



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida
el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

AUTORES:

Poma Angulo, Hugo Ercilio (orcid.org/0000-0002-0526-0974)

Romero Gabriel, Sofia Melizza (orcid.org/0000-0002-3522-1992)

ASESORES:

Mgtr. Palomino Gonzales, Lutgarda (orcid.org/0000-0002-5948-341X)

Mgtr. Peralta Cabrera, Walter Cecilio (0000-0000-0002-8268-6506)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

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

LIMA — PERÚ
2021

Dedicatoria:

A mi familia que siempre ha estado presente a lo largo de mi carrera universitaria, a mis padres en especial, mis hermanos y mis abuelos que descansan en paz. Romero Gabriel Sofia Melizza Dedico este trabajo a mis padres, mis hermanos y a mi familia en general por su apoyo y confianza. Poma Angulo Hugo Ercilio

Agradecimiento

Agradecemos al señor todopoderoso que desde el cielo nos guía y nos ilumina, para ir poder lograr nuestros objetivos, a nuestros maestros, los mismos que han sido un soporte para comenzar nuestro camino profesional y por ende, no alcanzan las palabras para poder hacer llegar nuestra gratitud.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Índice de tablas	v
Índice de gráficos y figuras	vi
Resumen	vii
Abstract	viii
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización.	12
3.3. Escenario de estudio	12
3.4. Participantes	13
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	13
3.6. Procedimiento	14
3.7. Rigor científico	15
3.8. Método de análisis de datos	15
3.9. Aspectos éticos	15
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	16
V. CONCLUSIONES	26
VI. RECOMENDACIONES	28
REFERENCIAS	30
ANEXOS	33

Índice de tablas

Tabla 1 <i>Categorías y subcategorías</i>	12
Tabla 2 <i>Características de los Participantes</i>	13

Índice de figuras

Figura 1 <i>Participación activa de las partes</i>	16
Figura 2 <i>Manejar a excesiva velocidad</i>	18
Figura 3 <i>Peatón negligente</i>	19
Figura 4 <i>Red de Categorías</i>	20
Figura 5 <i>Nube de palabras</i>	21

Resumen

El siguiente trabajo tuvo como objetivo, Determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud en los accidentes de tránsito. El presente proyecto se elaboró bajo el análisis de la Teoría Fundamentada, en un enfoque cualitativo por lo que se analiza la naturaleza profunda de los fenómenos sociales, su dinamismo, comportamiento y manifestaciones para comprender su diseño fenomenológico. Para alcanzar el objetivo del presente trabajo, se precisó de siguiente manera: Se realizó mediante el estudio de teorías y bibliografía de manera detalla con el fin de cumplir todos los estadales fundamentales requeridos, los resultados permitirán reconocer si existe una correcta valoración de la responsabilidad en los accidentes de tránsito, así mismo esto genera una gran controversia en la investigación ya que la principal pregunta es, qué condiciones se debe tener en cuenta para determinar la responsabilidad penal de los delitos contra la vida el cuerpo y la salud en los accidentes de tránsito, en su tratamiento como delito de lesiones, se debe considerar correcta considerando que, el enfoque de lesiones es el daño que causa alguien a otra persona y sin embargo en el accidente de tránsito el daño muchas veces es causado por quien lo ha sufrido, Como conclusión se plantea la implementación de una regulación particular para las lesiones por accidentes de tránsito ya que por la recurrencia del caso merece un tratamiento particular.

Palabras clave: Accidente, lesiones, responsabilidad, imprudencia

Abstract

The following work aimed to determine criminal responsibility in crimes against life, body and health in traffic accidents. This project was developed under the analysis of Grounded Theory, in a qualitative approach, which is why the deep nature of social phenomena, their dynamism, behavior and manifestations is analyzed to understand their phenomenological design. To achieve the objective of this work, it was specified as follows: It was carried out through the study of theories and bibliography in detail in order to meet all the required fundamental standards, the results will allow us to recognize if there is a correct assessment of responsibility in traffic accidents, likewise this generates a great controversy in the investigation since the main question is, what conditions should be taken into account to determine criminal responsibility for crimes against life, body and health in traffic accidents In its treatment as a crime of injuries, it must be considered correct considering that the focus of injuries is the damage that someone causes to another person and yet in the traffic accident the damage is often caused by the person who has suffered it, such as Conclusion raises the implementation of a particular regulation for injuries due to traffic accidents since by the recur The fact of the case deserves special treatment.

Keywords: Accident, injury, liability, recklessness

I. INTRODUCCIÓN

Con la presente investigación se pretende determinar de quien es la responsabilidad penal en un accidente de tránsito, y mediante ello poder hacer el análisis del castigo jurídico que se le será aplicable al responsable, o caso contrario evaluar las situaciones que lo eximirán de la responsabilidad, ya que en nuestro país los accidentes de tránsito son la noticia cotidiana del día a día, si bien los accidentes de tránsito no son ocasionados de manera voluntaria, puede prevenirse de este modo Rodríguez (2015) manifiesta que la conducción de vehículos es una acción riesgosa, por ello que, la realización de la misma, es tener en cuenta que el daño que se pueda causar va a depender del conductor, por ello que se aplica una responsabilidad objetiva, haciendo a un lado la culpa.

Perú. Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. Por la cual se expide el Código de Tránsito. Abril 22 de 2009. D.S. núm. 016-2009-MTC, en su artículo 271, conducción peligrosa, evalúa la situación de la responsabilidad del conductor que, conduce el vehículo en una forma en que haga peligrar la seguridad de las personas que se encuentren a su alrededor, violando las normas de tránsito, es por ellos que se le sancionará por los daños o perjuicios que de su conducta provengan. De este modo vemos que ya se ha tipificado la conducta que dará a lugar la sanción, sin embargo, se debe tener en cuenta que los accidentes de tránsito no siempre se deben a maniobras netamente del conductor, sino que, también van a existir causas externas.

Molero (2015) menciona que los accidente son situaciones que ocurren sin intención de causar algún tipo de daño, sin embargo, de accionar imprudente o negligentemente de algunas personas lo causan, ya que no toman las precauciones necesarias para preverlas. Por ello, se debe analizar los supuestos que darán a lugar un accidente, que situaciones deberán ser catalogadas como un accidente, la RAE define un accidente como una acción, o suceso eventual que causa un daño que no es apropiado para las personas o las cosas, según este precepto se debe tener en cuenta que cuando hablamos de accidente decimos que son sucesos externos a la voluntad de la o las personas que lo causan.

En nuestro país los accidentes de tránsito son el pan de cada día, ya no nos resulta algo sorprendente que cada día existan más y más personas que han sufrido o causado un accidente, sin embargo el hecho de que sea un tema común y cotidiano no significa que deba tomarse a la ligera, ya que, los accidentes de tránsito son un tema muy serio, pueden pasar de un simple rose a la muerte, según Constante (2017) afirma que casi todos los accidentes de tránsito no existe la intención; al analizar las causales de accidentes de tránsito, es evidente que ocurren generalmente por violaciones a las reglas de tránsito, así como por negligencia del conductor o la misma imprudencia del peatón.

Por ello que en el ámbito normativo resulta de gran importancia analizar todos los supuestos determinantes de la responsabilidad penal, quien o que lo causó, debido a que circunstancias ocurrió, quizás, un desperfecto mecánico, un transeúnte descuidado, una calzada dañada, falta de señalización o simplemente la negligencia de un mal conductor. Según Palau (s.f) asevera que, puede darse la exoneración de la responsabilidad del conductor, cuando el accidente ocurra por un caso de fuerza mayor, es decir, que se desvirtúe el nexo causal entre el actuar del conductor y el daño causado.

El COIP DE ECUADOR (Código Orgánico Integral Penal) Es una recopilación sistematizada de normatividad jurídica de carácter penal punitivo, que señala delitos y penas respecto a la jurisdicción ecuatoriana en ámbitos penales, está en su artículo 379^o hace mención al sujeto que origine un accidente vial, que traiga como consecuencia muerte de una o más individuos por acciones que contravengan la seguridad y cuidado, recibirá una pena privativa de su libertad de uno a tres años, la inhabilitación de su permiso para conducir por medio año una vez cumplida su condena.

Costa (2015), busca como idea principal reconocer la manera en la que los peatones tienen parte de la responsabilidad en los accidentes de tránsito, este concluye que se debe brindar una penalización más drástica, muy aparte de ello otorgar charlas informativas al ciudadano de a pie, conductores regulares o profesionales, con el resultado disminuir la tasa de accidentes de tránsito que existe en el país. es por ello, que, mediante este proyecto de investigación

podremos despejar ciertas dudas acerca de lo que en realidad conlleva a una responsabilidad ya sea penal o civil dentro de nuestro marco normativo.

Morelo (2014) manifiesta que los sistemas de responsabilidad extracontractual se combinan con medidas administrativas para combatir o compensar el costo de los accidentes, se quiere diseñar un método eficaz de minimizar los efectos de los accidentes, es preciso estar muy consciente de esta vinculación entre ambos tipos de medidas. En nuestra legislación se contempla el hecho de dos tipos de castigos, sean con pena privativa de libertad, así como el pago de una determinada suma de dinero a la persona que sufrió el daño, también debe tenerse en cuenta que el daño no siempre va a ser directo hacia la persona, sino que también puede ser hacia un bien del mismo.

Justificación práctica, en nuestro país los accidentes de tránsito son el pan de cada día, ya no nos resulta algo sorprendente que cada día existan más y más personas que han sufrido o causado un accidente, pueden pasar de un simple rosea la muerte, es por ello que en el ámbito normativo resulta de gran importancia analizar todos los supuestos determinantes de un accidente, quien o que lo causó, debido a que circunstancia se dio, quizás, un desperfecto mecánico, un transeúnte descuidado, una calzada dañada, falta de señalización o simplemente la negligencia de un mal conductor, si bien nuestra norma considera este tema, en realidad esta conducta no es considerada como un delito propio.

