



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

**Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el
servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023**

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

AUTORES:

Arroyo Vizcarra, Oscar Adrian (orcid.org/0000-0001-9577-142X)

Pari Pari, Alberths Anselmo (orcid.org/0000-0003-1028-875X)

ASESORA:

Mg. Cucat Vilchez, Carola Patricia (orcid.org/0000-0003-2003-0437)

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

La presente tesis va dedicada a nuestros seres queridos, quienes nos acompañaron y brindaron el apoyo incondicional para cumplir este reto que nos ha formado como profesionales.

AGRADECIMIENTO

A nuestras familias por las palabras de aliento que nos han servido para afrontar el desafío que se nos presentó en el desarrollo de nuestra tesis. De la misma forma, a nuestra Universidad por brindarnos los medios necesarios para el correcto desarrollo de la presente tesis.

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

Declaratoria de Autenticidad del Asesor

Yo, CUCAT VILCHEZ CAROLA PATRICIA, docente de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, asesor de Tesis titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyos autores son PARI PARI ALBERTHS ANSELMO, ARROYO VIZCARRA OSCAR ADRIAN, constato que la investigación tiene un índice de similitud de 19.00%, 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, 29 de Noviembre del 2023

Apellidos y Nombres del Asesor:	Firma
CUCAT VILCHEZ CAROLA PATRICIA DNI: 42696750 ORCID: 0000-0003-2003-0437	Firmado electrónicamente por: CCUCAT el 06-12- 2023 13:52:15

Código documento Trilce: TRI - 0673174

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

Declaratoria de Originalidad de los Autores

Nosotros, PARI PARI ALBERTHS ANSELMO, ARROYO VIZCARRA OSCAR ADRIAN estudiantes de la FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES de la escuela profesional de DERECHO de la UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO SAC - LIMA NORTE, declaramos bajo juramento que todos los datos e información que acompañan la Tesis titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", es de nuestra autoría, por lo tanto, declaramos que la Tesis:

1. No ha sido plagiada ni total, ni parcialmente.
2. Hemos mencionado todas las fuentes empleadas, identificando correctamente toda cita textual o de paráfrasis proveniente de otras fuentes.
3. No ha sido publicada, ni presentada anteriormente para la obtención de otro grado académico o título profesional.
4. Los datos presentados en los resultados no han sido falseados, ni duplicados, ni copiados.

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

Nombres y Apellidos	Firma
ALBERTHS ANSELMO PARI PARI DNI: 78017908 ORCID: 0000-0003-1028-875X	Firmado electrónicamente por: APARIPA el 29-11-2023 21:10:26
OSCAR ADRIAN ARROYO VIZCARRA DNI: 72694612 ORCID: 0000-0001-9577-142X	Firmado electrónicamente por: OARROYOVI el 29-11- 2023 21:07:32

Código documento Trilce: TRI - 0673173

ÍNDICE DE CONTENIDOS

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
DECLARATORIA DE AUTENTICIDAD DEL ASESOR	iv
DECLARATORIA DE ORIGINALIDAD DE LOS AUTORES	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	vii
RESUMEN	viii
ABSTRACT	ix
I. INTRODUCCIÓN	1
II. MARCO TEÓRICO	4
III. METODOLOGÍA	11
3.1. Tipo y diseño de investigación	11
3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización	11
3.3. Escenario de estudio	12
3.4. Participantes	12
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	14
3.6. Procedimiento	14
3.7. Rigor científico	14
3.8. Método de análisis de datos	15
3.9. Aspectos éticos	16
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	17
V. CONCLUSIONES	31
VI. RECOMENDACIONES	32
REFERENCIAS	
ANEXOS	

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Categorías y subcategorías	12
Tabla 2. Participantes de la investigación	13
Tabla 3. Validación de la guía de entrevista	15

RESUMEN

La presente investigación analizó al principio de lesividad en la comisión del tipo penal en el artículo 273-A del Código Penal. Por ello se planteó como objetivo general determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023. En lo que respecta a la metodología, se siguió un enfoque cualitativo, de tipo básica y se utilizó como técnica de recolección de datos a la entrevista y al análisis documental, así como instrumento, la guía de entrevista y guía de análisis documental. De los resultados, el artículo 273-A del Código Penal está sujeto a parámetros y principios como la mínima intervención del derecho penal, subsidiariedad, ley penal en blanco, tipo de peligro, entre otros, pero que afectan el principio de lesividad, dando así la necesidad de la modificación del artículo para seguir protegiendo el bien jurídico que es la Seguridad Pública sin la existencia de vulneración de los principios. Se concluyó que, a consecuencia de la vulneración del principio de lesividad, es necesario modificar el artículo para evitar la mala interpretación que conlleva a la vulneración de principios.

