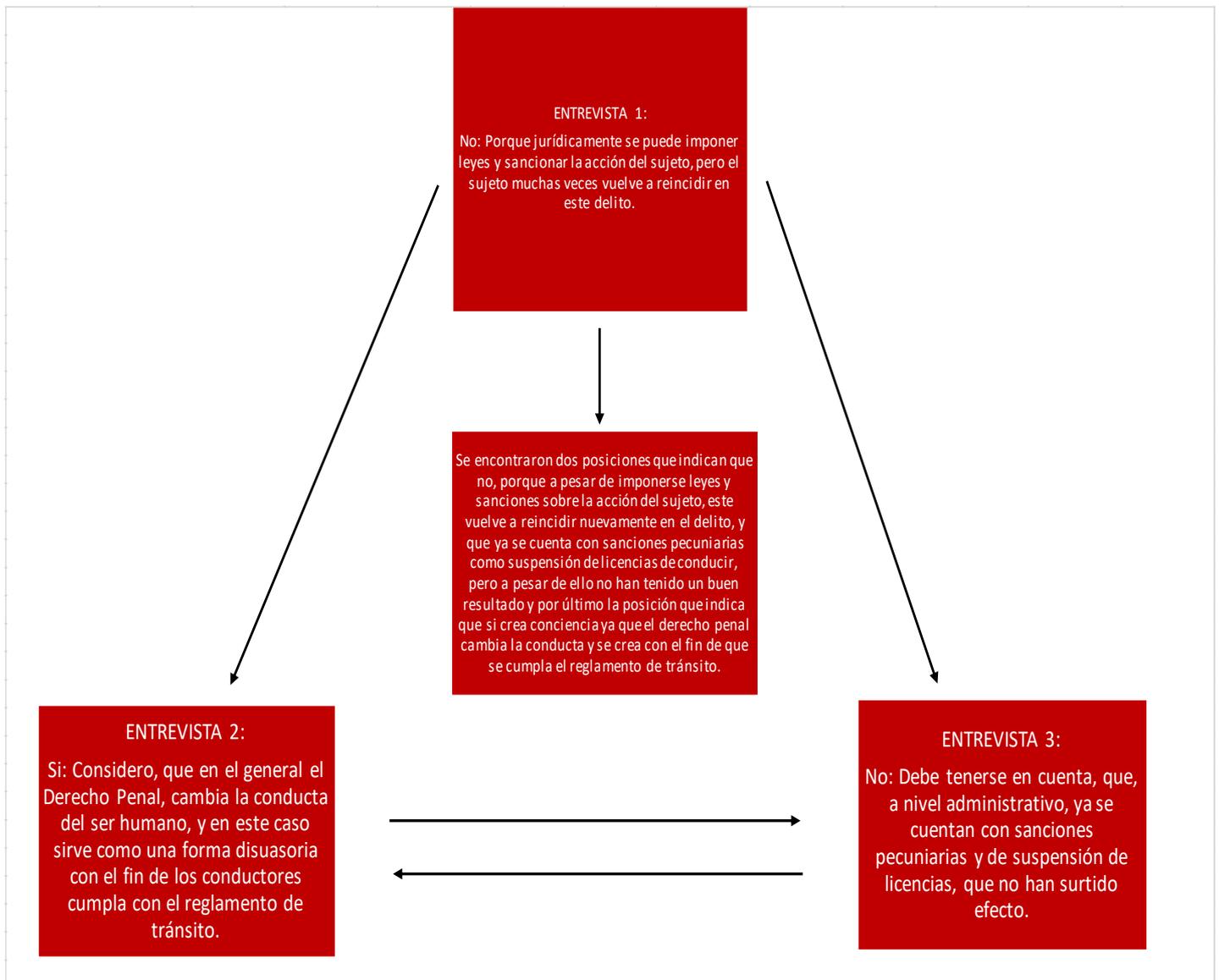


FIGURA 20: Se pregunta a los Fiscales Penales si considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal en el caso concreto, permitirá concientizar al imputado para que no cometa nuevamente el delito citado.

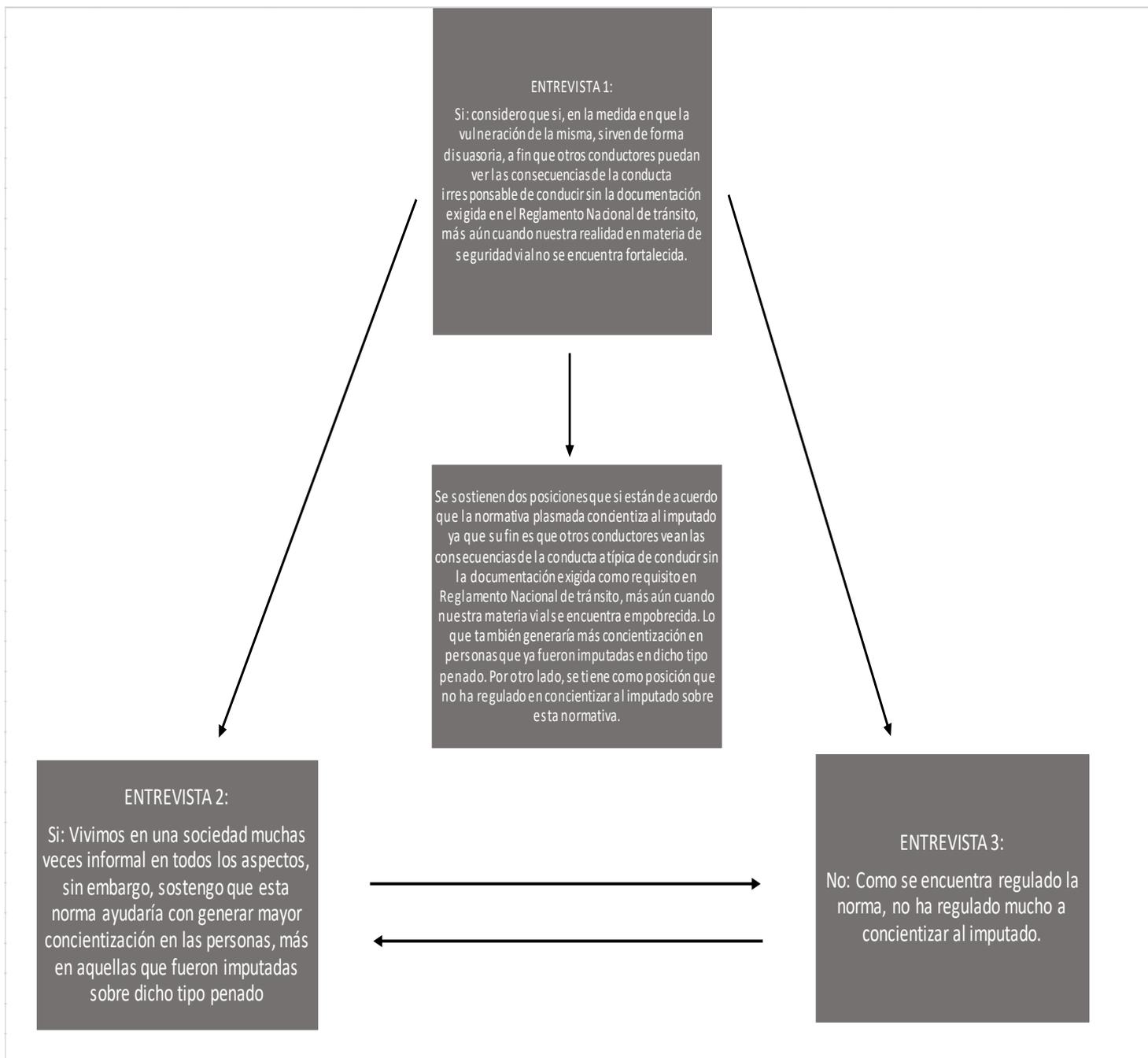


FIGURA 21: Se pregunta al personal administrativo si considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal en el caso concreto, permitirá concientizar al imputado para que no cometa nuevamente el delito citado.

Cuarta pregunta direccionada a los Fiscales Penales y personal administrativo: ¿Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado por el mismo hecho?