El problema general del presente proyecto es; ¿Qué condiciones de debe tener en cuenta para determinar la responsabilidad penal de los delitos contra la vida el cuerpo y la salud-lesiones (accidentes de tránsito)?

Los problemas específicos de la investigación fueron los siguientes: PE1: ¿De qué manera influye el manejar en estado de ebriedad para determinar la responsabilidad penal de los delitos contra la vida el cuerpo y la salud- lesiones (accidentes de tránsito) ?, PE2: ¿Cómo repercute el conducir a excesiva velocidad en la responsabilidad penal en los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito) ?, PE3: ¿Qué consecuencias acarrea la negligencia del peatón contra la vida, el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)? El objetivo general fue Determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito).

Los objetivos específicos fueron los siguientes: OE1: Estudiar nuevos métodos de análisis para aplicar la sanción penal correspondiente para aquellos que manejan en estado de ebriedad en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones(accidentes de tránsito)., OE2: Identificar las conductas recurrentes en las personas que conducen a excesiva velocidad en los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito), OE3: Analizar la conducta negligente del peatón en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito).

II. MARCO TEÓRICO

Castillo (2019) la investigación tuvo como objetivo establecer la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú, la misma es de diseño de investigación de la teoría fundamentada, en el Perú, los datos fueron recolectados mediante cuestionario de preguntas, se obtiene como resultado que la sanción penal a la imprudencia del peatón se da como ultima ratio, las estadísticas actuales arrojan como resultado que los accidentes de tránsito se dan muchas veces por la imprudencia del peatón, así concluyó que se debe tomar en consideración capacitación sobre seguridad vial, tipificación dentro del código penal la responsabilidad de los peatones y por ultimo capacitar al personal del tránsito por parte del Ministerio del Interior en aplicación de multas.

Bendezú (2017) su investigación tuvo como objetivo analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito los cuales se originan por conducir en estado de ebriedad, el diseño de su investigación fue la teoría fundamentada, los datos fueron recolectados mediante entrevistas, en conclusión consideró la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial la cuales debería ser integradas por los miembros del Ministerio Publico y PNP, asimismo asevera que le existencia de multas y demás sanciones no han contribuido a la disminución de los accidentes, también se considera que el límite de alcohol en la sangre debería ser al 0,0%, no debería permitirse que quien conduce un vehículo haya bebido alcohol.

Wong, et al. (2009) su artículo tuvo como objetivo describir las características de los accidentes de tránsito en la región Callao y realizar una proximidad a sus razones para que coadyuve a la creación de nuevas estrategias para la reducción de daños causados por los accidentes de tránsito, en el Callao, el presente estudio es de tipo descriptivo, se realizó un análisis de los accidentes ocurridos en la región de los años 1996 al 2004 en las bases de datos correspondientes, los mismos que arrojaron que se registraron 25426 accidentes, el más común fue el choque, esto debido al exceso de velocidad, según los datos del MINSA, los accidentes más fatales son los atropellos, por lo mismo se considera importante el hecho de realizar este tipo de estudio contantemente.

Huarachi (2015) tuvo como objetivo incorporar al código Penal sobre un artículo para establecer responsabilidad penal al peatón en accidentes de tránsito,

Bolivia, método inductivo, se utilizó cuestionarios, entrevistas a médicos penales, forenses, jueces, etc. De ello se llega a la conclusión de sanción a los peatones culpables de la muerte de personas, lesiones graves y gravísimas, asimismo para poder procesarlos el 90% se manifiesta que se debe implementar en el Código Penal, por otro lado, pedir a las autoridades de Educación para incluir los programas de niveles básico e intermedio, oportuna a la ilustración necesaria en materia de tránsito.

Gordillo (2016) cuya investigación tuvo como objetivo establecer Aplicación De Penas Alternativas En Los Accidentes De Tránsito Con Muerte Según EL COIP su diseño Explicativo- Descriptivo Por medio de este, obtendremos las distintas penas alternativas, asociaciones laborales productivas para las partes procesales, enfocadas a los infractores como medios de rehabilitaron social necesaria y productiva, por medio de trabajo laboral, ayuda económica basadas en el COIP, derechos impuestos que protegen a las partes en la Constitución. Por medio del diseño descriptivo obtener medios de importancia para las causas de este tipo de delitos para una integración y total reparación considerando las penas alternativas como un medio estratégico de solución a los accidentes de tránsito con muerte cometidos sin conciencia ni voluntad a en las vías.

Cencia (2017) Tuvo como objetivo determinar de la reparación civil en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Huancavelica durante los años 2015 – 2016, es de carácter Básica, porque busca ampliar y profundizar el caudal de conocimientos científicos existentes de las situaciones sociales que se desprenderán de las encuestas a desarrollarse en el Poder Judicial del Departamento de Huancavelica, para demostrar la hipótesis planteada y dar una solución de carácter jurídico social (procesal penal), al problema señalado.

Constante (2017) tuvo como objetivo reconocer los Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ, su investigación es exploratorio ya que se pretende indagar en la realidad que se vive en toda la avenida Simón Bolívar, por las personas, conductores ,peatones y Agentes Civiles de Tránsito quienes son responsables del control vehicular del sector, Método Analítico- Sintético, ya que por medio de este se pretende analizar las causas que conllevan al cometimiento

de un accidente de tránsito, este método permite a su vez hacer un estudio, para llegar a una sola conclusión que beneficie la investigación, Como Técnica se utilizara la Encuesta y la Entrevista.

Caso (2020) tuvo como objetivo reconocer lo que es el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en lima metropolitana, periodo 2018, se ha empleado el estudio descriptivo y explicativo, Investigación descriptiva con un enfoque cualitativo, Se aplicó este tipo de investigación porque el fenómeno de estudio es determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, para ello, se encuestaron a efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú (UIAT PNP). Se permitirá establecer la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito.

Palau (s.f) tuvo como objetivo identificar, mediante las sentencias estudiadas, los cambios y tendencias respecto a las causales de exoneración de la responsabilidad con el estado y la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito, se entiende entonces que su investigación fue exploratoria, ya que pretende analizar cada una de las sentencias que utilizó en su trabajo en Bogotá, se recopilaron las sentencias más relevantes del año 2000, que permitieron su evolución sobre el caso de exoneración, en conclusión, el actuar de la víctima puede exonerar la responsabilidad total o parcialmente, siempre que le juez a cargo lo considere pertinente, debido a la ausencia de imputación, casi siempre se busca al responsable del daño.

Navarro (2017) su trabajo tuvo como objetivo analizar la responsabilidad en los accidentes de tránsito como parte de la responsabilidad civil y no como una fracción carente de leyes, en la ciudad de Bogotá, para lo cual se hace un estudio de diseño experimental, ya que se hizo un estudio a detalle sobre hipótesis y supuestos que se utilizan en el día a día, de este modo se hizo el análisis delos accidentes ocurridos en el país que fueron las causantes de muchas muertes de personas, del estudio se concluyó qué, existieron varias normas y leyes que regulan estos caso, así también se logró un importante avance en esos casos, ya

que normativizó exclusivamente los casos sobre accidentes de tránsito, se consagró la responsabilidad objetiva.

Becerril (2017) su proyecto tuvo como objetivo estudiar lo referente a la responsabilidad contractual hacia los pasajeros que resulten con daños en caso de accidentes aéreos, en su trabajo denota un diseño explicativo, ya que se hará una aproximación sobre los aspectos básicos de los temas de importancia en los casos de accidentes de tránsito, debido a ello se realizó una especie de repaso respecto a la normatividad internacional, así mismo se llegó a la conclusión de que, pese a sus variadas lagunas, se reconoce que el Convenio de Montreal de consiguió restaurar la normativa al derecho aéreo internacional, logrando terminar con la mayoría de los dilemas de derecho privado internacional y eso fue muy positivo en este aspecto.

López (2020) su trabajo tuvo como objetivo analizar lo importante que es el saneamiento de los procesos en los caso de responsabilidad producto de un accidente de tránsito, el estudio fue mediante el diseño descriptivo explicativo se acudió a muchas fuentes en observación legal para su posterior análisis jurídico, el método de rejilla de observación jurídica arrojó los resultado que, la responsabilidad en los accidentes de tránsito son tratados como cosas difíciles, es así que cada uno debe ser tratado con minucia y no sobrepasar el tema de lo imparcial, por ello se concluye que, los vicios que configuren nulidad deben ser saneados previamente así como otras irregularidades procesales, para que de eso modo se garantice un acceso efectivo a la justicia.

Román (1973) fundamentan que los accidentes de tránsito podrían ser considerados como una enfermedad, ya que, se cumple con los presupuestos para poder considerarlo de tal modo, ya que sus consecuencias y lo que acarree es muchas veces mayor a lo que se puede conocer por cualquier de enfermedad, las victimas que cobra así como las incapacidades que suele crear, en estos caso se entiende que la enfermedad sería el vehículo y el huésped sería el conductor, de este modo se entiende que el peatón sería la persona afectada y el medio ambiente en el que se contrae dicha enfermedad sería la carretera, si bien se sabe que los

accidentes de tránsito se consideran muchas veces un hecho fortuito, la negligencia de las partes.

Respecto a la justificación teórica, se han realizado diversos trabajos, artículos y tesis, los mismos que siempre tienen en cuenta los aspectos subjetivos y objetivos, incluso haciendo un análisis y comparándose con diversos países los mismos que tienen el mismo problema al momento de querer delimitar la responsabilidad al causante de dicho accidente, así como, al que lo sufrió, por ejemplo: el Código Civil Español, en uno de sus artículos señala que la persona que ocasione daño a otro ya sea por una acción u omisión, está obligado a resarcirlo de forma que pueda reparar el daño que se ha causado, sin embargo para que esta situación jurídica nazca, debe tenerse en cuenta el nexo causal de responsabilidad, la misma que va a determinar el quantum indemnizatorio así como la pena.