Palabras clave: Principio de lesividad, delito de peligro concreto, ley penal en blanco, transporte de pasajeros, mínima intervención.

ABSTRACT

This research analyzed the harm principle in the commission of the criminal offense in article 273-A of the Penal Code. For this reason, the general objective was to determine how the crime of producing danger in the public passenger transport service violates the harm principle, Lima, 2023. Regarding the methodology, a qualitative approach was followed, basic type and is used as a data collection technique for interviews and documentary analysis, as well as an instrument, the interview guide and documentary analysis guide. From the results, the article 273-A of Penal Code is subject to parameters and principles such as the minimum intervention of criminal law, subsidiarity, blank criminal law, type of danger, among others, but it affects the principle of harmfulness, thus giving the need to modify the article to continue protecting the legal good which is Public Security without the existence of violation of principles. In conclusion, as a result of the violation of the harm principle, it is necessary to modify the article to avoid the misinterpretation that leads to the violation of principles.

Keywords: Harm principle, crime of concrete danger, blank criminal law, passenger transportation, minimum intervention.

I. INTRODUCCIÓN

A través de la realización de este estudio, se logró identificar las acciones y comportamientos que amenazan la integridad y la salud de los usuarios, cuyo objetivo es establecer si hay prácticas negligentes, defectos en la infraestructura o incumplimiento de normativas que puedan generar situaciones de peligro. El objetivo es establecer medidas preventivas y correctivas que promuevan un servicio de transporte seguro y eficiente, protegiendo los derechos y bienestar de los pasajeros.

En el contexto internacional, diversos estudios, como en el Estado colombiano, se caracterizan por el análisis del problema de la emisión sencilla de licencias de conducir, puesto que se debe a la escasa supervisión por parte de las autoridades competentes, por ende existe una estructura débil en el control y supervisión (Rodríguez, 2019). De otro lado, en el Estado de Uruguay, desarrollan las normas de tránsito como un rol esencial para disminuir la mortalidad por siniestros viales, de manera específica en la modificación de los elementos de riesgo, tales como la velocidad, la ausencia de dispositivos de seguridad, conducción bajo los indicadores de alcohol, conducir sin la licencia de conducir, entre otros factores (Vanerio, 2018).

Con respecto al contexto nacional, la intervención estatal es importante para regular la seguridad vial, ante los constantes accidentes de tránsito, que según la Defensoría del Pueblo tan solo en el primer semestre del 2022 se registraron más de mil quinientos accidentes. Debido a la constante inquietud que genera la seguridad vial en el país, según los datos proporcionados por el Observatorio Nacional de Seguridad en el Tránsito del Ministerio de Transporte, se han documentado 1,086 accidentes de tránsito en Perú. Estos incidentes lamentables resultaron en la pérdida de 871 vidas y dejaron a 957 personas heridas. (Apeseg, 2022).

Considerando la importancia de salvaguardar el derecho fundamental de los individuos a la seguridad personal, resulta fundamental abordar la gestión del transporte terrestre con el fin de mitigar el impacto de los accidentes y las lesiones relacionadas con el tráfico. En este sentido, a nivel local, de acuerdo con el Reporte Defensorial de Tránsito (2023), en Lima, se observa un aumento significativo en la

frecuencia de accidentes de tránsito. Entre los factores más usuales se encuentran la embriaguez del conductor, la velocidad excesiva, la imprudencia tanto del conductor como del pasajero, y la invasión de carriles.

Este es el sustento criminológico por el cual el parlamento incorpora el art. 273-A al C.P; tipificando como conducta merecedora de reproche penal, ofrecer el servicio público de transporte a pasajeros sin poseer los requisitos exigidos por ley para circular, lo cual supone un peligro para los participantes en el tráfico rodado. En este sentido, el presente trabajo analizó si resulta pertinente que este tipo de hechos se ventilen solo en vía administrativa y no penal, los cuales deberán ser abordados a fin de proponer una fórmula jurídica que corrija dicha situación.