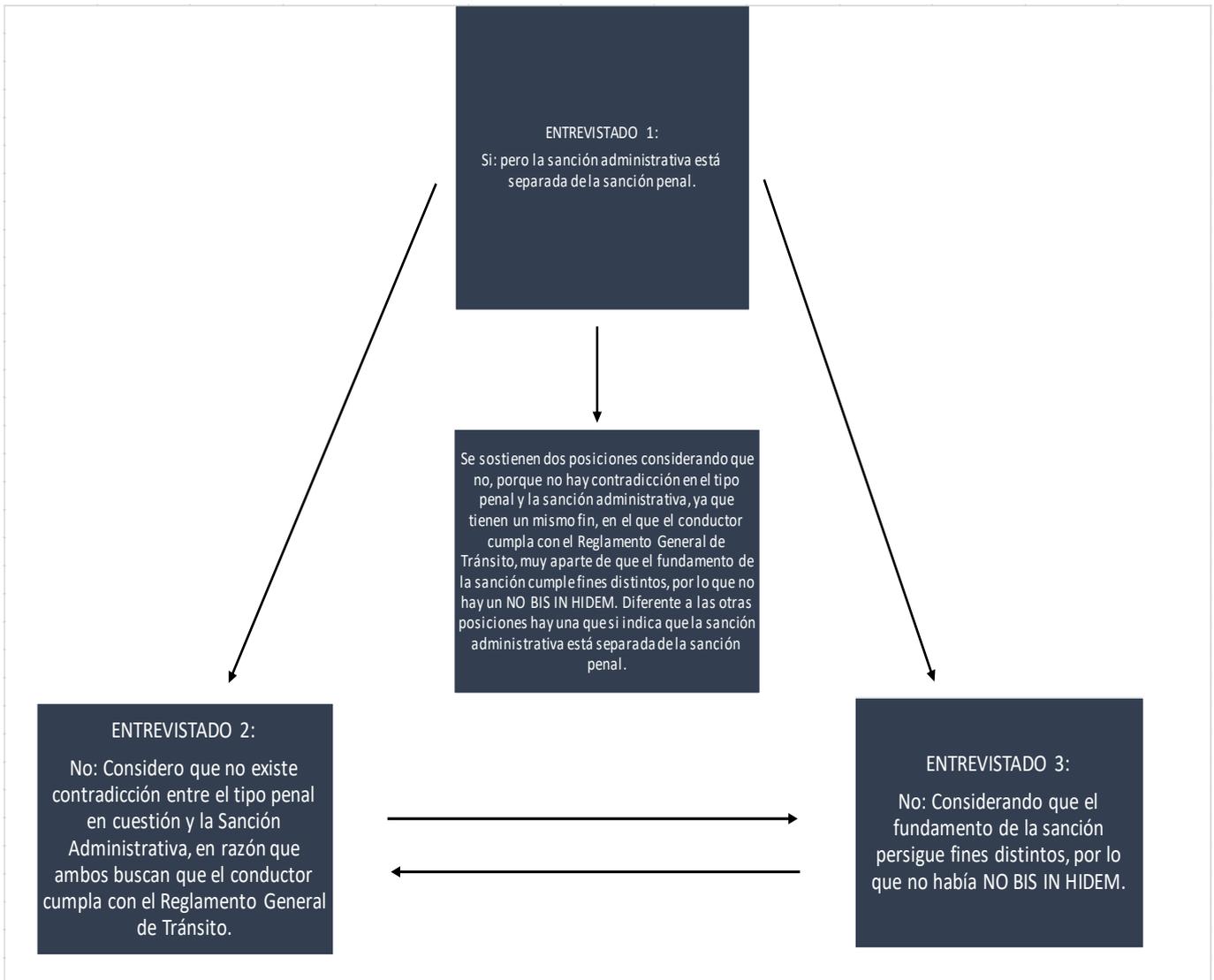


FIGURA 22: Se pregunta a los Fiscales Penales si consideran que aplicar el artículo 273-A del Código Penal en el caso concreto, está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado.

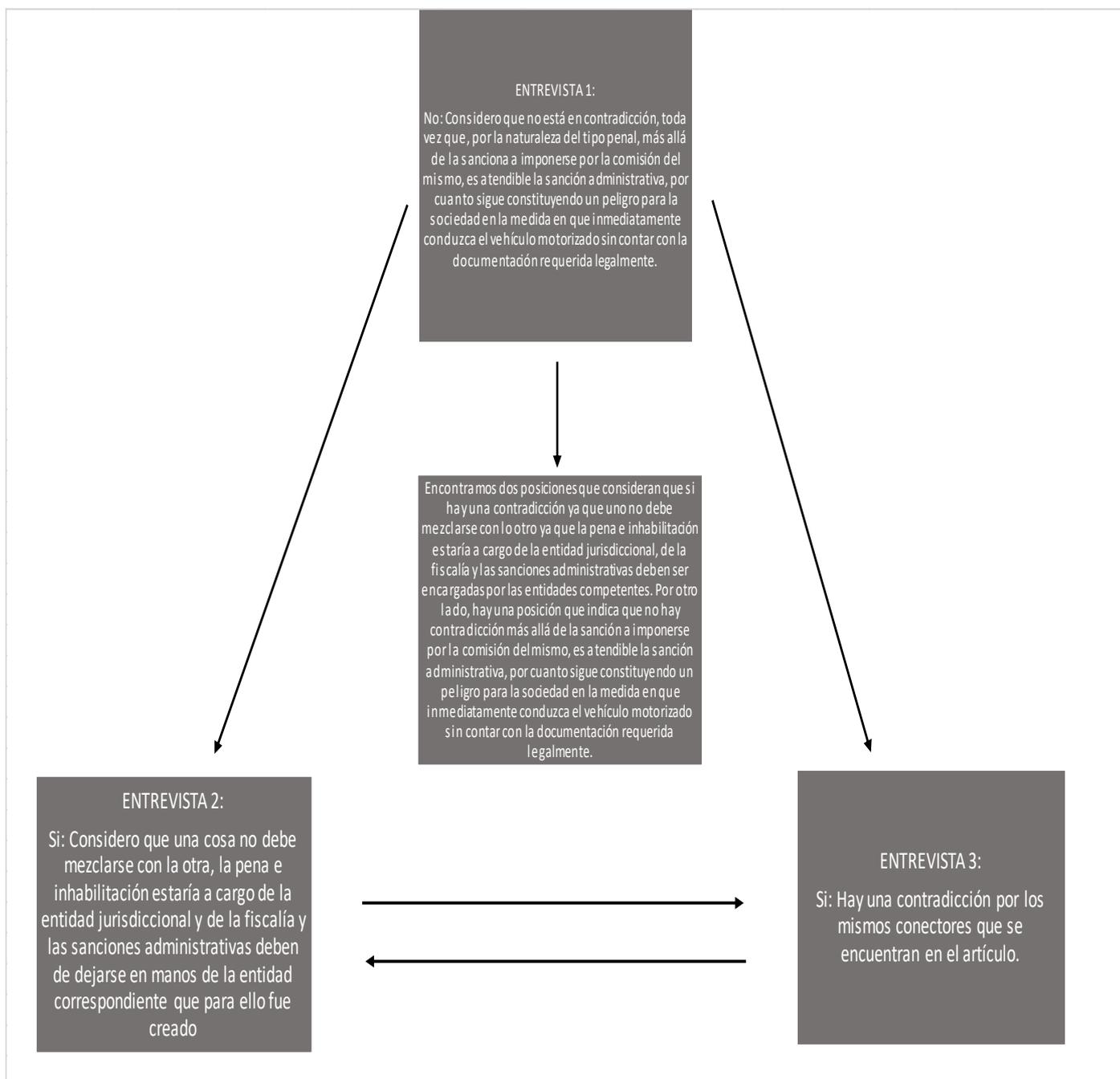


FIGURA 23: Se pregunta al personal administrativo si consideran que aplicar el artículo 273-A del Código Penal en el caso concreto, está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado.

Quinta pregunta formula a los Fiscales Penales y personal administrativo: Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos -artículo 273-A del código Penal -, debe aplicarse?