El presente trabajo se realiza mediante el análisis de información de proyectos, libros, artículos científicos, etc., los mismos que nos van a permitir acumular diversidad de información, que serán estudiados y utilizados para poder sustentar nuestro punto de vista acerca de quién tiene la responsabilidad en un accidente de tránsito, y según ello poder hacer la ponderación de derechos, de este modo poder contemplar las causas que dan a lugar los accidentes de tránsito y de quien va la responsabilidad en cada caso específico.

Se debe tener en cuenta siempre, que cada caso debe tener un análisis propio, eso nos podrá ayudar a tener un enfoque certero de lo que es la responsabilidad penal y civil en un proceso judicial, del mismo, analizar los daños que se causen en un accidente de tránsito deben ser reparados, sin embargo no solo se debe hablar de daños materiales ya que, muchas veces los daños morales son los que siempre salen a relucir al momento de pedir una reparación y en muchas ocasiones el proceso no termina en el ámbito penal, pues de plano se busca la indemnización en el área civil, según Pizarro y Vallespinos (2000) se habla de daño moral al daño subjetivo de una lesión a un interés no patrimonial, sin ello se puede hablar de un daño resarcible.

En el presente proyecto, para la justificación práctica, realizaremos análisis de textos, libros, proyectos de investigación, artículos jurídicos, entre otros, es por ello que mediante un método inductivo vamos a lograr obtener una variedad de

conclusiones que nos van a permitir obtener una mejor perspectiva de lo que conlleva a una responsabilidad dentro de un accidente de tránsito, según este método, podremos tener un mejor enfoque al momento de hacer referencia a la responsabilidad civil y penal, por su parte Palomino (2019) expresa que es importante brindar una explicación que se basa en objetivos con el afán de resolverla problemática de investigación, debiendo darle una enumeración a los motivos que puedan apoyar de forma debida al abordaje de nuestra investigación y teniendo que dar una numeración y conocer los beneficios que se obtendrán de las conclusiones de la investigación.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y diseño de investigación

Nuestro análisis investigación es de tipo básica, ya que, se hace la búsqueda de nuevas ideas, el estudio de toda la información necesaria acerca del tema en cuestión, por ello resulta necesario el tratamiento de legislación de diversos países y el análisis de su estructura, es así que Hernández (2019) mencionó: que las investigaciones de tipo básica, buscan resolver algunos problemas mediante el uso de la información encontrada en su trayecto, es por ello que se considera tipo básica.

El diseño que usaremos en esta investigación será el diseño fenomenológico, a razón del tema Azuero (2018) explica que este diseño se encuadra en las vivencias personales de los que lo viven. Describe que el eje de investigación de estos diseños reside en las experiencias del implicado o implicados.

Asimismo, para el presente proyecto aplicaremos el enfoque cualitativo, ya que se está recuperando y analizando información, no se emplea análisis estadístico o algún tipo de trabajo de campo, solo se está realizando mediante el estudio de diversas normas, jurisprudencias, legislación comparada, etc. Del mismo modo refiere Hernández (2018) la investigación cualitativa está enfocado en comprender los diferentes fenómenos y así poder explorarlos desde la perspectiva de los participantes en su ambiente natural y en relación con el contexto en el que se encuentran.

El método que se utilizará es el inductivo, se considera el hecho poder obtener una conceptualización del tema en base a los datos recopilados y mediante ello formular diversas hipótesis y llegar a una conclusión que se adapte mejor al tema tratado y que nos ayude a dilucidar nuestras interrogantes y alcanzar nuestros objetivos, Hurtado y Toro (2007), mencionaron que; es una forma de razonar de tal manera que nos permita analizar problemas generales de algunos hechos particulares.

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización

Cisterna (2005) las categorías, subcategorías y matriz de categorización, la matriz de categorización apriorística está sujeta las categorías y subcategorías, las mismas que se encuentran emparentados con los temas principales del proyecto de investigación. Las categorías son el tópico y las subcategorías detallan en micro aspectos al tópico que es la categoría. Estas categorías se construyen antes del proceso de recolección de datos, por ello llevan el nombre de apriorística.

Para el presente proyecto, la tabla de categorías contiene tres categorías, y cada una de las categorías tiene una sub categoría, que a la vez se desprende en tres criterios.

Tabla 1

Categorías y Subcategorías:

Categorías, subcategorías y matriz de categorización apriorística				
Categorías	Subcategorías	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
Manejar en estado de ebriedad (Bendezú, 2017)	Conducta Negligente del Conductor (Navarro, 2017)	Lesiones (García, 2018)	Lesiones Básicas (García, 2018)	Lesiones Imprudentes (García, 2018)
Manejar a Excesiva velocidad Vásquez (2004)	Responsabilidad objetiva (Gonzales 2016)	Reparación por Daños materiales (Beltran, 2008)	Reparación Civil (Amaya, 2016)	Quantum Indemnizatorio (Amaya, 2016)
El peatón negligente (castillo, 2019)	Seguridad vial (ministerio de educación y ministerio de transportes y comunicaciones, 2008)	Exoneración de la responsabilidad al conductor (Palau, 2009)	Imprudencia de peatón (Constante, 2017)	Accidentes Fortuitos (Huarachi, 2015)

3.3. Escenario de estudio

El escenario de estudio del presente proyecto se está realizando en el clima laboral y en compromiso de trabajo en el Estudio Jurídico Legis Pactum, realizando la revisión de artículos y tesis en línea, siendo una investigación netamente cibernética por el motivo de la emergencia sanitaria que se vive actualmente en

nuestro país, por lo mismo esta investigación se ha dividido en campos como; búsqueda de información relevante, informes de las entidades correspondientes al tema y todo ello ha sido evaluado para considerarlo como base para este proyecto de investigación, todo lo anterior realizado por dos estudiantes de la carrera de derecho

3.4. Participantes

Los participantes que interactuarán en la presente investigación se ampararán a programas, maestros, fiscales, se desarrollará con las opiniones de diversos especialistas en la línea de investigación del derecho penal y del derecho penal internacional, con la finalidad de poder precisar los efectos en apoyo de los objetivos trazados en este proyecto de investigación, basándose en la información recogida por medio de las herramientas planteadas pero sobre todo con las ilustraciones y aclaraciones compartidos por los participantes.

Tabla 2

Participantes

Nombre	Cargo	Centro Laboral
Curi Urbina Ignacio	Fiscal del Pool de Fiscales de Lima Norte	Fiscalía de la Nación
Quispe Silva Francisco	Fiscal provincial de Condevilla – Lima Norte	Fiscalía de la Nación
Garay Almidón Maribel	Sub oficial 2da dirección de tránsito	Policía Nacional del Perú
Quillatupa Porras Gloria	Abogada Particular	Estudio Jurídico

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Sánchez et al. (2021) señalan que la metodología de técnicas de rasgos cualitativos brinda referencias a metodología de actuación concreta y primordialmente de recopilación de información que tiene un vínculo con el método de investigación que está aplicándose. La deliberación de las técnicas es de carácter individualista con una perspectiva epistemológica del investigador.

Hurtado (como se citó en Almada, 2019) relata que las técnicas aplicadas en la recolección de datos comprenden ordenamientos y actos que le facilitan al investigador obtener información importante y necesaria que permiten brindar una contestación a la pregunta de investigación.

Sánchez et al. (2021) indican que la técnica estilo Delphi concurren diferentes personas que tienen conocimiento y experiencia con el fin de obtener un acuerdo de la problemática o tema en común, constantemente se examinan a sujetos con un amplio conocimiento y experiencia, además de diferente doctrina y jerarquía.

Sánchez et al. (2021) aseveran que la técnica de tipo nominal admite y proporciona dar inicio a ideas y al planteamiento de problemas, además resulta beneficioso para las ocasiones en que las opiniones particulares necesitan ser combinadas para llegar a decisiones las cuales no se podrían o no darían resultados pertinentes que sean adecuadas por una persona en particular, llegando a darse una identificación y jerarquización de la problemática, soluciones o motivos por medios de trabajos en equipo o agrupaciones de trabajo.

□ **Instrumento, de recolección de datos.**

Obez et al. (2018) manifiestan que la entrevista es un método de recolección de información que permite profundizar en temáticas específicas de quienes se tienden a profundizar en la información, teniendo por objetivo entender, mediante un análisis detallado. En la investigación con el enfoque cualitativo, la entrevista es una herramienta primordial y valiosa, ya que nos faculta generar una interacción con diferentes actores para construir la adversidad de la realidad brindando un origen a nueva información y conocimientos.

3.6. Procedimiento

El trabajo de investigación, fue elaborado por medio de una solicitud de consentimiento que, será emitido detallando la solicitud que le concierne para llevar a concretar las entrevistas a los participantes antes designados de manera virtual, considerando las facilidades que nos faculta la tecnología, así como también llevando a cabalidad el prescindible seguimiento para poder pactar una reunión de

forma virtual con el participante ya que es necesario para la obtención de información de manera más explícita.

3.7. Rigor científico

El trabajo de investigación, fue elaborado por medio de una solicitud de consentimiento informado que, será emitido detallando la solicitud que le concierne para llevar a concretar las entrevistas a los participantes antes designados de manera virtual, considerando las facilidades que nos faculta la tecnología, así como también llevando a cabalidad el prescindible seguimiento para poder pactar una reunión de forma virtual con el participante ya que es necesario para la obtención de información de manera más explícita.

3.8. Método de análisis de datos

Atlas. Ti

Una de las temáticas más importantes sobre la herramienta informática de Atlas ti es conocer cuál es un importancia y utilidad. Según Muñoz Rojas (2016):

Esta herramienta informática facilita el análisis cualitativo, principalmente, de datos de tipo textual y multimedial. En las ciencias sociales y humanas, Atlas. Ti se convierte en un soporte fundamental para que los investigadores puedan organizar, sistematizar, categorizar, conformar redes con los datos 15 recolectados de su investigación. (p.14)

3.9. Aspectos éticos

Los principios de ética mostrados en el presente proyecto de investigación es el seguimiento del proceso de estudio presentado por la Universidad Privada Cesar Vallejo, en base a nuestros niveles nacionales e internacionales señalados por SUNEDU.