Al analizar la realidad problemática surgieron una serie de interrogantes; como **problema general**, ¿De qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023?; así mismo a fin de dar un mejor análisis al problema, se desglosaron dos **problemas específicos**, el primer problema específico, ¿Cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023?, y como segundo problema específico, ¿De qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023?.

Este estudio se justifica con un enfoque teórico, metodológico y práctico. Como **justificación teórica**, esta investigación, se orientó a desarrollar una serie de conceptos, logrando con ello ampliar el bagaje jurídico, por ende, se definieron tanto las categorías como subcategorías de estudio; así mismo se analizaron diferentes abordajes teóricos previos a nivel nacional e internacional para de esta forma sustentar la propuesta que se sostiene en la presente investigación.

Respecto a la **justificación metodológica**, es de tipo básica-cualitativa, y para abordar el estudio de investigación se aplicó la guía de entrevista a nueve (09) especialistas en la materia, pudiendo ser usados por futuros investigadores que sigan la línea de análisis que se busca.

Por último, el estudio se **justifica de forma práctica**, porque permitió vincular las categorías de estudio con la realidad social, acercando a la población (operadores jurídicos) para recoger los datos necesarios que sirvió para demostrar el resultado que se buscó con la investigación, de tal manera que sirva como un

aporte y referente para la comunidad académica.

En ese sentido, se establecieron los siguientes objetivos, siendo el **objetivo general**, determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023. Como objetivo específico 1, determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023; como objetivo específico 2, identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

Por último, se formuló los supuestos de investigación, por tanto, como **supuesto general**, el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023. Como supuesto específico 1, el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023; y como supuesto específico 2, la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

II. MARCO TEÓRICO

Con el fin de abordar cada uno de los apartados del presente estudio se optó por presentar una serie de estudios previos, para de esta manera brindar un mayor sustento a la investigación; siendo estos de corte nacional e internacional, de igual manera, se hizo mención a las teorías relacionadas al tema, y, por último, los enfoques conceptuales en relación a nuestras categorías y subcategorías.

Con relación a los **antecedentes internacionales**, Retamal (2020), en su investigación “Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito”, tuvo el objetivo de analizar la normativa penal del tráfico del Estado chileno de conformidad con la Ley 18.290. Concluyó que las proposiciones restrictivas en general, suelen caracterizarse por la exigencia dentro del campo semántico de los textos jurídicos y están sujetas a condiciones formales mínimas de inclusión, el «estado de peligro» o la «capacidad» de producir la conducta típica. Por su parte, Polaino (2020) en su investigación “Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española”, con la intención de examinar los crímenes relacionados con la seguridad vial, concluyó que el núcleo del comportamiento típico era conducir sin licencia de conducir o que no se encuentre vigente; en ese sentido, según las descripciones típicas pueden darse tres situaciones previstas en este delito: a) la pérdida de todos los puntos de la tarjeta, b) la privación cautelar de la tarjeta por sentencia judicial, c) conducir sin licencia en absoluto. Así mismo, Mayer y Vera (2022) en su estudio “Sistematicidad y técnica legislativa en materia penal: un estudio a partir de los delitos nucleares de la Ley de Tránsito chilena”, tuvieron como objetivo de investigación el principio de sistematicidad en los casos penales, y la normativa en circulación vehicular. Concluyeron que la existencia de normas sistemáticas destructivas puede significar influir en los aspectos formales y materiales de los principios vinculados con dicha máxima; por lo que, esto vulnera las garantías y principios establecidos por dichas normas, teniendo en cuenta los cambios establecidos por la Ley Emilia a la Ley de Tránsito del Estado chileno.

Adicionalmente, como **antecedentes nacionales**, se cita a Huamán (2022) en su tesis “Fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del artículo 273°-A del Código Penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y