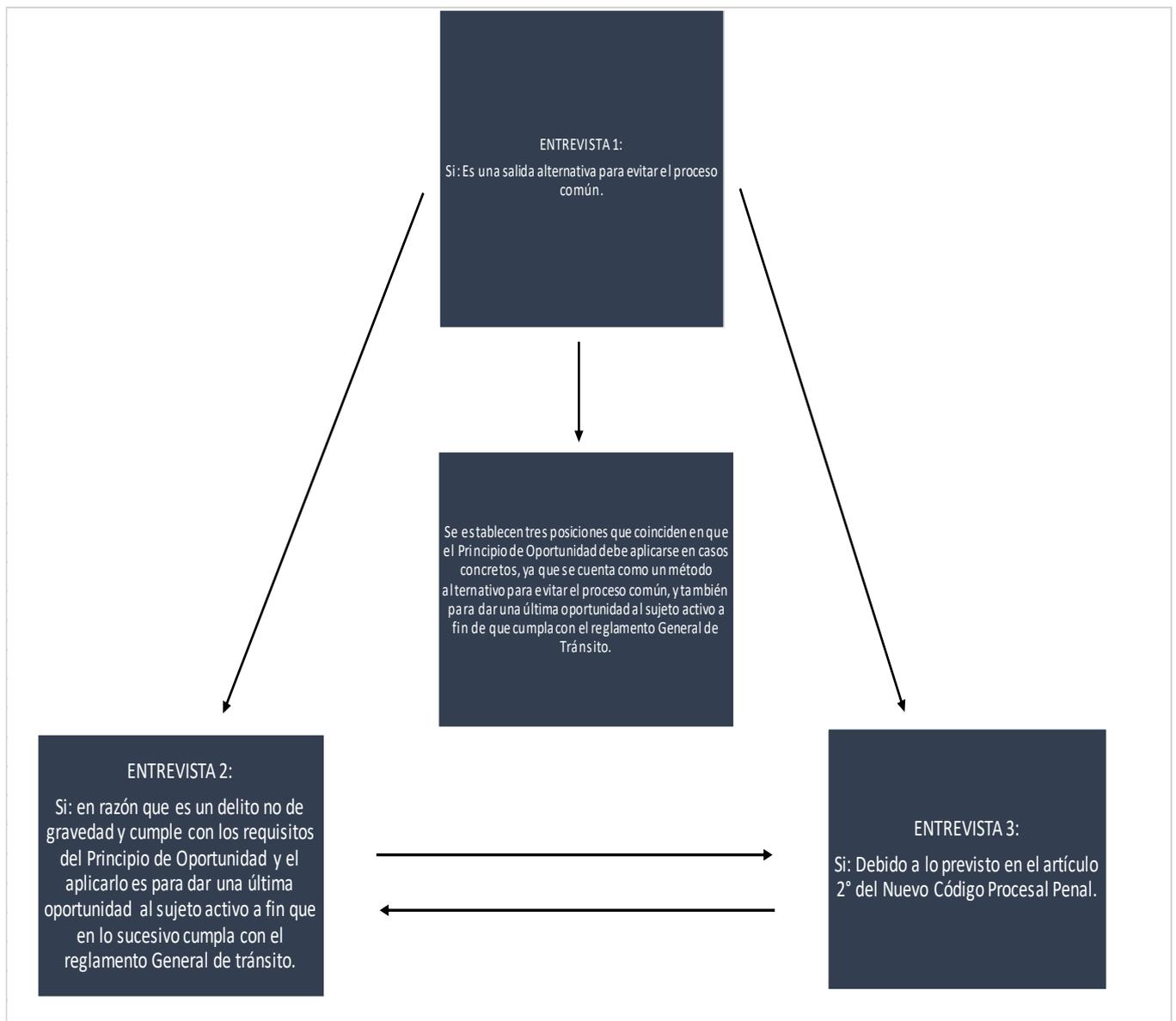


FIGURA 24: Se pregunta los Fiscales Penales si consideran que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos-artículo 273-A del Código Penal-, debe aplicarse.

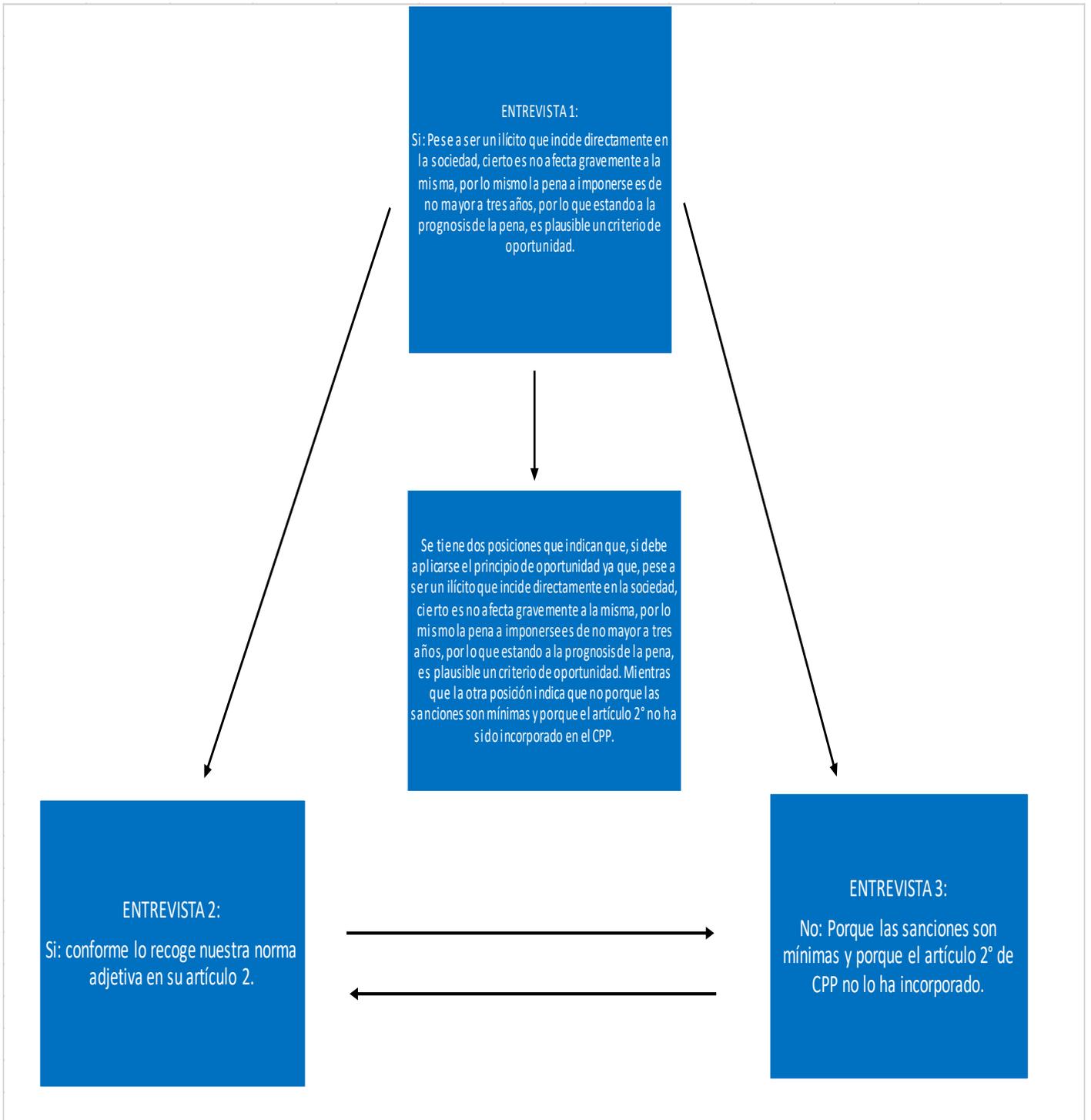


FIGURA 25: Se pregunta al personal administrativo si consideran que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos-artículo 273-A del Código Penal, debe aplicarse.

De las entrevistas efectuadas a los Fiscales Penales y personal administrativo, respecto de que si consideran que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal se encuentra adecuadamente planteada, los primeros mencionados, dos de ellos consideraron que la norma citada si esta adecuadamente planteada, donde el conductor que se encuentre en estado de embriaguez o bajo otras sustancias causa una lesión o la muerte de una persona que está transportando, debe ser penado como lo indica la normativa, lo que ha entrado en vigencia para proteger bienes jurídicos, sin embargo, uno de ellos toma una posición diferente, señalando que con la norma citada se estaría criminalizando actos administrativos que deberían ser manejados por otras autoridades competentes; respuestas similares a las brindadas por el personal administrativo, donde dos de ellas indican que la norma expuesta no está adecuadamente planteada por encontrarse ante un delito de peligro, que para su configuración solo basta lo primero señalado en la norma, siendo indiferente que el imputado cuente con el Soat o revisión técnica, la misma que se encuentra reflejada más en una sanción administrativa, sin embargo, uno de ellos señaló que si esta de acuerdo con la norma citada, porque cuando una persona maneja en estado de embriaguez o bajo sustancias toxicas está produciendo un peligro ante la sociedad.

Por otro lado, respecto de que si algún aspecto de lo previsto en el artículo 273-A del Código Penal debe ser cambiado, los Fiscales Penales entrevistados, uno de ellos refiere que “si” esta adecuadamente planteada, mientras que los otros dos entrevistados dicen que “no”, por lo que considera que la norma debe ser derogada, porque trata sobre el cumplimiento de las reglas de tránsito, por lo tanto si alguien incumple, debe ser inhabilitado en ámbito administrativo y si resulta ser reincidente, debe ser imputado por el delito de Desobediencia y Resistencia a la Autoridad, asimismo, señala que el hecho de que el imputado no cuente con SOAT, ello no tiene que ver con el peligro común, pues versa sobre el resarcimiento del daño causado; en similar sentido refiere el personal administrativo en sus entrevistas, donde dos

de ellos, refieren que la norma no esta adecuadamente planteada, por lo que debe realizarse una nueva redacción del tipo penal donde especifique la conducta penalmente protegida y con la documentación respectivamente exigida, y dejar de lado el extremo de la norma que hace referencia al SOAT y la revisión técnica que son indiferente a la vulneración del bien jurídico protegido, agregando uno de ellos que debe imponerse penas más rigurosas, como sancionar con el 50 % de 1 UIT; y por último, el tercer entrevistado, refiere que la norma si se encuentra adecuadamente planteada, no debiendo ser cambiada.

Asimismo, respecto a que la norma prevista en el artículo 273-A del código Penal, va concientizar al imputado a no cometer nuevamente dicho ilícito penal, al respecto, los Fiscales Penales entrevistados, dos de ellos señalaron que no cambiarán su conducta, porque a pesar de imponerse leyes y sanciones sobre la acción del sujeto, estos vuelven a reincidir en el delito citado, quienes a la vez cuentan con sanciones pecuniarias como suspensión de licencias de conducir, mientras que el tercero entrevistado indica que la norma si permite crear conciencia en el imputado porque el derecho penal permite cambiar la conducta de la persona, conllevando a que cumpla con el reglamento de tránsito; mientras que las entrevistas formuladas al personal administrativo, dos de ellos señalan que la norma penal concientiza a los conductores sobre las consecuencias del delito cometido, por conducir una unidad vehicular sin tener la documentación exigida en la norma, mientras que una posición, indica todo lo contrario, que no resulta efectivo para concientizar al imputado a no cometer el ilícito penal citado.

Se formula la pregunta a los fiscales entrevistados lo siguiente: considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal ¿está en contradicción la sanción administrativa que se le imponga al imputado?