El programa virtual TURNITIN permite revisiones de la investigación para asegurar la originalidad en el proyecto de investigación, teniendo cuenta los puntos de referencia importantes y formales como el Manual de Normas APA y variedad de documentación útil para la investigación.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

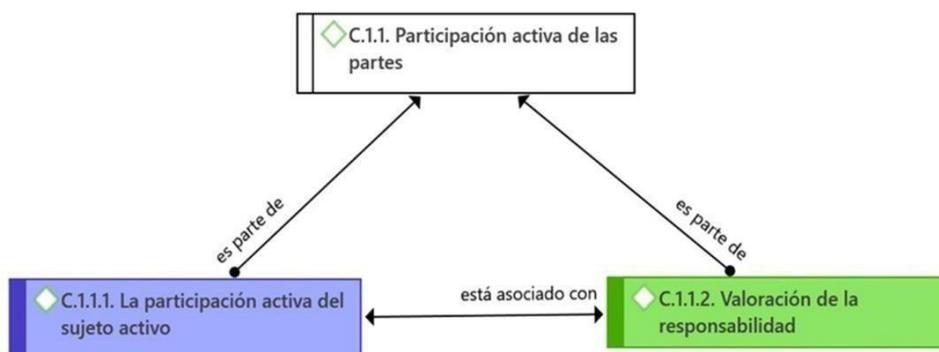
Para los resultados de la presente investigación tomaremos en cuenta lo que se pudo extraer de las entrevistas realizadas a nuestros cuatro entrevistados, los mismo que nos respondieron nueve preguntas de acuerdo a nuestro tema de investigación, de este modo se procede a plasmar la información obtenida por los mismos, haciendo uso de software Atlas. Ti, la cual nos ha facilitados el proceso de datos y obtenido con ella los gráficos que se presentaran a continuación.

Para hacer más entendible el tema, lo vamos a dividir por categorías, las mismas que se tomaron en cuenta al momento de obtener nuestros códigos.

Categoría 1:

Figura 1

Participación activa de las partes



Se consideran las preguntas sobre responsabilidad penal, el tratamiento de los accidentes indistintamente al delito de lesiones, sobre lo difícil que puede llegar a ser la determinación de la responsabilidad, las condiciones para lograr el mismo, los temas sobre responsabilidad solidaria, el actuar del sujeto pasivo y los temas sobre hechos fortuitos.

A lo cual cada uno de los entrevistados respondieron consecuentemente, por un lado, el tema de la responsabilidad, teniendo en cuenta la razonabilidad

para poder determinar una sanción, del mismo modo las circunstancias en las que se dieron los hechos, el accionar de cada una de las partes para poder determinar una responsabilidad penal, ya que en algunos casos se busca evadir la responsabilidad por cualquiera de las partes, es por ello que no siempre se debe determinar que una valoración planteada sea la correcta, porque siempre se buscará eximirse de la responsabilidad.

Los accidentes de tránsito, son considerados dentro del delito de lesiones, nuestra interrogante va en torno a la legislación peruana al momento de codificarla como un agravante a este delito, cabe resaltar que los delitos de lesiones según la doctrina muestra una señal de intención, por ello se plantean nuestros cuestionamientos, a lo nuestros entrevistados han respondido; en este aspecto nuestros entrevistado hacen mención de que cada caso es diferente, por ende debe tener un trato diferenciado de los demás, pero eso no significa una modificación en nuestro Código penal.

Respecto al tema de determinación en base al daño, mencionan los entrevistados, es difícil, poder determinar fehacientemente los hechos, por ello las sentencias mayormente se emiten en base al daño causado, más no por la situación del mismo, por ende, es considerado lo que conoce como daño psicológico y físico de la persona, asimismo se tiene en cuenta el tema de reparación civil.

El tema de responsabilidad solidaria, según lo que arroja nuestras entrevistas serían considerados los hechos en los cuales podrían enmarcarse temas como el hecho de que el vehículo que se ve implicado en realidad le pertenece a otro que no es el conductor, o cuando otra persona colisiona con alguien más haciendo que este cause un accidente, por último, el tema del sujeto pasivo, si este fuera negligente, en esos casos estaremos antes una responsabilidad solidaria. Según los entrevistados, también se debe tener en cuenta que el actuar del sujeto pasivo no siempre va a ser determinante para darle una visión más clara al tema una participación activa, por ello se toma en cuenta ambas versiones, mediante pericias y durante la investigación se podrá tener una vista más clara de los hechos.

En relación a los casos de hechos fortuitos, se ha llegado a determinar que el mismo exime de toda responsabilidad penal al propietario del vehículo que lo ha causado, sin embargo, esto no quiere decir que ahí termina el asunto, ya que, si bien la otra parte no podrá accionar penalmente en contra de él, la vía civil puede ser utilizada y mediante ella se podrá accionar una demanda de indemnización por daños y perjuicios, esto es legalmente posible, por ello será necesario evaluar cada caso.

Categoría 2:

Figura 2

Manejar a excesiva velocidad



Respecto a la segunda categoría se tiene como el hecho manejar un vehículo a excesiva velocidad, el mismo que puede estar acompañado de estar bajo efectos de alguna sustancia psicotrópica o alucinógeno, lo mismo que se debe considerar, y de hecho está plasmado en la norma el hecho de la concurrencia de estas situaciones como un agravante al delito de lesiones, sin embargo, las respuestas de nuestro entrevistador nos darán un enfoque más certero sobre el tema.

Por un lado, se tiene el tema de la imprudencia del conductor, ya que es claro que en un accidente de tránsito no se busca causar daño a nadie, sin embargo, al tomar bebidas alcohólicas o consumir ciertas sustancias, es de conocimiento general que no se puede conducir, por ello al hacerlo se estaría violando las normas legales, los mismos que se encuentran en el reglamento de tránsito y el código penal.

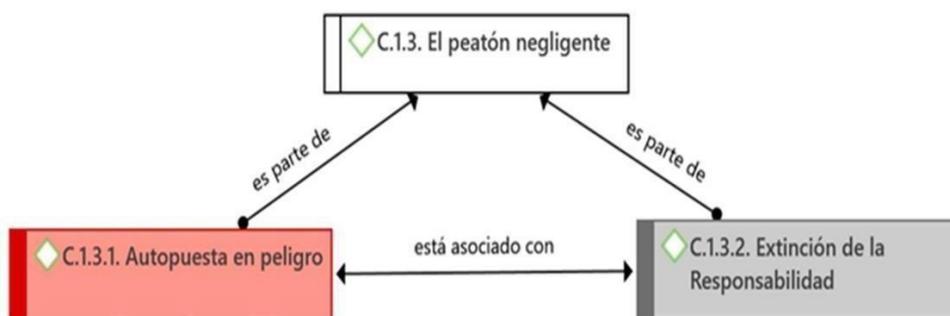
Asimismo, se rescata de las entrevistas que estar bajo los efectos de estas sustancias disminuyen la capacidad de raciocinio de la persona y por lo mismo es

claro que debe evitarse estas situaciones al volante, la responsabilidad se debe considerar y mas aun el agravante que se desliga de esta acción irresponsable, por otro lado se hace mención a un concurso de delitos, por el hecho de lo que puede conllevar el hecho de manejar en estado de ebriedad además el Código penal establece en su artículo 124 que el hecho de esta situación constituye un agravante al delito de lesiones.

Categoría 3:

Figura 3

Peatón negligente



En relación a la tercera Categoría se tiene que, la imprudencia del peatón muchas veces conlleva a la realización del ilícito penal de lesiones por accidentes de tránsito, sin embargo, se debe hacer un análisis sobre este tema, ya que muy pocas veces se ven reflejados en los procesos penales, es pertinente hacer énfasis en este punto ya que de ello se va a depender la comisión del delito como tal.

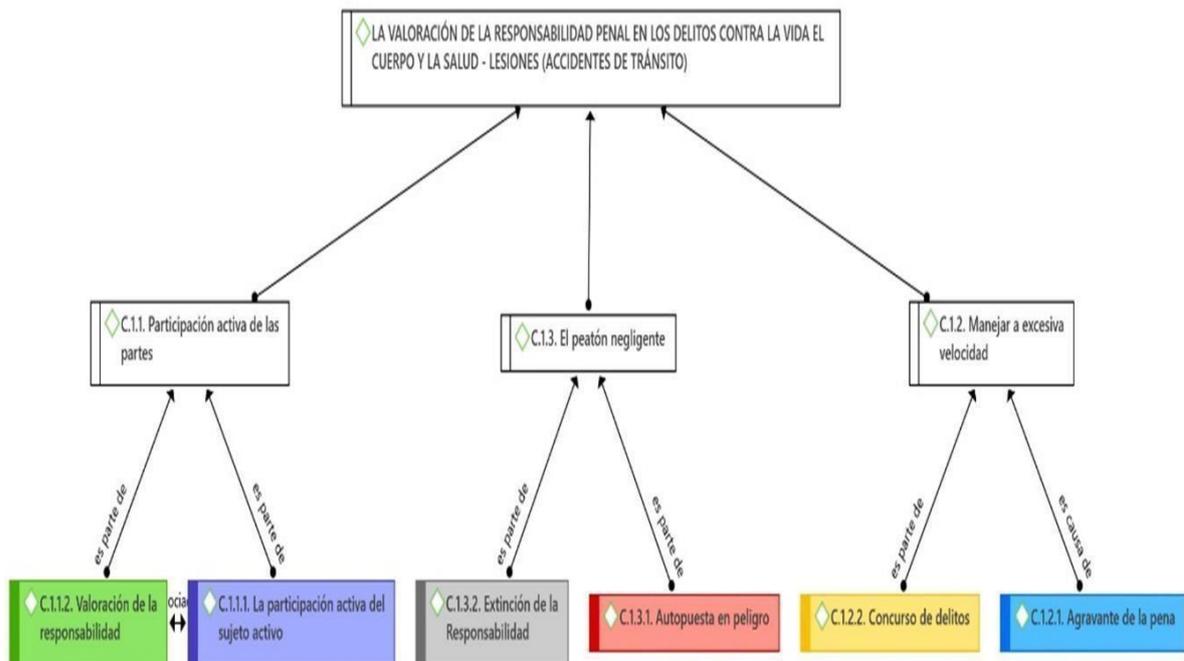
En este punto los entrevistados son muy enfáticos al mencionar que para poder llevar a cabo el tema de responsabilidad del peatón para causar el accidente y por ende el daño al mismo se debe tener muy en cuenta las pericias, la investigación debe ser minuciosa, para poder demostrar la culpabilidad del peatón, es decir considerar los hechos como se presenten al principio, sin embargo, con el avance de las investigaciones se van a ir atando cabos que puedan demostrar quién es el responsable.