mercancías en general”, tuvo como objetivo determinar si la ampliación de la creación de una base legal confiable para justificar el contenido en el art. 273-A del CP sobre la concurrencia de riesgos en el transporte ordinario de bienes y mercancías. Empleando por metodología, el enfoque cualitativo bajo el nivel descriptivo, utilizando como técnica, la entrevista. Concluyó que el artículo analizado establece que el carácter objetivo de este delito tiene relación con otros delitos comunes de peligro común, caracterizándose por la acción del sujeto activo, es decir, la prestación de "servicios transporte público" con exclusión de cualquier otra forma de servicio público, comprendiendo que su propósito es proteger la vida, la integridad, la seguridad y prevenir la accidentalidad vial mediante el fortalecimiento de la institucionalidad de la seguridad vial y el marco legal que posibilite la gestión y el control del transporte. Por su parte, Mingorance (2021) en su estudio “El derecho penal del riesgo. Apuntes sobre su aplicación en el ámbito de la seguridad vial”, tuvo como fin analizar la ampliación de la norma teniendo en cuenta la responsabilidad penal de cualquier acto que actualmente se encuentra incluido en el Código Penal. Concluyó que la negativa al sometimiento de pruebas que legalmente se encuentran establecidas o conducir sin permiso o licencia, resulta imposible observar la vulneración del bien jurídico llamado seguridad vial; si bien es cierto, el legislador pretende atribuir cierto grado de peligrosidad a estas conductas desarrolladas; no obstante, en el contexto de la realidad no se configura tales indicaciones, sino ingresaría en el ámbito administrativo. En ese sentido, Quispe (2021) en su estudio “El principio de mínima intervención del derecho penal y su vulneración en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros”, tuvo como objetivo reconocer la existencia de peligro dentro del transporte público para pasajeros. Teniendo como conclusión que, el principio de mínima intervención es vulnerado por el delito en mención, porque no supera las exigencias de dicho principio; puesto que, existe otro medio de control social que tiene la posibilidad de proteger los bienes jurídicos, resultando ser el Derecho Administrativo sancionador.

A raíz de ofrecer una visión general de los antecedentes, se presenta las bases teóricas, primera categoría **Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros**, según Burtscher y Mayer (2019) señalaron que el transporte público en Europa presenta desafíos en términos de seguridad,

evidenciándose en su mayoría defectos o averías en la estructura interna de los vehículos que prestan servicio a pasajeros, por lo tanto, es necesario que se realice su inspección técnica periódica, ya que solo de esa manera se garantiza brindar un mejor servicio público. De igual manera, Hudec y Sarkan (2022) consideraron que en su mayoría la puesta en peligro de los pasajeros en transporte público se debe a la presencia de defecto técnicos, puesto que, no existe una fiscalización adecuada para retirar de circulación a vehículos que no presentan las condiciones mínimas para tales fines, por lo cual debe priorizarse la exigencia de una revisión técnica automotriz de forma constante. Asimismo, Villegas (2023) argumentó que la Ley de Seguridad del Estado es el grupo de normas que tiene como el propósito de proteger la seguridad interna de un país. Esta legislación establece los delitos y las penas relacionadas con amenazas a la estabilidad del orden público. Según Rivera et al. (2021) refieren que, en la mayoría de las ciudades se evidencia un sistema de transporte deficiente, lo cual termina con el riesgo de la vida de los usuarios; y estos hechos se relacionan en su mayoría por la ausencia de unidades de transporte adecuadas, de capacitación y la falta de una planificación de seguridad vial consistente. Además, Mañalich (2021) refiere que la producción de peligro genera el incremento de un riesgo que termina por generar una afectación a un bien jurídico protegido, estableciéndose para ello una sanción o pena por la puesta en peligro de forma dolosa por un sujeto, ya que, termina por pasar por alto herramientas importantes para garantizar un servicio de calidad.

Respecto a la **primera subcategoría**, se desarrolló el **Delito de peligro concreto**. Según Bascur (2020) mencionó que la Ley 18.290 sobre Tránsito en Chile establece los delitos referentes a la regulación del tráfico vial, haciendo hincapié que algunos de los delitos considerados están relacionados a conducir bajo la influencia del alcohol y/o estupefacientes, superar los límites de velocidad y conducir de manera negligente, la conducción sin licencia, el abandono de la escena de un accidente, la resistencia a la autoridad, la falsificación de documentos relacionados con el tránsito, entre otros. Mientras que, Pereyra et al. (2018) quienes sostuvieron que la inseguridad en el transporte público es una realidad latente y sobre todo cuando a raíz de ello se generan accidentes que terminan con la vida de los pasajeros, es decir, se ha identificado que los usuarios del transporte público atribuyen este tipo de hechos en su mayoría por falta de mantenimiento adecuado