Cabe señalar además que los Fiscales Penales entrevistados, al preguntarles si consideran que la norma analizada se encuentra en contradicción con la sanción administrativa que se impone al imputado, al respecto, dos de ellos sostienen que no hay contradicción, porque en

el tipo penal y la sanción administrativa, tienen un mismo fin, en el que el conductor cumpla con el Reglamento General de Tránsito, muy aparte de que el fundamento de la sanción cumple fines distintos, por lo que no hay un *No bis in idem*, posición diferente al otro entrevistado que indica que la sanción administrativa está separada de la sanción penal; sobre ello, ante la misma pregunta formulada al personal administrativo, dos de ellos consideraron que si hay contradicción ya que uno no debe mezclarse con lo otro ya que la pena e inhabilitación estaría a cargo de la entidad jurisdiccional y la fiscalía, mientras que las sanciones administrativas deben estar a cargo de las entidades competentes, mientras que el otro entrevistado, refiere que no hay contradicción en la norma, más allá de la sanción a imponerse por la comisión del mismo, es atendible la sanción administrativa, por cuanto sigue constituyendo un peligro para la sociedad.

Y como respecto a la última pregunta, si se debe aplicar el principio de oportunidad en los casos donde se investiga el tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal, al respecto los Fiscales Penales entrevistados uniformemente señalan que el Principio de Oportunidad debe aplicarse en estos casos, por ser un método alternativo para evitar generar un proceso penal, lo que permite ahorrar costo y tiempo, además de permitir dar una última oportunidad al imputado de que cumpla con el reglamento General de Tránsito; resultado que coincide con lo vertido por el personal administrativo entrevistado, dos de ellos, sin embargo, el tercer entrevistado refiere que no debe aplicarse porque las sanciones son mínimas y el artículo 2° no ha sido incorporado en el CPP.

De todas las entrevistas formuladas a los Fiscales Penales y al personal administrativo debemos concluir que si cuentan con el conocimiento de la aplicación del tipo penal expuesto, sosteniendo la existencia de parámetros que deben cumplir todos los conductores que ofrezcas servicio de transporte público, que de no cumplirse se estaría cometiendo el delito plasmado en el artículo 273-A del Código Penal, y que accesoriamente como lo indica la normativa se tiene que contar con

los requisitos legales obligatorios señalados por la autoridad competente, que de no hacerlo generarían un peligro a la ciudadanía, afectando su seguridad y salud, siendo en estos casos, por mayoría, aplicable el principio de oportunidad porque lo que se busca es evitar un proceso penal largo, siendo un adecuado método alternativo para evitar el costoso proceso común, encontrándose ello en contradicción con la postura de Gómez y Owen (2020) quienes indican que no se debe aplicar el principio de oportunidad en estos casos ya que es un delito que pone en riesgo la sociedad y más bien sería como un privilegio cuando deberían ser más severo la pena, incluso cuando haya reincidencia.

V. CONCLUSIONES

Primero: En relación al objetivo general, se llega a concluir en su mayoría que no es eficaz la aplicación del tipo penal estudiado, porque no logra mitigar el problema que aqueja a la sociedad, al no existir una correcta educación vial, tanto a peatones como a conductores lo que origina una gran cantidad de accidentes de tránsito, poniendo en inseguridad al ciudadano y a su integridad física.

Segundo: Respecto al primer objetivo específico, es de señalar que los Fiscales Penales y el personal administrativo tienen conocimiento sobre la aplicación del tipo penal analizado, la finalidad de su reincorporación en el Código Penal, los elementos constitutivos del tipo penal, la misma que se enmarca en sancionar a los conductores que circulan por las autopista sin contar con los requisitos legales obligatorios establecidos por la autoridad competente, como el Soat, la inspección técnica vehicular, la licencia de conducir entre otros, buscando garantizar la integridad, salud y seguridad de la población.

Tercero: Lo que concierne al segundo objetivo específico, se llega a establecer que durante el periodo del 2020- 2021 hubo un total de 131 casos penales en la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer Despacho-, donde se aplicó el

principio de oportunidad conllevando a que sean archivados definitivamente, donde el mayor de los casos resueltos con principio de oportunidad sin investigación preliminar fue de 60 casos en el año 2020, y en el mismo año, fue respecto a los casos donde se aplicó principio de oportunidad donde se habían aperturado investigación preliminar siendo un total de 55 casos.

Cuarto: Para finalizar, respecto el tercer objetivo específico, se llega a concluir que existe parámetros que deben cumplir todos los conductores del servicio de transporte público, que de no hacerlo se estaría cometiendo el delito analizado, lo que genera un peligro que afectaría directamente a la ciudadanía, agregado a ello, la importancia de la aplicación del principio de oportunidad en estos casos – según la posición de la mayoría- , lo que permite evitar que se produzca un proceso largo y costoso, situación además permite dar oportunidad al sujeto activo para que cumpla con el reglamento general de tránsito y con ello evite accidentes que pongan en peligro a la sociedad.

VI. RECOMENDACIONES

Primero: En relación con el objetivo general, se recomienda al Ministerio de Transportes y Comunicaciones realizar charlas informativas a los conductores de unidades vehiculares sobre temas referentes a educación vial y hacer alcance sobre los peligros a la cuales están expuestos, con el fin de poder disminuir los numerosos accidentes de tránsito que ocurren a diario.

Segundo: Respecto al primer objetivo específico, se recomienda al Poder Legislativo que realice un cambio en la normativa prevista en el artículo 273- A del Código Penal, en el aspecto que debería mantenerse hasta el extremo “ (...) al no cumplir con los requisitos de ley para circular (...), dejando sin efecto los demás aspectos porque se entiende que en los requisitos de ley se encuentra el seguro obligatorio de accidentes de tránsito (SOAT) y la inspección técnica vehicular.

Tercero: En lo que respecta al segundo objetivo específico, se recomienda al Ministerio Público (Fiscales Penales) que continúen en la resolución de los casos o carpetas fiscales, tomando en cuenta la normativa expedida en artículo 273- A del Código Penal y de ser el caso aplicar los medios alternativos de solución como son (Principio de Oportunidad) como se aplicó en los casos del periodo comprendido del 2020-2021, que se ventilaron en la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer Despacho-.

Cuarto: Y por último, referente al tercer objetivo específico, se recomienda al Ministerio Público unificar criterios con respecto al modo de resolución de casos penales en la cual el hecho imputado guarde relación el tipo penal previsto en el artículo 273- A del Código Penal, asimismo la aplicación de medios alternativos de solución de conflictos (Principio de Oportunidad).

REFERENCIAS

- Aranda, M. (2018). “la reparación civil en los delitos de peligro abstracto por la ausencia del daño causado en el ordenamiento jurídico peruano”. (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo, Perú. Disponible en: http://repositorio.unasam.edu.pe/bitstream/handle/UNASAM/2502/T033_7342_7534_T.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ajayi, D. (2014). “Trend Analysis of Crime Incidences and Crime Vulnerability Differentials on Urban Transport Facilities in Ibadan”. *Vol. 2 Iss. 2, PP. 45-57*. Available in: <https://www.academia.edu/download/54758179/ITUP10011-20150409-163153-7877-39981.pdf>
- Arias, F. (2006). “Introducción a la Técnica de Investigación en ciencias de la Administración y del Comportamiento”. 3ª. ed., Ed. Trillas, México. Disponible en:

<https://reciamuc.com/index.php/RECIAMUC/article/view/111/226>

Arias, J. (2020). "Proyecto de tesis, Guía para la elaboración". Disponible en:
<http://hdl.handle.net/20.500.12390/2236>

Bermeo, F., Hernández J. S., y Tobon S. (2016). "Análisis documental de V
heurística mediante la cartografía conceptual". *Ra Ximhai*, 12(6). Disponible en:
www.redalyc.org/pdf/461/46148194006.pdf

Cabrera, A. (2020). "Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios
de transporte público". *LP Pasión por el Derecho*. Disponible en:
[Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte
público, por Alonso R. Peña Cabrera Freyre | LP \(lpderecho.pe\)](http://lpderecho.pe/analisis-del-nuevo-delito-de-produccion-de-peligro-en-medios-de-transporte-publico)

Cáceres, P. (2018). "correspondencia jurídica de la reparación civil con el delito de
conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Ucayali, 2016". (Tesis
de Maestría). Universidad Católica Santa María, Perú. Disponible en:
[http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/UCSM/8193/88.1734.MG
.pdf?sequence=1&isAllowed=y](http://tesis.ucsm.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/UCSM/8193/88.1734.MG.pdf?sequence=1&isAllowed=y)

Cely, A. (1999), "Metodología de los Escenarios para Estudios Prospectivos".
Revista Ingeniería e Investigación No. 44 diciembre de 1999. Disponible en:
[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-
MetodologiaDeLosEscenariosParaEstudiosProspectivos-4902902.pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-MetodologiaDeLosEscenariosParaEstudiosProspectivos-4902902.pdf)

Clauso, A. (2011). "Análisis documental: el análisis formal". Disponible en:
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/ecob,+RGID9393120011A.PDF.pdf>

Contacto Corredores de Seguros (2020). "Decreto de urgencia que incorpora nuevo
delito en materia de tránsito". Disponible en:
[DECRETO DE URGENCIA QUE INCORPORA NUEVO DELITO EN MATERIA
DE TRÁNSITO | Contacto Corredores de Seguros](http://www.contactocorredoresdeseguros.com.pe/decreto-de-urgencia-que-incorpora-nuevo-delito-en-materia-de-transito)

Cornelis, A. (2013). "Clusters of urban crime and safety in transport nodes".