Asimismo, hacen mención a que existe actualmente jurisprudencia que ampara el hecho de la auto puesta en peligro por parte del sujeto pasivo, la misma que desencadenará la situación jurídica del accidente, por ello puede ser causante

de la extinción de la responsabilidad penal por el delito de lesiones, ya que el sujeto pasivo es aquel que está causando el hecho, por lo mismo se considera importante analizar lo hecho de como ocurrió el accidente.

Figura 4:

Red de Categorías



La siguiente red de categorías que nos arroja el programa atlas ti, de acuerdo a la información que se dispuso para la misma, cabe mencionar que como se esperaba se logró identificar los códigos de cada una de las categorías, las mismas que se subdividen en seis, temas como la velocidad, participación de las partes, extinción de responsabilidad, auto puesta en peligro, concurso de delitos y los agravantes, sin lugar a duda esto refiere a que son preceptos que siempre van a ser relevantes en situaciones de accidentes, por lo mismo se podrá hacer un mejor análisis de la situación.

en los accidentes de tránsito se tiene que dar una evaluación en principio del estado en el que se encuentra la persona afectada por el hecho.

Por lo que coincide con Molero (2015) menciona que los accidente son situaciones que ocurren sin intención de causar algún tipo de daño, sin embargo, de accionar imprudente o negligentemente de algunas personas lo causan, ya que no toman las precauciones necesarias para preverlas. Por ello, se debe analizar los supuestos que darán a lugar un accidente, que situaciones deberán ser catalogadas como un accidente. Los entrevistados MGA y GSQP indican que se debe tener en cuenta las acciones de las partes para así llegar a una determinación de responsabilidad, este punto coincide con lo que establece Constante (2017) afirma que casi todos los accidentes de tránsito no existen la intención; al analizarlas causales de accidentes de tránsito, es evidente que ocurren generalmente por violaciones a las reglas de tránsito, así como por negligencia del conductor o la misma imprudencia del peatón.

De esta manera de los datos que se obtuvieron respecto a la categoría de manejar en estado de ebriedad tenemos que los entrevistados ICU y FQS señalaron que según lo establece la normativa del código penal peruano en su artículo 124, este nos señala que el hecho de conducir un vehículo automotor bajo efectos de bebidas alcohólicas es un agravante puesto que se pone en riesgo la integridad física y la vida tanto de los peatones como del conductor.

Por lo que coincide con lo mencionado por Bendezú (2017) su investigación tuvo como objetivo analizar la eficacia del tratamiento legal en la prevención de los accidentes de tránsito los cuales se originan por conducir en estado de ebriedad, el diseño de su investigación fue la teoría fundamentada, los datos fueron recolectados mediante entrevistas, en conclusión consideró la creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial la cuales debería ser integradas por los miembros del Ministerio Público y PNP, asimismo asevera que la existencia de multas y demás sanciones no han contribuido a la disminución de los accidentes, también se considera que el límite de alcohol en la sangre debería ser al 0,0%, no debería permitirse que quien conduce un vehículo haya bebido alcohol.

Con respecto a la subcategoría de conducta negligente del conductor los entrevistados ICU y FQS manifestaron que en este tipo de situaciones en los

cuales se cometen diferentes acciones que tienen penalidad individualmente lo que se aplica es un concurso real de delitos en el cual se sanciona el que tiene más gravedad. Por lo que coincide López (2020) su trabajo tuvo como objetivo analizar lo importante que es el saneamiento de los procesos en los caso de responsabilidad producto de un accidente de tránsito, el estudio fue mediante el diseño descriptivo explicativo se acudió a muchas fuentes en observación legal para su posterior análisis jurídico, el método de rejilla de observación jurídica arrojó los resultado que, la responsabilidad en los accidentes de tránsito son tratados como cosas difíciles, es así que cada uno debe ser tratado con minucia y no sobrepasar el tema de lo imparcial, por ello se concluye que, los vicios que configuren nulidad deben ser saneados previamente así como otras irregularidades procesales, para que de eso modo se garantice un acceso efectivo a la justicia.

Los entrevistados MGA y GSQP indican que es un accionar de carácter riesgoso con calidad de agravante puesto que se expone al peligro la integridad física y la vida de los conductores y peatones. Molero (2015) menciona que los accidente son situaciones que ocurren sin intención de causar algún tipo de daño, sin embargo, de accionar imprudente o negligentemente de algunas personas lo causan, ya que no toman las precauciones necesarias para preverlas. Por ello, se debe analizar los supuestos que darán a lugar un accidente, que situaciones deberán ser catalogadas como un accidente.

Con respecto a la categoría de manejar en excesiva velocidad los entrevistados ICU y FQS Manifestaron que se le da una aplicación con el concurso real de delitos el cual valora el agravante que es la conducción de un vehículo automotor a excesiva velocidad poniendo así en peligro inminente a los peatones tanto como al conductor puesto que pueden presentarse fallas mecánicas en el vehículo, o el exceso de velocidad es tanto que el conductor no podría controlar el vehículo dando como resultado un accidente por otro lado los entrevistados MGA y GSQP indican que si bien no se busca ocasionar un accidente se pone en riesgo la vida del conductor y de los peatones, por lo que coincide con Wong, et al. (2009) su artículo tuvo como objetivo describir las características de los accidentes de tránsito en la región Callao y realizar una proximidad a sus razones para que

coadyuve a la creación de nuevas estrategias para la reducción de daños causados por los accidentes de tránsito, en el Callao.

El presente estudio es de tipo descriptivo, se realizó un análisis de los accidentes ocurridos en la región de los años 1996 al 2004 en las bases de datos correspondientes, los mismos que arrojaron que se registraron 25426 accidentes, el más común fue el choque, esto debido al exceso de velocidad, según los datos del MINSA, los accidentes más fatales son los atropellos, por lo mismo se considera importante el hecho de realizar este tipo de estudio contantemente.

Con respecto a la subcategoría de la responsabilidad objetiva los entrevistados ICU y FQS manifestaron que la responsabilidad se llegara a determinar mediante la evaluación de la lesión ocasionada a la persona afectada y como dicha afectación a mellado en su integridad física. Por otro lado, los entrevistados MGA y GSQP indican que la responsabilidad se va a delimitar siempre y cuando se evalúen las acciones previas que dieron hecho al accidente de tránsito y por ende delimitar la responsabilidad. Por lo que coincide con Palau (s.f) tuvo como objetivo identificar, mediante las sentencias estudiadas, los cambios y tendencias respecto a las causales de exoneración de la responsabilidad con el estado y la responsabilidad civil en los accidentes de tránsito.

Se entiende entonces que su investigación fue exploratoria, ya que pretende analizar cada una de las sentencias que utilizó en su trabajo en Bogotá, se recopilaron las sentencias más relevantes del año 2000, que permitieron su evolución sobre el caso de exoneración, en conclusión, el actuar de la víctima puede exonerar la responsabilidad total o parcialmente, siempre que le juez a cargo lo considere pertinente, debido a la ausencia de imputación, casi siempre se busca al responsable del daño.

De acuerdo a la categoría sobre el peatón negligente los entrevistados ICU y FQS manifestaron que si es que se evalúa que la persona agraviada se encuentra dentro da figura de la imputación y se expone al peligro realizando acciones de carácter riesgoso como el cruzar una autopista concurrida, sin la utilización de puentes, no teniendo en cuenta los semáforos, las señalizaciones, no se podría responsabilizar al conductor del vehículo automotor, por el daño que le pueda ocasionar producto del accidente de tránsito.

Por otro lado, MGA y GSQP señalan que se tiene que dar una investigación previa y minuciosa para llegar a comprobar que el peatón tuvo un actuar negligente y que este conlleva a la perpetración de un accidente de tránsito dando como consecuencia una afectación a integridad física y a su vida, coincide con lo que establece Costa (2015), busca como idea principal reconocer la manera en la que los peatones tienen parte de la responsabilidad en los accidentes de tránsito, este concluye que se debe brindar una penalización más drástica, muy aparte de ello otorgar charlas informativas al ciudadano de a pie, conductores regulares o profesionales, con el resultado disminuir la tasa de accidentes de tránsito que existe en el país.

V. CONCLUSIONES

1.- Manejar en estado de ebriedad es sin lugar a dudas una de las mayores causas de accidentes de tránsito, por ello que nuestro código penal lo tipifica dentro del delito de lesiones, considerando además una serie de comportamiento atípicos similares, del mismo modo cuenta con una pena regulada por la misma, es considerado un agravante del mismo delito, asimismo nuestra norma de tránsito la tiene considerada como una falta a la misma y por ende a carrera consecuencias como la suspensión de la licencia de conducir y la multa respectiva, sin embargo, estas medidas no han sido suficientes para aminorar los accidentes por esta causa, en cuanto al nivel de alcohol en la sangre que está permitido, si bien es mínimo, es considerado una tentación a incumplirlo.

2.- El tiempo es un factor que muchas veces enmarca nuestras vidas, como muchas veces se habla acerca de la hora peruana, es bien conocido el termino más vale tarde que nunca y similares, sin embargo muchas veces es mejor tener sentido de responsabilidad al momento de poder realizar ciertas actividades, estar al volante de cualquier medio de transporte es una responsabilidad mucho más importante, si bien nuestra norma no se expresa de manera taxativa sobre el tema de los límites de velocidad establecidos, el reglamento de transporte si, entonces como no se considera como un delito, pero si como una falta, se entiende que la falta es una acción menos gravosa que un delito propiamente dicho, por ello es muchas veces ignorado por las personas que lo hacen.

3.- Por otro lado es importante tener en cuenta que la conducta del peatón es de gran importancia en los temas sobre accidente de tránsito, por ello muchas veces debe analizarse las situaciones exhaustivamente, ya que muchas veces son los mismos peatones quienes provocan un accidente de tránsito, los accidentes son situaciones que nadie quiere, pero que pocos evitan, la responsabilidad del mismo muchas veces recae sobre quien causó el daño, sin embargo como valorar cuando quien sufrió el daño fue quien en principio lo causó, respecto a ello la situación de peatón y su auto puesta en peligro como lo señala uno de nuestros entrevistados de ver a ser un factor para poder eximir de una responsabilidad quien en realidad no ha causado el daño.

4.- Es algo complejo el querer hablar de una correcta valoración de la responsabilidad penal, va más allá de ello, porque si bien se sabe que todo vehículo que ande en circulación debe contar obligatoriamente con un seguro que cubra los daños que pueda causar el mismo a las personas que contenga o las que se encuentren fuera de él, sin embargo no se puede hablar de correcta la valoración de responsabilidad si solo nos basamos en el daño causado más no en la circunstancia, resulta algo ilógico quizás, querer tomar partido por quien no ha resultado lastimado.

VI. RECOMENDACIONES

Después de haber estudiado el tema en cuestión, la responsabilidad y su valoración en las situaciones de accidentes de tránsito, es necesario hacer énfasis sobre ciertos aspectos, temas como la normativa, el trato de la situación jurídica, la relevancia del comportamiento de las partes y sobre las resoluciones que muchas veces no son en base a justicia sino a derecho.

En primer lugar se debe tener en cuenta que este tema de ha elegido en base a una realidad, realidad que sin lugar a dudas es el causante de muchos dolor y sufrimiento, los accidentes ocurren cada día, no obstante muchas veces se pueden prever, para la ciudadanía, deben tener más respeto, a las normas de tránsito y las leyes en general, no por hecho de evitar multas o sanciones, sino por siempre hecho se trata de vidas, las misma que pueden ser acortadas, destruidas o eliminadas, sin llegar a los extremos, es importante tomar conciencia de que sin lugar a dudas los accidentes son un fenómeno real que cada día acaba con vidas y proyectos de vida en general, va más allá del dinero de una reparación ya que muchas veces el daño causado es irreparable.

En cuanto a la norma, es muy débil, si bien existen muchas leyes, reglamentos, etc. Los mismo que regulan este tipo de situaciones, la doctrina habla de la intención, debido a ello se separan dos grandes grupos, el dolo y la culpa, será en base a ello que se ha de juzgar, es importante tener en cuenta que un accidente de tránsito no va a encajar al acto en algunos de los preceptos antes mencionados, lo ende será muy importante la investigación que se realice respecto a un caso de accidente de tránsito, usualmente antes de llevar a cabo un proceso penal, siempre se ha de hacer la investigación preparatoria en conjunto de la policía nacional y la fiscalía de la nación, por ello es de suma importancia poder analizar los hechos con mucha cautela, la situación en la que se dio un accidente, el lugar, la hora, que hacía cada uno de los que participaron en el mismo.

Al momento en que los jueces dicten sentencia los mismos deberán basarse en la medida de los hechos, cada caso es particularmente diferente a los demás, más en casos sobre accidentes de tránsito ya que, son diferentes las situaciones en las que se van a llevar a cabo, los que ha realizado cada sujeto va a ser determinante en el proceso, el seguro SOAT cumple un papel importante en este

sentido ya que cubre daños, el tema sobre reparación es aparte, pero implica un aporte monetario al suceso, sin embargo, debe ser debidamente motivado, puede existir un daño, pero tiene que ser justificado, y ojo, no se busca desmerecer a nadie, solo la justicia en base a la verdad.

Es sencillo, no buscamos una reforma legal, no planteamos en este sentido un proyecto de ley, no buscamos una forma de tipo legal, las leyes son claras se entiende que existe una normativa ya, vigente, que regula situaciones como las que se presentan en un accidente de tránsito, sin embargo muchas veces las mismas no son aplicadas de la mejor manera, no es tratar de hacernos los buenos y resarcir al que resulto físicamente añado, sino que aplicar la ley con sabiduría y analizando si realmente se está aplicado de manera correcta, lo correcto no siempre va a ser lo que está implícito en la norma, muchas veces lo correcto podrá verse mal ante los ojos equivocados.

Lo que se pretende con esta tesis es darles un choque de realidad, dejar de fantasear con que el derecho implica leyes que deben cumplirse, la interpretación literaria de la norma esta fuera de uso, desde que empezamos a estudiar la carrera de derecho, los maestros nos inculcado una serie de tipos de interpretación, a cual nos acogeríamos con el tiempo, cada persona lo hace en base a sus ideales, lo correcto siempre será buscar el bien común, el bien común seria darle a cada quien lo que le corresponde y eso implica muchas veces cosas buenas como cosas malas, la vida real nos enseña muchas cosas, nuestra cruda realidad, es que somos esclavos de repetir errores, sin embargo estamos diseñados a aprender, por ende creemos que no tarde para poder mejorar, de este modo seremos mejores, como personas y como impartidores de la justicia.

REFERENCIAS

- BENDEZÚ, J. (2017). El Delito de Conducción en Estado de Ebriedad y el Derecho a la Seguridad Vial en Lima Metropolitana 2014- 2016. (Tesis). Recuperado de:
file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/Bendezu_CJE.pdf
- CASTILLO, O. (2019). Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú. (Tesis). Recuperado de:
https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/48477/Castillo_COS-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- CENCIA, J. (2017). Criterios legales para la determinación de la reparación civil en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de huancavelica durante los años 2015 – 2016. (Tesis).
<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/TP%20-%20UNH%20DERECHO%200080.pdf>
- CONSTANTE, N. (2017). Accidentes de Tránsito producidos por Imprudencia y Negligencia de Conductores y Peatones en la Avenida Simón Bolívar del DMQ.:
<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/TUCE-0013-Ab-167.pdf>
- Código Civil (C.C.). Decreto Legislativo 295 de 1984. (Perú).
<http://spij.minjus.gob.pe/notificacion/guias/CODIGO-CIVIL.pdf>.
- Código Civil. Ley Numero 57 de 1887. 15 de abril de 1887. (Colombia).
https://www.cvc.gov.co/sites/default/files/Sistema_Gestion_de_Calidad/Procesos%20y%20procedimientos%20Vigente/Normatividad_Gnl/Codigo%20Civil%20Colombiano.pdf
- Código Orgánico Integral Penal (C.O.I.P). Oficio No. SAN-2014-0138 del 2014. 3 de febrero del 2014. (Ecuador).
https://tbinternet.ohchr.org/Treaties/CEDAW/Shared%20Documents/Ecuador/!NT_CEDAW_ARL_ECU_18950_S.pdf
- Código Penal (C.P). Decreto Legislativo 635 de 1991. (Perú).
http://spij.minjus.gob.pe/content/publicaciones_oficiales/img/CODIGOPENAL.pdf.

Convención Americana sobre Derechos Humanos. 7 al 22 de noviembre de 1969.
San José de Costa Rica.

[https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con_uibd.nsf/82C8F9A4E32C68070525755F00830687/\\$FILE/05_ConvencionAmericana.pdf](https://www2.congreso.gob.pe/sicr/cendocbib/con_uibd.nsf/82C8F9A4E32C68070525755F00830687/$FILE/05_ConvencionAmericana.pdf)

Decreto Ejecutivo 1196. Reglamento General De La Ley Orgánica De Transporte Terrestre, Transito Y Seguridad Vial De Ecuador. 7 de agosto del 2008.
R.O.S No. 398.

<https://www.obraspublicas.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRETRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>

GONZALEZ, N. (2016). La responsabilidad objetiva en el accidente de tránsito (trabajo final de grado)

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/GONZALEZ%20CONTARDI%20Nicolas.pdf>

GORDILLO, A. (2016). Aplicación de penas alternativas en los accidentes de tránsito con muerte según el COIP.(tesis)

<file:///C:/Users/Usuario/Downloads/APLICACI%C3%93N%20DE%20PENAS%20ALTERNATIVAS%20EN%20LOS%20ACCIDENTES%20DE%20TRANSITO%20CON%20MUERTE%20SEG%C3%9AN%20EL%20COIP%20%80%9D.pdf>

HERNANDEZ, A. (2015). Responsabilidad extracontractual del estado en accidentes de tránsito en Colombia por vehículos oficiales.

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/HernandezLopezAlejandro2015.pdf>

HERNÁNDEZ, R. y MENDOZA, C. (2018). Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta.

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/hernandez.pdf>

HUARACHI, V. (2015). Incorporación del artículo 261 bis al código penal boliviano para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito.(tesis).

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/T-4834.pdf>

MORELO, J. (2014). La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de cusco – 2014.(Tesis).

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/249337651.pdf>

MOLERO, J. (2015). La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la provincia de Cusco (maestría).

[http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/423/P29-016.pdf?sequence=3&isAllowed=y.](http://repositorio.uancv.edu.pe/bitstream/handle/UANCV/423/P29-016.pdf?sequence=3&isAllowed=y)

NAVARRO, P. (2017). Responsabilidad civil en los accidentes de tránsito.

[file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/NAVARRO%20PAMELA%20RUTH%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/NAVARRO%20PAMELA%20RUTH%20(1).pdf)

PALAU, A. (2009). Causales de la exoneración de la responsabilidad extracontractual en los accidentes de tránsito.