Available in:

<https://www.divaportal.org/smash/record.jsf?pid=diva2%3A603657&dswid=-672>

DeAngelo, G. (2019). "URBAN TRANSPORT AND CRIME: EVIDENCE FROM UNANTICIPATED MASS TRANSIT STRIKES". Available in:

<https://doi.org/10.1111/ecin.12773>

Editorial Etécé (2021), "Tipos de investigación". *Última edición: 16 de julio de 2021*.

Disponible en:

<https://concepto.de/tipos-de-investigacion/>.

El peruano (2020). "Decreto de urgencia para garantizar la seguridad vial".

Disponible en:

[El peruano - Decreto de Urgencia para garantizar la seguridad vial - DECRETO DE URGENCIA - N° 019-2020 - PODER EJECUTIVO –](#)

Gaceta Jurídica (2018). *"el conjunto de condiciones garantizadas por el orden público, necesarias para la seguridad de la vida, de la integridad personal y de la salud como bienes de todos y cada uno, independientemente de su pertenencia a determinada persona, siendo el concepto de peligro común aquel en el que la posibilidad de dañar bienes jurídicos se extiende a un número indeterminado de personas que son los titulares de ellos, amenaza a los de toda una comunidad o colectividad"*, Disponible en:

[el Recurso de Nulidad 12322010, Loreto de 27/04/2011, fs15". p. 152.](#)

Gilman, C. (2020). "THE DANGERS OF PUBLIC TRANSPORTATION". Available in:

<https://www.gilmanbedigian.com/the-dangers-of-public-transportation/>

Griggs, T. (2022). "How can we improve safety on public transit?". Available in: <https://bikeportland.org/2022/03/25/how-can-we-improve-safety-on-public-transit-350664>

Gómez, M. y Owen, C. (2020). "EL PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD, Y SU APLICACIÓN EN EL DELITO DE CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD". (Tesis de Maestría). Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo, Perú. Disponible en: <http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/1737/Tesis%20Final.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Guillermo, L. y Tello, S. (2018). "La regulación del transporte urbano en Lima: Caso el Metropolitano". (Tesis para Magister). Universidad peruana de ciencias aplicadas, Perú. Disponible en: https://repositorioacademico.upc.edu.pe/bitstream/handle/10757/623572/GUILLERMO_LL.pdf?sequence=13&isAllowed=y

Huamán, D. (2020). "Fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general" (Tesis de Licenciatura). Universidad Inca Garcilaso de la Vega, Perú. Disponible en: http://repositorio.uigv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.11818/6581/TESIS_HUAMAN%20GRADOS.pdf?sequence=1

Inguillay, L., Tercero, S. y López, J. (2019). "Ética en la investigación científica" *e-ISSN: 2737-6362 enero -junio 2020 Vol. 3-1-2020*. Disponible en: <http://www.revista-imaginariosocial.com/index.php/es/article/view/10/19>

Mata, L. (2021), "Los sujetos de estudio". Disponible en: <https://investigaliacr.com/investigacion/los-sujetos-de-estudio/#:~:text=Los%20sujetos%20de%20estudio%20son,con%20enfoque%20cuantitativo%20o%20cualitativo.>

Milian, E. (2017). “Eficacia y eficiencia”. Disponible en:

<https://sa979c3f9926f31b9.jimcontent.com/download/version/1546464362/module/11081083295/name/EFICACIA%20Y%20EFICIENCIA.pdf>

Morell, L (2019). “El peligro como elemento vertebrador de los delitos contra la seguridad Vial. Universidad de Valencia”. *España. Pág. 107 – 113*. Disponible en:

https://roderic.uv.es/bitstream/handle/10550/70447/El_peligro_como_elemento_vertebrador_de_los_delitos_contra_la_seguridad_vial.pdf?sequence=1

Newton, A. (2021). “Introduction to the Special Issue: Urban Mobility and Crime Patterns”. *European Journal on Criminal Policy and Research volume 27, pages307–311 (2021)*. Available in:

<https://link.springer.com/article/10.1007/s10610-021-09501-7>

Organización Mundial de la Salud (2017). “La gestión de la velocidad, esencial para salvar vidas y mejorar la vida en las ciudades”. Disponible en:

<https://www.who.int/es/news/item/05-05-2017-speed-management-key-to-saving-lives-making-cities-more-liveable>

Organización Panamericana de la Salud (2010). “Defensa del transporte público seguro y saludable”. Disponible en:

https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/28273/9789275331408_spa.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Parra, L. y Briceño, I. (2013). “Aspectos éticos en la investigación cualitativa”. *Vol. 12, No. 3: 118-121, 2013*. Disponible en:

<https://www.revenferneuroenlinea.org.mx/index.php/enfermeria/article/view/167/167>

Police Force (2022). “Public Transport - Safety and Security”. Available in:

https://www.police.nsw.gov.au/safety_and_prevention/crime_prevention/public_transport

Porcu, F. y Olivo, A. (2020). "Evaluating bus accident risks in public transport". *Volume 45, 2020, Pages 443-450*. Available in:
<https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.03.037>

Quinteros, et al. (2021). "Revista de Información científica para la Dirección en Salud". (Pág.35) Disponible en:
<http://portal.amelica.org/ameli/jatsRepo/445/4452032014/4452032014.pdf>

Regalado, M. (2017). "La Inconstitucionalidad de los delitos de peligro abstracto en el sistema penal peruano". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional Santiago Antúnez de Mayolo, Perú. Disponible en:
<http://repositorio.unasam.edu.pe/handle/UNASAM/2390>

Revolledo, O. (2020). "Accidentes de tránsito y seguridad vial en los pobladores de Lima Metropolitana, 2019". (Tesis de Maestría). Universidad Peruana de Ciencias e Informática, Perú. Disponible en:
http://repositorio.upci.edu.pe/bitstream/handle/upci/183/T-REVOLLEDO_CHAVEZ_OMAR.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rodriguez, A. (2020). "RIGOR CIENTÍFICO, PERTINENCIA Y RELEVANCIA EN LOS ARTÍCULOS CIENTÍFICOS". Disponible en:
<https://isdfundacion.org/2020/07/08/rigor-cientifico-pertinencia-y-relevancia-en-los-articulos-cientificos/>

Rodriguez, A. y Perez, A. (2017). "Métodos científicos de indagación y de construcción del conocimiento". *Revista Escuela de Administración de Negocios, núm. 82, 2017, pp. 1-26*. Disponible en:
<https://www.redalyc.org/pdf/206/20652069006.pdf>

Rojas, D. (2019). "La Legitimidad de los Delitos de Peligro Abstracto en el Ordenamiento Jurídico Penal Peruano". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional de Trujillo, Perú. Disponible en:

<https://dspace.unitru.edu.pe/bitstream/handle/UNITRU/14833/La%20Legitimidad%20de%20los%20Delitos%20de%20Peligro%20Abstracto%20en%20el%20Ordenamiento%20Jur%C3%ACdico%20Penal%20Peruano.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Rojas, G. (2017). “La coordinación en el proceso de implementación de la reforma del transporte en lima metropolitana: el caso del corredor azul”. (Tesis para Licenciado). Pontificia universidad Católica del Perú, Perú. Disponible en: <http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/handle/20.500.12404/10152>

Rojas, K. (2022). “La conducción a excesiva velocidad, como una circunstancia agravante en el Artículo 273-A del Código Penal, Arequipa 2021”. (Tesis de Licenciatura). Universidad Cesar Vallejo, Perú. Disponible en: https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/89922/Rojas_BK_I-SD.pdf?sequence=1

Roy, L. (2022).” Clasificación de los delitos de peligro, según Luis E. Roy Freyre”. *LP Pasión por el Derecho*. Disponible en: <https://lpderecho.pe/clasificacion-delitos-peligro-luis-e-roy-freyre/>

Ruiz, L. (2019). “¿Qué es el diseño de investigación y cómo se realiza?”. Disponible en: <https://psicologiaymente.com/miscelanea/disenio-de-investigacion>

Rus, E. (2020). “Investigación aplicada”. Disponible en: <https://economipedia.com/definiciones/investigacion-aplicada.html>

Salgado, A. (2007). “INVESTIGACIÓN CUALITATIVA: DISEÑOS, EVALUACIÓN DEL RIGOR METODOLÓGICO Y RETOS”. Disponible en: <file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Dialnet-InvestigacionCualitativa-2766815.pdf>

Sánchez, M. (2017). "Estudio doctrinal y jurisprudencial de los delitos contra la seguridad vial" .Pág. 72. Disponible en:

<https://buleria.unileon.es/bitstream/handle/10612/11726/S%E1nchez%20%20C11varez,%20Marina.pdf?sequence=1>

Segundo, J. (2022). "Método inductivo". Disponible en:

<https://concepto.de/metodoinductivo/#:~:text=Francis%20Bacon%20define%20al%20razonamiento,observa%20el%20fen%C3%B3meno%20de%20inter%C3%A9s.>

Silva, N. y Torres, C. (2017) "calidad del Servicio de transporte urbano en la ciudad de cuenca". Pág. 19. Disponible en:

<https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/14263/1/UPS-CT007011.pdf>

Smith, M. (2000). "Crime and Public Transport". Available in:

<https://www.journals.uchicago.edu/doi/abs/10.1086/652200>

Spaggiari MC, et al. (2012). "sleep disorders, risk of accidents and traffic accidents in a group of public transport drivers". *Giornale italiano di Medicina del Lavoro ed Ergonomia*. 2012. Available in:

<https://europepmc.org/article/med/23405660>

Suarez, M. (2007). "CAPÍTULO X. EL CARÁCTER CIENTÍFICO DE LA INVESTIGACIÓN". Disponible en:

<https://tdx.cat/bitstream/handle/10803/8922/10CapituloXElcaracterCientificode lainvestigaciontfc.pdf?sequence=3&isAllowed=y>

Suyo, J., Meneses, M., Fernández, V., Alarcón, M., Ocupa, H., Alvarado, S., ... Miotto, A. (2022). Educational policies in response to the pandemic caused by the COVID-19 virus in Latin America: An integrative documentary review. *Frontiers in Education. Frente. Educ.*, 01 de Agosto de 2022. Available in: <https://www.scopus.com/inward/record.uri?eid=2-s2.0->

85136206503&doi=10.3389%2ffeduc.2022.918220&partnerID=40&md5=40be07e1120514fe8bde541cae151b27

Troncoso, C. y Amaya, A. (2017). "Entrevista: guía práctica para la recolección de datos cualitativos en investigación de salud". *rev.fac.med. vol.65 no.2 Bogotá Apr. /June 2017.* Disponible en: <https://doi.org/10.15446/revfacmed.v65n2.60235>

Torres, M., Paz, K. y Salazar, F (2019). "MÉTODOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS PARA UNA INVESTIGACIÓN". *Boletín Electrónico No. 03.* Disponible en: <http://biblioteca.udgvirtual.udg.mx/jspui/handle/123456789/2817>

Tomala, O. (2016). "Tipos de investigación". Disponible en: <https://sites.google.com/site/misitioweboswaldotomala2016/tipos-de-investigacion>

Turner, W. (2022). "DANGERS ON PUBLIC TRANSPORTATION". Available in: https://www-fltlaw-com.translate.goog/dangers-on-public-transportation/? x tr sl=en& x tr tl=es& x tr hl=es-419& x tr_pto=sc

Valerdi, M. (2009). "EL TIEMPO LIBRE EN CONDICIONES DE FLEXIBILIDAD DEL TRABAJO: CASO TETLA TLAXCALA". Disponible en <https://www.eumed.net/tesis-doctorales/2009/mavg/Seleccion%20de%20escenarios.htm#:~:text=El%20escenario%20es%20el%20lugar,elaboraci%EF%BF%BDn%20del%20proyecto>

Vallejo, R. y Mineira, F. (2009). "La triangulación como procedimiento de análisis para investigaciones educativas". *Vol. 7 Núm. 4 (2009): abril 2009 - septiembre 2009.* Disponible en: <http://ojs.urbe.edu/index.php/redhecs/article/view/84>

Vallejo, M. (2002). "El diseño de investigación: una breve revisión metodológica". *Arch. Cardiol. Méx. vol.72 no.1 Ciudad de México ene./mar. 2002*. Disponible en:

https://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-99402002000100002

Vásquez, T. (2020). "Incorporación de la concurrencia de culpas en el código penal peruano. A propósito de la problemática existente para determinar el grado de responsabilidad penal en sucesos de tránsito". (Tesis de Maestría). Universidad San Martín de Porres, Perú. Disponible en: https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/6985/v%c3%a1squez_ft.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Vásquez, I. (2016). "Tipos de estudio y métodos de investigación". Disponible en: <https://nodo.ugto.mx/wp-content/uploads/2016/05/Tipos-de-estudio-m%C3%A9todos-de-investigaci%C3%B3n.pdf>

Victoria Police (2022). "Public transport safety, learn about staying safe when travelling on public transport". Available in: <https://www.police.vic.gov.au/public-transport-safety>

Vilca, J. (2017). "La función de la responsabilidad civil derivada de la comisión del delito de peligro común en la modalidad de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad". (Tesis de Licenciatura). Universidad Nacional de San Agustín, Perú. Disponible en: <http://repositorio.unsa.edu.pe/handle/UNSA/3754>

ANEXOS

ANEXO 01: Matriz de Categorización

AMBITO TEMATICO Y ESPACIAL	PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN	PREGUNTAS DE INVESTIGACION	OBJETIVO GENERAL	OBJETIVO ESPECIFICO	CATEGORIAS	SUB CATEGORIAS
<p><u>Temático:</u> La Eficacia del Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros</p> <p><u>Espacial o Geográfico:</u> Fiscalías Penales Corporativas de San Juan de Lurigancho</p>	<p>En las instituciones públicas como el Ministerio Público, revisan casos tipificados en el artículo 273-A del Código Penal, pero se debe determinar si dicho tipo penal resulta ser eficaces para la sociedad.</p>	<p>¿Es eficaz la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto?</p>	<p>Determinar si es eficaz la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto.</p>	<p>1) Analizar la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en el caso concreto. 2) Analizar los reportes de casos resueltos en los años 2020-2021 de la Primera Fiscalía Penal Corporativa del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho – Primer Despacho. 3) Establecer los criterios de los Fiscales Penales y personal administrativo concedores del derecho sobre la aplicación del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros.</p>	<p>- <u>Categoría1:</u> Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros</p> <p>- <u>Categoría2:</u> Eficacia</p>	<p><u>Subcategorías:</u> a. Tipicidad objetiva b. Tipicidad subjetiva c. Bien jurídico protegido.</p> <p><u>Subcategorías:</u> a Importancia b. Finalidad</p>

ANEXO 02: Guía de Entrevista

DIRIGIDO A PROFESIONALES EN SU DIFERENTES ESPECIALIZACIONES EN DERECHO

Le invito a responder la siguiente entrevista.

Sus respuestas tienen por objeto recoger su opinión para formalizar mi trabajo de investigación denominado Eficacia del tipo penal de Producción de Peligro en Transporte Público de pasajeros en las Fiscalías Penales Corporativas de San Juan de Lurigancho (2020-2021).

Instrucciones: Lea cuidadosamente cada pregunta y responda las preguntas planteadas con la mayor sinceridad posible. Las preguntas que tengan alternativas deberán ser marcadas con un aspa (x) (se permite varias respuestas según corresponda). Gracias por su amabilidad.

Como primer punto indica tu cargo y sexo:

Cargo: () Fiscal Penal del distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho (FP)

() Personal administrativo laborando en la Fiscalía Penal del Distrito Fiscal de San Juan de Lurigancho (PAFP)

() Abogado

Sexo: () Femenino

() masculino

Contesta las siguientes preguntas:

1.- Responda la siguiente pregunta:

() Ha resuelto casos donde al imputado se le atribuye la comisión del 1 (x tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-

() Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-

() Ninguna de las anteriores.

Si su respuesta es la última señalada (Ninguna de las anteriores) no responda las preguntas que a continuación se detalla, por lo que se tiene por concluida la entrevista, caso contrario, continuar resolviendo las preguntas

2. ¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

3. ¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 73-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

4. ¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

5 . ¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, ¿constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: “El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)”?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

6 . ¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-¿A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

10. Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?

() Si

() No

Fundamente su respuesta:

Anexos 3: Matriz de desgravación entrevistado 1 (Fiscal Penal)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Tipo penal de Producción de Peligro en Transporte de pasajeros	<p>Responda la siguiente pregunta:</p> <p>1.- <input type="checkbox"/> Ha resuelto casos donde al - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p> <p><input type="checkbox"/> Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p> <p><input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.</p>	<p>Ha resuelto casos donde al -imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p> <p>Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p>	Tipicidad objetiva y subjetiva
2	Eficacia	<p>¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Tiene como finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito.</p>	Finalidad

3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p>() Si () No</p>	Si: La seguridad pública del tránsito terrestre	Bien jurídico protegido
4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p>() Si () No</p>	Si: Prestar servicio público de transportes de pasajeros y/o conducir vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica Vehicular.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que la norma penal señala: “El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la</p>	No: Este seguro se dirige a cubrir los gastos de atención médica y de hospitalización a las víctimas de estos actos delictuosos, cuya efectividad recién aparece después de que se cometió el hecho punible, por lo que no se puede decir que el SOAT, sea lo que propicia la situación de peligro.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

		salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...) <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No		
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: Si está bien planteada toda vez que, así como conducir en estado de ebriedad, la persona que esté bajo estos efectos o bajo el efecto de estupefacientes, se encuentra maniobrando o utilizando alguna herramienta o maquinaria que puede causar una lesión o la propia muerte a la persona que se encuentra cercana a él. Aquel que viene operando como, por ejemplo, esta herramienta que utilizan para cruzar de cemento en las pistas toma o los conductores de grúa y quiere encontrarse en estado de ebriedad no sostiene correctamente dicha maquinaria ocasiona la lesión o muerte del operario que se encontraba cercano.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

7	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	No responde	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
8	Eficacia	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos? () Si () No	No: Porque jurídicamente se puede imponer leyes y sancionar la acción del sujeto, pero el sujeto muchas veces vuelve a reincidir en este delito.	finalidad
9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado? () Si () No	Si: pero la sanción administrativa está separada de la sanción penal.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p>() Si () No</p>	<p>Si: Es una salida alternativa para evitar ir a un proceso penal largo y costoso como es el proceso común.</p>	Importancia
11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p>() Si () No</p>	<p>No: Es una pregunta muy subjetiva, para poder pronunciarnos respecto a este punto.</p>	Importancia