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/u419522.pdf>

ROMÁN, G. (1973). A epidemiología de los accidentes del tránsito.

<file:///C:/Users/Usuario/Documents/trabajos/teoria.pdf>

ANEXOS

Tabla 3

Categorías, subcategorías y matriz de categorización apriorística

Categorías	Subcategorías	Criterio 1	Criterio 2	Criterio 3
Manejar en estado de ebriedad (Bendezú, 2017)	Conducta Negligente del Conductor (Navarro, 2017)	Lesiones (García, 2018)	Lesiones Básicas (García, 2018)	Lesiones Imprudentes (García, 2018)
Manejar a Excesiva velocidad Vásquez (2004)	Responsabilidad objetiva (Gonzales 2016)	Reparación por Daños materiales (Beltran,2008)	Reparación Civil (Amaya, 2016)	Quantum Indemnizatorio (Amaya,2016)
El peatón negligente (castillo,2019)	Seguridad vial (ministerio de educación y ministerio de transportes y comunicaciones, 2008)	Exoneración de la responsabilidad al conductor (Palau, 2009)	Imprudencia de peatón (Constante, 2017)	Accidentes Fortuitos (Huarachi,2015)

FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

La (el) entrevistada (o) GLORIA STEFANNI QUILLATUPA PORRAS, identificada (o) con Documento Nacional de Identidad N° 77221338 y abajo firmante, ha sido INFORMADA DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION: “Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

”. Por lo que se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente trabajo de investigación.

Asimismo, se le ha informado que:

- Sus datos se tratarán de forma confidencial;
- Su participación en el estudio es voluntaria;
- Su consentimiento para participar puede ser retirado en cualquier momento sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.

En la fecha 22 de octubre del 2021

ENTREVISTADO

INVESTIGADORES

POMA ANGULO HUGO ERCILIO

DNI N° 77568147

ROMERO GABRIEL SOFIA

DNI N° 74020966



Gloria Stefanni Quillatupa Porras
ABOGADA
CAL. SUR: 01572

DNI N° 77221338

FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

La (el) entrevistada (o) Curi Urbina Ignacio, identificada (o) con Documento Nacional de Identidad N° 23865997 y abajo firmante, ha sido INFORMADA DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION: “Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

”. Por lo que se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente trabajo de investigación.

Asimismo, se le ha informado que:

- Sus datos se tratarán de forma confidencial;
- Su participación en el estudio es voluntaria;
- Su consentimiento para participar puede ser retirado en cualquier momento sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.

En la fecha 20 de octubre del 2021

INVESTIGADORES

ENTREVISTADO

POMA ANGULO HUGO ERCILIO

IGNACIO CURI URBINA

DNI N° 77568147

DNI N°23865997

ROMERO GABRIEL SOFIA

DNI N° 74020966

FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

La (el) entrevistada (o) FRANCISCO QUISPE SILVA, identificada (o) con Documento Nacional de Identidad N° 40801527 y abajo firmante, ha sido INFORMADA DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION: “Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

”. Por lo que se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente trabajo de investigación.

Asimismo, se le ha informado que:

- Sus datos se tratarán de forma confidencial;
- Su participación en el estudio es voluntaria;
- Su consentimiento para participar puede ser retirado en cualquier momento sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.

En la fecha de 22 de octubre del 2021

INVESTIGADORES

ENTREVISTADO

POMA ANGULO HUGO ERCILIO

FRANCISCO QUISPE SILVA

DNI N° 77568147

DNI N°40801527

ROMERO GABRIEL SOFIA

DNI N° 74020966

FORMULARIO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO

La (el) entrevistada (o) Dr. Gary Almidón Navid identificada (o) con Documento Nacional de Identidad N° 07263052 y abajo firmante, ha sido INFORMADA DETALLADAMENTE SOBRE EL ESTUDIO DEL TRABAJO DE INVESTIGACION: "Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud - lesiones (accidentes de tránsito)

*, Por lo que se le ha informado sobre los alcances hallados y los objetivos trazados en el presente trabajo de investigación.

Asimismo, se le ha informado que:

- Sus datos se tratarán de forma confidencial;
- Su participación en el estudio es voluntaria;
- Su consentimiento para participar puede ser retirado en cualquier momento sin que esta decisión perjudique el trato que reciba por los sustentantes.

He tenido la oportunidad de preguntar sobre mi participación en el estudio y se me ha contestado satisfactoriamente las preguntas que he realizado.

En la fecha 11 de 02 de 2021

INVESTIGADORES

POMA ANGULO HUGO ERCILIO

DNI N° 77568147

ROMERO GABRIEL SOFIA

DNI N° 74020966

ENTREVISTADO


DNI N° 07263052
CD. PNP
SA. PNP 3128551
UNITSV - LIMA 10070 J

GUÍA DE ENTREVISTA A PROFESIONALES DEL DERECHO PENAL, PROCESAL PENAL Y DERECHO PENAL INTERNACIONAL Y O CATEDRÁTICOS

Título: Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

Entrevistado: Curi Urbina Ignacio

Cargo/profesión/grado: Fiscal del Pool de Fiscales de Lima Norte

Institución: Ministerio Publico.

Lugar: gmail fecha: 20 de octubre del 2021 duración: 1 hora

1. ¿Cree usted que, la valoración del accionar de las partes se tiene en cuenta en un accidente de tránsito para poder determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud?

La valoración de las partes es poco probable que sean las correctas, cuando las partes puedan asumir su responsabilidad.

2. ¿En base a su experiencia, considera que, un proceso penal sobre accidente de tránsito debería tener un trato indistinto al delito de lesiones debido a la falta de voluntad de causar el daño?

Respecto al accidente de tránsito debe ser evaluado y analizado de manera diferente. No le entiendo cuando señala un trato indistinto al delito de lesiones.

3. ¿Cree usted que, la dificultad de poder determinar la responsabilidad en un accidente de tránsito es lo que conlleva muchas veces al Aquo a limitarse en resolver en base al daño y no sobre la situación jurídica?

En muchas ocasiones sí, porque a veces no se encuentran indicios suficientes y poder determinar la responsabilidad de los conductores, cuando se ocasiona accidentes de tránsito.

4. ¿Según su experiencia, que acciones se deben tener en cuenta al momento de querer determinar la responsabilidad penal para las partes, en un accidente de tránsito?

No depende de las acciones, porque cuando se habla de delitos de accidentes de tránsito no se encuentra las evidencias del momento.

5. ¿Cree usted que, en un accidente tránsito siempre hay un solo responsable del hecho dañoso, puede existir una responsabilidad solidaria?

Dependiendo, si es propietario de su vehículo asumirá el mismo conductor como tal y si es alquilado o está a nombre de otra persona se asumirá de manera solidaria.

6. ¿En su experiencia, cree usted que el actuar del sujeto pasivo es fundamental para la valoración de la pena en los accidentes de tránsito?

Dependiendo del caso.

7. ¿Cree usted que, en caso de fuerza mayor o hechos fortuitos que lleven como resultado un accidente de tránsito se exima de la culpabilidad al propietario del vehículo que lo causó?

Se tiene que evaluar cada caso.

8. ¿Considera usted que, causar un accidente de tránsito bajo circunstancias como conducir bajo los efectos del alcohol, droga o la excesiva velocidad debería ser considerado como agravante a los hechos?

Es una agravante.

9. ¿Basado en su experiencia, considera usted que, la imprudencia del peatón ante un accidente de tránsito podría eximir a la otra parte del proceso penal?

Se tiene que evaluar

GUÍA DE ENTREVISTA A PROFESIONALES DEL DERECHO PENAL, PROCESAL PENAL Y DERECHO PENAL INTERNACIONAL Y O CATEDRÁTICOS

Título: Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

Entrevistado: Quispe Silva Francisco

Cargo/profesión/grado: Fiscal provincial de Condevilla – Lima Norte

Institución: Fiscalía de la Nación

Lugar: Entrevista vía Zoom

fecha: 22 de octubre de 2021

duración: 40 min.

1. ¿Cree usted que, la valoración del accionar de las partes se tiene en cuenta en un accidente de tránsito para poder determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud?

Se entiende como participación activa dentro del proceso a fin de determinar la responsabilidad de las partes, porque puede entenderse como una valoración económica a consecuencia de un accidente de tránsito, se toma como una participación activa de las partes, se tiene que escuchar en principio dependiendo de la situación en la que se encuentre la persona afectada en este caso la persona agraviada, para determinar las circunstancias, para analizar la conducta, de la persona que estuvo conduciendo el vehículo, para determinar la adecuación al tipo penal.

2. ¿En base a su experiencia, considera que, un proceso penal sobre accidente de tránsito debería tener un trato indistinto al delito de lesiones debido a la falta de voluntad de causar el daño?

No, no se podría, además el fiscal o encargado del caso debe diferenciar este delito de los otros, identificar los elementos objetivos y subjetivos, se tiene que el código penal establece que son numero clausus y no apertus, no sería necesario trato diferenciado.

3. ¿Cree usted que, la dificultad de poder determinar la responsabilidad en un accidente de tránsito es lo que conlleva muchas veces al Aquo a limitarse en resolver en base al daño y no sobre la situación jurídica?

La responsabilidad penal se va a determinar por la lesión causada a la persona y como ha mellado en su integridad física y psicológica.

4. ¿Según su experiencia, que acciones se deben tener en cuenta al momento de querer determinar la responsabilidad penal para las partes, en un accidente de tránsito?

Desde el punto de vista de fiscalía, es obtener la información necesaria, los datos que puedan proporcionar el agraviado y las personas que estaban en el lugar, las pericias y

las pruebas del lugar antes que puedan cambiar o desaparecer, deben ser obtenidos oportunamente, deben ser realizados por el ministerio público y la fiscalía.

5. ¿Cree usted que, en un accidente tránsito siempre hay un solo responsable del hecho dañoso, puede existir una responsabilidad solidaria?