Anexos 4: Matriz de desgravación entrevistado 2 (Fiscal Penal)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Tipo penal de Producción de Peligro en Transporte de pasajeros	Responda la siguiente pregunta: 1.- <input type="checkbox"/> Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.	Ha resuelto casos donde al. -imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-	Tipicidad objetiva y subjetiva
2	Eficacia	¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: El presente artículo, tiene como finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalización y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito. Queda claro, entonces, que el bien jurídico protegido en específico es la seguridad pública del tránsito terrestre.	Finalidad

3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Conforme lo establece el RN ° 1232-2010 Loreto del 27/04/2011 FJ15. Lo que busca la norma, primero hay que considerar que la seguridad pública es “el conjunto de condiciones garantizadas por el orden público, necesarias para la seguridad de la vida, de la integridad personal y de la salud como bienes de todos y cada uno, independientemente de su pertenencia a determinada persona, siendo el concepto de peligro común aquel en el que las posibilidades de dañar bienes jurídicos se extienden a un número indeterminado de personas que son los titulares de ellos, amenaza a los de toda una comunidad o colectividad.</p>	Bien jurídico protegido
4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: En primer Lugar, este tipo penal señala: “El que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio [...]”. Este delito solo podrán cometerlo aquellos que presten o conduzcan un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros. No podría cometer este ilícito aquella persona que preste servicios de transporte de productos peligrosos (gas, combustible,</p>	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

			<p>elementos de construcción, etc.) porque no están destinados al transporte de pasajeros. En segundo lugar, este es un delito de peligro concreto porque el tipo penal establece que "pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas". En estos delitos se requiere, además de una imputación del comportamiento, una imputación del resultado.</p>	
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra "además", esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: "El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>No: En cuanto el tipo penal señala "y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular" (resaltado nuestro). Así, no contar con el SOAT o no contar con la última inspección técnica vehicular se vuelve elemento típico imprescindible de configuración legal.</p>	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?</p> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Considero que el Derecho Penal es de Ultima Ratio, es decir que el Estado debe utilizarlo como último recurso para proteger bienes jurídicos. Existen otros mecanismos de sanción como son el Derecho Administrativo Sancionador que pueda suplir adecuada y efectivamente la imposibilidad</p>	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

			que el infractor pueda cumplir con las disposiciones en el Reglamento de Tránsito.	
7	Fiscalía Penal corporativa de San Juan de Lurigancho-Primer despacho	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	Considero que la norma debe ser derogada, en razón que esta trata de un cumplimiento a la regla de tránsito de pasajeros, por tanto, si alguien incumple (El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no cuente con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular,) en ámbito administrativo debe ser INHABILITADO y si es reincidente debe ser procesado por Desobediencia y Resistencia a la Autoridad.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

8	Eficacia	<p>Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Considero, que en el general el Derecho Penal, cambia la conducta del ser humano, y en este caso sirve como una forma disuasoria con el fin de los conductores cumplan con el reglamento de tránsito.</p>	finalidad
9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>No: Considero que no existe contradicción entre el tipo penal en cuestión y la Sanción Administrativa, en razón que ambos buscan que el conductor cumpla con el Reglamento General de Tránsito,</p>	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: en razón que es un delito no de gravedad y cumple con los requisitos del Principio de Oportunidad y el aplicarlo es para dar una última oportunidad al sujeto activo a fin que en lo sucesivo cumpla con el reglamento General de tránsito.</p>	Importancia

11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p>() Si () No</p>	<p>No: Considero que una efectividad para mitigar la afectación a la integridad Física de las personas, es la sanción Administrativas para el agente infractor y si en caso de reincidencia debería ser sancionado por Desobediencia y Resistencia a la Autoridad.</p>	Importancia
----	----------	--	--	-------------

Anexos 5: Matriz de desgravación entrevistado 3 (Fiscal Penal)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Eficacia	Responda la siguiente pregunta: 1.- <input type="checkbox"/> Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.	Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-	Tipicidad objetiva y subjetiva
2	Eficacia	¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: Considera que su finalidad es por los numerosos accidentes de tránsito, y las múltiples papeletas.	Finalidad
3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: sancionar conductas de carácter administrativo.	Bien jurídico protegido

4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p>() Si () No</p>	Si: realizar transporte público, no tener licencia de conducir vencida, entre otros.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: “El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)”</p> <p>() Si () No</p>	No: considera que, con el primer párrafo, ya se ha materializado el delito, y el termino además debería ser considerado como un adicional del tipo penal y no uno de cumplimiento accesorio.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?</p> <p>() Si () No</p>	No: se está criminalizando actos administrativos, que consisten en no contar con licencia de conducir, el Soat, entre otros que son de competencia del Ministerio de Transportes y comunicaciones.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

7	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	Se tiene que tener en cuenta que no contar con el soat, no tiene que ver con el peligro común, pues este únicamente versa sobre el resarcimiento del daño.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
8	Eficacia	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos? () Si () No	No: debe tenerse en cuenta que, a nivel administrativo, ya se cuentan con sanciones pecuniarias y de suspensión de licencias que no han surtido efectos	finalidad
9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado? () Si () No	No: considera que el fundamento de la sanción persigue fines distintos, NO BIS IN IDEM.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p>() Si () No</p>	<p>Si: debido a lo previsto en el artículo 2° del nuevo código procesal penal.</p>	Importancia
11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p>() Si () No</p>	<p>No: Debe considerarse que no existe una educación vial, por parte de los peatones y conductores, pues se pasan las luces, bajan en paraderos no autorizados, situación que debería ser abordada por las fiscalías provinciales del delito, que desde su creación no han incidido en el tema.</p>	Importancia

Anexos 6: Matriz de desgravación entrevistado 4 (Personal Administrativo)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Tipo penal de Producción de Peligro en Transporte de pasajeros	Responda la siguiente pregunta: () Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- () Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- () Ninguna de las anteriores.	Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-	Tipicidad objetiva y subjetiva
2	Eficacia	¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-? () Si () No	Si: Es preciso señalar que dicho tipo penal sanciona a aquella persona (conductor) que prestando servicio público de pasajeros conduce sin cumplir con los requisitos legales para circular. A partir de ello, entiendo que el legislador observando nuestra realidad, en donde la formalidad es la expresión, ha pretendido a través de la referida norma, que las personas que cumplen determinada labor en la sociedad (conductores), se encuentren preparados para ello, a fin de lograr seguridad pública,	Finalidad

			que es precisamente el bien jurídico protegido.	
3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? () Si () No	Si: Las normas plasmadas en nuestro Código Penal, cumplen diferentes funciones, siendo una de ellas la función disuasiva, por tanto, buscan disuadir a las personas no capacitadas a abstenerse de conducir vehículo de transporte público, sino están capacitados para dicha función, contrario sensu serán penalmente sancionados. Según mi punto de vista este tipo penal está encaminado a brindar mayor seguridad a las personas, puesto que serán transportadas por conductores debidamente capacitados que no constituyan un riesgo para la sociedad	Bien jurídico protegido
4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? () Si () No	Si: La conducta exigida por el tipo penal es conducir un vehículo de transporte público, sin contar con la documentación correspondiente para ello, es decir licencia de conducir, entre otra documentación especificada por el Reglamento Nacional de Tránsito.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte	¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que el imputado además no debe	No: Toda norma exige el cumplimiento integral de lo estipulado para la	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

	público de pasajeros	<p>contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: "El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)")</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>configuración del delito, sin embargo, respecto a la norma en concreto no quiere decir a mi entender que estamos ante la comisión del delito cuando no se cumple con lo último señalado en el artículo, referente a no contar con el SOAT o no se cuente con la última inspección técnica vehicular, puesto que el dicho tipo penal es un delito de peligro concreto, por lo tanto, solo basta la conducta inicial para poner lesionar el bien jurídico protegido, siendo indiferente lo último exigido por la norma.</p>	
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>No: Considero que la norma no está adecuadamente planteada, puesto que como lo precise en la respuesta anterior, estamos frente a un delito de peligro, en donde para su configuración solo basta lo primero exigido, siendo indiferente contar con SOAT o revisión técnica.</p>	<p>Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva</p>

7	Fiscalía Penal corporativa de San Juan de Lurigancho-Primer despacho	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	Debería realizarse una nueva redacción del tipo penal, en donde se especifique de forma clara la conducta penalmente protegida, así como la documentación exigida, sin que se convierta en un tipo penal en blanco. De otro lado, retirar lo último redactado referente al SOAT y revisión técnica, documentos indiferentes para la vulneración del bien jurídico protegido.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
8	Eficacia	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos? () Si () No	Si: considero que si, en la medida en que la vulneración de la misma, sirven de forma disuasoria, a fin que otros conductores puedan ver las consecuencias de la conducta irresponsable de conducir sin la documentación exigida en el Reglamento Nacional de tránsito, más aún cuando nuestra realidad en materia de seguridad vial no se encuentra fortalecida.	finalidad

9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>No: Considero que no está en contradicción, toda vez que por la natura del tipo penal, más allá de la sanciona a imponerse por la comisión del mismo, es atendible la sanción administrativa, por cuanto sigue constituyendo un peligro para la sociedad en la medida en que inmediatamente conduzca el vehículo motorizado sin contar con la documentación requerida legalmente.</p>	<p>Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva</p>
10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Pese a ser un ilícito que incide directamente en la sociedad, cierto es no afecta gravemente a la misma, por lo mismo la pena a imponerse es de no mayor a tres años, por lo que estando a la prognosis de la pena, es plausible un criterio de oportunidad.</p>	<p>Importancia</p>
11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>No: Como bien lo ha establecido la doctrina, los tipos penales cumplen funciones tanto dirigidas al mundo jurídico, como a las personas, quienes hasta cierto punto pueden verse disuadidos de cometer de ciertos ilícitos, pero según mi opinión ello no quiere decir que vaya a mitigar la comisión de los delitos relacionados a la integridad física de las personas.</p>	<p>Importancia</p>

Anexos 7: Matriz de desgravación entrevistado 5 (Personal Administrativo)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Eficacia	<p>Responda la siguiente pregunta:</p> <p>1.- <input type="checkbox"/> Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p> <p><input type="checkbox"/> Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p> <p><input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.</p>	<p>Ha resuelto casos donde al. - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-</p>	<p>Tipicidad objetiva y subjetiva</p>
2	Eficacia	<p>¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: la finalidad tiene que ver con la prevención de los otros tipos penales de mayor envergadura, toda vez que este tipo penal sancionada la producción de peligro a los sujetos que realizan servicio de transporte público sin tener la documentación necesaria para realizarla, produciendo un peligro a la sociedad, en el, pero de los casos ante un hecho de lesiones culposas por accidente de tránsito, si el vehículo no cuenta con soat, los perjudicados directos serían los pasajeros y el estado representado por el Ministerio de</p>	<p>Finalidad</p>

			Transporte y Comunicaciones.	
3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? () Si () No	Si: Se busca que las personas que se encuentran inmersas en este tipo de actividades cumplan rigurosamente con los requisitos exigidos en la normativa extra penal, con lo cual no genere un peligro a la sociedad, en este caso a través del transporte público de pasajeros.	Bien jurídico protegido
4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? () Si () No	Si: Por ejemplo, tener la revisión técnica vencida al momento de realizar servicio público de transporte de pasajeros, misma que será evidenciada por los efectivos policiales o autoridades competentes, asimismo, usando el mismo ejemplo, en este caso que se realice transporte de pasajeros sin que el conductor tenga licencia de conducir, en todos los casos se debe de verificar que realmente se esté realizando transporte público de pasajeros, caso contrario el tipo penal no aparece.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra "además", esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de	No: Considero que, al parecer la las primeras líneas de la citada norma se refiere a las habilitaciones que hacen las	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

		<p>Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: "El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>autoridades respecto del circula miento de un determinado lugar a otro en caso de servicios de transporte público, esta debe de estar señalado, en todo caso podría hacerse un mayor análisis de la norma al momento de aplicarla al caso y que no conlleve a una mala interpretación de la norma; el segundo caso de "además", pues claramente se hace alusión a soat, licencia de conducir, revisión técnica, tarjeta de propiedad que debe de presentar el conductor al momento de ser intervenido, su omisión o no presentación de las mismas constituyen un mayor peligro a la sociedad.</p>	
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?</p> <p><input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No</p>	<p>Si: Considero que está bien planteado dicho tipo penal, en la medida que una persona bajo los efectos de sustancias toxicas o bajo los efectos del alcohol no deben de maniobrar herramientas o maquinas, pues producen un peligro para ellos y para las personas en su entorno, en consecuencia, a la sociedad.</p>	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

7	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	Considero que está bien planteada la norma penal de 273-A, y no deberían cambiarse aspectos.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
8	Eficacia	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos? () Si () No	Si: Vivimos en una sociedad muchas veces informal en todos los aspectos, sin embargo, sostengo que esta norma ayudaría con generar mayor concientización en las personas, más en aquellas que fueron imputadas sobre dicho tipo penado.	finalidad
9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado? () Si () No	Si: Considero que una cosa no debe mezclarse con la otra, la pena e inhabilitación estaría a cargo de la entidad jurisdiccional y de la fiscalía y las sanciones administrativas deben de dejarse en manos de la entidad correspondiente que para ello fue creado.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p>() Si () No</p>	<p>Si: Claro que sí, conforme lo recoge nuestra norma adjetiva en su artículo 2.</p>	Importancia
11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p>() Si () No</p>	<p>Si: Considero que cumple un rol fundamental en crear conciencia sobre el respeto a las normas por parte del ciudadano, ello, con el fin de como sociedad respetar el derecho del otro permite el mejor desarrollo del sujeto en la sociedad. El sancionar dichas conductas de alguna forma se plasma en la sociedad y esta al observar las consecuencias del actuar delictivo descrito en la norma evitan de cometer el mismo delito.</p>	Importancia

Anexos 8: Matriz de desgravación entrevistado 6 (Personal Administrativo)

Nro.	Categorías	Preguntas	Entrevistado 1- respuestas	Sub categorías
1	Tipo penal de Producción de Peligro en Transporte de pasajeros	Responda la siguiente pregunta: 1.- <input type="checkbox"/> Ha resuelto casos donde al - imputado se le atribuye la comisión del tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ha presentado denuncias penales relacionado al tipo penal previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros- <input type="checkbox"/> Ninguna de las anteriores.	Ninguna de las anteriores.	Tipicidad objetiva y subjetiva
2	Eficacia	¿Tiene conocimiento cual ha sido la finalidad de la incorporación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros-? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: de acuerdo al decreto de urgencia 019-2020, debido a los accidentes de tránsito y como el vehículo no contaba con el soat, esto dejaba desamparados a los pasajeros ya que en la capital la gran mayoría de transporte publico son "piratas".	Finalidad
3	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	¿Usted sabe que es lo que se busca con la implementación del artículo 273-A en el Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros? <input type="checkbox"/> Si <input type="checkbox"/> No	Si: lo que se busca es sancionar a los conductores que prestar servicio de transporte público, una regulación, fiscalización de tránsito en la que se pueda garantizar la vida, integridad y seguridad de las personas en los accidentes de tránsito.	Bien jurídico protegido

4	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Conoce cuáles son los elementos constitutivos que se requiere para configurarse el delito previsto en el artículo 273-A del Código Penal - producción de peligro en transporte público de pasajeros?</p> <p>() Si () No</p>	No conoce los elementos.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
5	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que en la normativa del artículo 273-A del Código Penal, al indicar la palabra “además”, esto es, que el imputado además no debe contar con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, constituye los dos aspectos que debe cumplirse prioritariamente dejando de lado los otros aspectos indicados en la norma? (debiendo precisarse que norma penal señala: “El que presta el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, (...)”</p> <p>() Si () No</p>	Si: al estar tipificado en el artículo 273-A, “Además”, dicha palabra pierde el orden en los verbos rectores establecidos en el código penal, porque, al hacer una interpretación de la norma, no estaría muy clara o quizás debe cumplirse con lo establecido en el artículo 273-A, todos los requisitos para configurarse un delito.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
6	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	<p>¿Considera que la norma planteada en el artículo 273-A del Código Penal, esta adecuadamente planteada?</p> <p>() Si () No</p>	No: no está bien regulado en las sanciones porque refleja más una sanción administrativa.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

7	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Estando a su respuesta anterior de ser NO, ¿Qué aspectos debería ser cambiado en el 273-A del Código Penal?	Que exista penas más rigurosas en el artículo 273-A, debido a que la pena es mínima y por ese motivo ocurren los accidentes de tránsito, se deben sancionar también con el 50% de una UIT.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva
8	Eficacia	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿permitirá concientizar al imputado que no cometa nuevamente estos delitos? () Si () No	No: como se encuentra regulado en la norma, no ha regulado mucho en concientizar al imputado.	finalidad
9	Tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros	Considera que aplicar el artículo 273-A del Código Penal, ¿está en contradicción con la sanción administrativa que se le imponga al imputado? () Si () No	Si: hay una contradicción por los mismos conectores que se encuentran en el artículo 273-A.	Tipicidad objetiva y tipicidad subjetiva

10	Eficacia	<p>Considera que la aplicación del Principio de Oportunidad en estos casos - artículo 273-A del Código Penal -, ¿debe aplicarse?</p> <p>() Si () No</p>	<p>No: porque las sanciones son mínimas y por qué el artículo 2 del CPP no lo ha incorporado.</p>	Importancia
11	Eficacia	<p>Usted considera que el artículo 273-A del Código Penal -, establecido en nuestra normativa penal, ¿son efectivas para mitigar la afectación a la integridad física de las personas?</p> <p>() Si () No</p>	<p>No: porque no se ve la reducción debido a que el artículo 273-A esta normado a los trabajadores de las empresas y en dicho ambiente o espacio suelen ocurrir peligros inminentes.</p>	Importancia



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

ESCUELA DE POSGRADO

MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, ROBLES SOTOMAYOR FERNANDO MARTIN, docente de la ESCUELA DE POSGRADO MAESTRÍA EN DERECHO PENAL Y PROCESAL PENAL de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Eficacia del tipo penal de producción de peligro en transporte público de pasajeros en Lima Este, 2020-2021", cuyo autor es JANAMPA MANSILLA MIGUEL ANGEL, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 21.00%, 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, 11 de Enero del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
ROBLES SOTOMAYOR FERNANDO MARTIN DNI: 06085961 ORCID: 0000-0003-2459-7713	Firmado electrónicamente por: FROBLESSO el 13- 01-2023 20:57:29

Código documento Trilce: TRI - 0517238