Se distinguen dos puntos, por un lado, el propietario y por otro el conductor, no son la misma persona, en el caso de un accidente, la responsabilidad directamente sería el conductor, y responsable civilmente sería el propietario, sin embargo, la doctrina nos muestra una coautoría.

6. ¿En su experiencia, cree usted que el actuar del sujeto pasivo es fundamental para la valoración de la pena en los accidentes de tránsito?

No es fundamental para el juicio, pero para el inicio de la investigación si, sin embargo, lo que van determinar la responsabilidad serán las pericias que se realicen sobre el hecho.

7. ¿Cree usted que, en caso de fuerza mayor o hechos fortuitos que lleven como resultado un accidente de tránsito se exima de la culpabilidad al propietario del vehículo que lo causó?

Si, es más, en esos casos ya no se considera un delito culposo, sin embargo, en el aspecto civil podría generar una responsabilidad.

8. ¿Considera usted que, causar un accidente de tránsito bajo circunstancias como conducir bajo los efectos del alcohol, droga o la excesiva velocidad debería ser considerado como agravante a los hechos?

Se aplica el concurso real de delitos, además la pena hace una diferenciación en el artículo 124 del código Penal, lo presenta como agravante del delito de lesiones.

9. ¿Basado en su experiencia, considera usted que, la imprudencia del peatón ante un accidente de tránsito podría eximir a la otra parte del proceso penal?

Existe jurisprudencia que establece como el agraviado se puede desenvolver en ciertas situaciones, si se considera que el agraviado está dentro de la imputación objetiva como autopuesta al peligro, si se cruza una vía radia, no se podría imputar al conducto, sino al peatón, porque esta prohibido que alguien transite por ahí, esta posibilidad va a depender del lugar en donde se encuentre y el accionar del peatón.

GUÍA DE ENTREVISTA A PROFESIONALES DEL DERECHO PENAL, PROCESAL PENAL Y DERECHO PENAL INTERNACIONAL Y O CATEDRÁTICOS

Título: Valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

Entrevistado: GLORIA STEFFANY QUILLATUPA PORRAS

Cargo/profesión/grado: ABOGADA PARTICULAR

Institución: ESTUDIO JURIDICO QUILLATUPA Y ASOCIADOS

Lugar: LIMA fecha: 22 de octubre del 2021 duración: 1 hora

1. ¿Cree usted que, la valoración del accionar de las partes se tiene en cuenta en un accidente de tránsito para poder determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud?

Considero que siempre se tiene que tener en cuenta el accionar de las partes para poder determinar dicha responsabilidad, es importante porque se busca encontrar una sanción razonable en base a dicha responsabilidad.

2. ¿En base a su experiencia, considera que, un proceso penal sobre accidente de tránsito debería tener un trato indistinto al delito de lesiones debido a la falta de voluntad de causar el daño?

Personalmente considero que al ser un accidente debería tener un trato distinto al delito de lesiones ,Ya que en el delito de lesiones se ve la intención de realizarse el daño mientras que en un accidente como bien lo dice es algo que no se puede prever; claro que existen excepciones como cuando se producen las accidentes en estado de ebriedad ,ya que si bien no existe la intención de causar un daño se entiende que por el accionar de manejar en estado de ebriedad está puede ser una consecuencia .

3. ¿Cree usted que, la dificultad de poder determinar la responsabilidad en un accidente de tránsito es lo que conlleva muchas veces al Aquo a limitarse en resolver en base al daño y no sobre la situación jurídica?

La dificultad para poder determinar la responsabilidad de hace en el hecho de que al ser un accidente no se puede delimitar ciertos parámetros que si se pueden ver en otros hechos punibles como lo son los de lesiones.

4. ¿Según su experiencia, que acciones se deben tener en cuenta al momento de querer determinar la responsabilidad penal para las partes, en un accidente de tránsito?

Considero que se debe tener en cuenta el accionar de quién produce el accidente, es decir, en qué estado se encontraba, qué reglas de tránsito rompió cuando se ejecutó

el accidente, qué decisiones desencadenaron el accidente, ya sea cruzar cuando había luz roja, ir exceso de velocidad, también por parte del peatón podría existir qué cruce en un lugar que no es adecuado, etc

5. ¿Cree usted que, en un accidente tránsito siempre hay un solo responsable del hecho dañoso, puede existir una responsabilidad solidaria?

Sí bien en la mayoría de casos existe un solo responsable también hay otros en los que puede existir una responsabilidad solidaria ya que los actos que derivaron en el accidente de tránsito fueron ocasionados por ambos, en un supuesto podemos tener a que una camioneta que va a doblar a la izquierda cruza en luz roja mientras que una a quién si le tocaba cruzar sobrepasa el límite de velocidad permitido.

6. ¿En su experiencia, cree usted que el actuar del sujeto pasivo es fundamental para la valoración de la pena en los accidentes de tránsito?

No Debería ser algo determinante ya que esa Este A quién se le dañó un bien jurídico sin embargo todo proceso se ciñe a reglas y este no esté excepto Así que tiene que mantener un orden como ya lo establece el código.

7. ¿Cree usted que, en caso de fuerza mayor o hechos fortuitos que lleven como resultado un accidente de tránsito se exima de la culpabilidad al propietario del vehículo que lo causó?

Claro ya que estamos hablando de hechos fortuitos no estaba en sus manos ni en acciones él prever que se suscitara el accidente de tránsito.

8. ¿Considera usted que, causar un accidente de tránsito bajo circunstancias como conducir bajo los efectos del alcohol, droga o la excesiva velocidad debería ser considerado como agravante a los hechos?

Considero que sí, ya que si bien no se busca ocasionar un accidente de tránsito es de conocimiento público que conducir bajo los efectos del alcohol o alguna droga puede conllevar a que no te encuentres en tus cinco sentidos y por ello tus reacciones frente al volante no son las mismas.

9. ¿Basado en su experiencia, considera usted que, la imprudencia del peatón ante un accidente de tránsito podría eximir a la otra parte del proceso penal?

El proceso penal tendría que realizarse de igual manera sin embargo en este se podría delimitar quién tuvo la responsabilidad sí en este caso se habla de una imprudencia del peatón pues esto debe verse o plasmarse con pruebas en el ya mencionado proceso.

Guía de entrevista a profesionales del derecho penal, procesal penal y derecho penal internacional y o catedráticos

Título: valoración de la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud – lesiones (accidentes de tránsito)

Entrevistado: Garay Almidon Maribel

Cargo/profesión/grado: sub oficial 2da dirección de tránsito, transporte y seguridad vial

Institución: Policía Nacional del Perú

Lugar: PNP fecha: 10 de agosto del 2021 duración: 1 hora

1. ¿cree usted que, la valoración del accionar de las partes se tiene en cuenta en un accidente de tránsito para poder determinar la responsabilidad penal en los delitos contra la vida el cuerpo y la salud?

En algunos casos no puesto que las personas que intervienen en los accidentes quieren eximirse de la mayoría de culpabilidad

2. ¿en base a su experiencia, considera que, un proceso penal sobre accidente de tránsito debería tener un trato indistinto al delito de lesiones debido a la falta de voluntad de causar el daño?

Siempre y cuando se demuestre que no existe ningún tipo de intencionalidad para causar el daño producido por el accidente

3. ¿cree usted que, la dificultad de poder determinar la responsabilidad en un accidente de tránsito es lo que conlleva muchas veces al aquí a limitarse en resolver en base al daño y no sobre la situación jurídica?

Tendría que darse un análisis a profundidad del accidente y ver los puntos importantes de cómo se causó el accidente, si fue por negligencia del conductor o del peatón

4. ¿según su experiencia, que acciones se deben tener en cuenta al momento de querer determinar la responsabilidad penal para las partes, en un accidente de tránsito?

Primero el actuar del autor del accidente antes de que este ocurra, el actuar de la víctima antes del accidente.

5. ¿cree usted que, en un accidente tránsito siempre hay un solo responsable del hecho dañoso, puede existir una responsabilidad solidaria?

Puede existir la responsabilidad solidaria siempre y cuando el autor del accidente y la víctima actúen de forma negligente llevándose a cabo dicho accidente

6. ¿en su experiencia, cree usted que el actuar del sujeto pasivo es fundamental para la valoración de la pena en los accidentes de tránsito?

Creo que es importante ya que, si el sujeto pasivo se encuentra realizando sus actividades de forma regular, respetando las vías, los semáforos y demás señalizaciones

sin embargo le pasa un accidente de tránsito este queda eximido de cualquier tipo de responsabilidad

7. ¿cree usted que, en caso de fuerza mayor o hechos fortuitos que lleven como resultado un accidente de tránsito se exima de la culpabilidad al propietario del vehículo que lo causó?

Quedaría eximido de culpabilidad y responsabilidad ya que son situaciones que no se pudieron prever.

8. ¿considera usted que, causar un accidente de tránsito bajo circunstancias como conducir bajo los efectos del alcohol, droga o la excesiva velocidad debería ser considerado como agravante a los hechos?

Por su puesto que si ya que se es consciente de que está poniendo en riesgo la vida del conductor y de los peatones.

9. ¿basado en su experiencia, considera usted que, la imprudencia del peatón ante un accidente de tránsito podría eximir a la otra parte del proceso penal?

Tendría que darse una investigación minuciosa para demostrar que el peatón cometió algún acto negligente y que con eso conlleve un accidente de transito



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, PALOMINO GONZALES LUTGARDA, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA ESTE, asesor de Tesis titulada: "VALORACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN LOS DELITOS CONTRA LA VIDA EL CUERPO Y LA SALUD – LESIONES (ACCIDENTES DE TRÁNSITO)", cuyos autores son POMA ANGULO HUGO ERCILIO, ROMERO GABRIEL SOFIA MELIZZA, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 22%, 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, 29 de Noviembre del 2021

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
PALOMINO GONZALES LUTGARDA DNI: 22422843 ORCID: 0000-0002-5948-341X	Firmado electrónicamente por: LUPALOMINOG el 11-12-2021 21:00:14

Código documento Trilce: TRI - 0200170