y la ausencia de una infraestructura segura, lo cual termina por contribuir al aumento del riesgo de accidentes. Por su parte, Pérez y Osal (2020) mencionaron que esto se constituye como una figura jurídica en la cual se castiga la conducta delictiva que genera un riesgo real y específico para los bienes jurídicos protegidos por ley, requiriendo una probabilidad objetiva de daño concreto y no meramente abstracto. A su vez, Montealegre y Garzón (2021) refirieron que cuando se presta un servicio de cualquier naturaleza surge el régimen de responsabilidad, generándose obligaciones y responsabilidades entre las partes involucradas. Es decir, el transportista está obligado a brindar el servicio de manera segura, brindando las condiciones adecuadas, tales como de infraestructura como de gestión para la obtención de licencias o permisos. Finalmente, Saif et al. (2019) quienes manifestaron que es crucial que el transporte público sea accesible para todos, no obstante, esto debe ajustarse a los estándares exigidos, es decir, no debe evidenciarse un grado de peligro durante su desarrollo ya que esto significaría poner en peligro bienes jurídicos protegidos de los pasajeros.

Con respecto a la **segunda subcategoría**, se desarrolló la **Ley penal en blanco**, San Andrés (2023) quien describió que es aquella que remite a las normas complementarias o reglamentarias para definir los elementos del delito, en la medida que estas normas son emitidas por autoridades distintas al legislador, es decir, estas complementan la ley penal estableciendo requisitos adicionales para la configuración del delito. Por su parte, Haque y Akter (2022) mencionaron que es imprescindible contar con normas que permitan la descripción de una conducta delictiva, puesto que, esto contribuye a organizar de forma reglamentaria los diferentes aspectos en la sociedad como el transporte público. En ese sentido, Visan et al. (2022) comentaron que la implementación de sistemas inteligentes de transporte público requiere decisiones tomadas en colaboración entre autoridades, operadores de transporte y ciudadanos, las mismas que deben contar con normativa complementaria que mejore las acciones en beneficio de los usuarios de transporte. En la misma línea Crespo-Berti et al. (2021) refirieron que se constituyen como aquellas disposiciones que complementan aquellos preceptos variables en cuanto a su contenido, por tanto, estos deben ser llenados por otra disposición legal que terminen por remitir a esta ley penal, para determinar el alcance de la ilicitud sancionada. Por último, Rodríguez y Torres (2023) refieren que se deben

implementar los programas de cumplimiento, también conocidos como programas de integridad, ya que se busca prevenir la comisión de delitos mediante la implementación de políticas, controles y mecanismos de supervisión; no obstante, todo ello debe señalarse en un dispositivo penal anexo a la disposición legal principal, para lograr la sanción de actos ilícitos.

Respecto a la **segunda categoría**, relacionada al **Principio de Lesividad**, Ramírez (2023) establece que la acción de lesividad en el derecho se refiere a la facultad que tienen los sujetos de impugnar y solicitar la anulación de actos jurídicos que les causen un perjuicio o lesión en sus intereses y derechos. Lady (2023) refiere que esta acción busca proteger a las personas o entidades afectadas por actos ilegales o contrarios a la normativa vigente; es decir, a través de la acción de lesividad se busca restablecer la legalidad y corregir los efectos negativos que puedan derivarse de dichos actos, brindando así una vía de defensa y reparación en el ámbito jurídico. A su vez, Perin (2017) refirió que esta figura guarda relación con la actitud dañosa que ejerce un sujeto que causa un perjuicio a un tercero, además, existen múltiples elementos de riesgo social que tienen un papel importante en la aparición de accidentes relacionados con el transporte público; encontrándose relacionados estos a la infraestructura apropiada y el mantenimiento deficiente de los vehículos. Asimismo, Craig (2018) comenta que la congestión del tráfico y la ausencia de una planificación urbana adecuada contribuyen a situaciones peligrosas. Finalmente, Torregrosa y Villalba (2020) señalaron que la acción de dicho principio puede resultar adecuada como medio de control en el ámbito del transporte público, puesto que, permite a las autoridades de transporte impugnar y revisar los actos que causen perjuicio o lesión a los intereses públicos relacionados con este sector.

Respecto a la **primera subcategoría**, referida a la **Mínima intervención del Derecho Penal**, Guerrero y Morocho (2022) refieren que este debe ser utilizado de manera restrictiva y excepcional, limitándose a la sanción de conductas más graves y lesivas para la sociedad, reservando otras formas de control social para situaciones menos graves. A su vez, Rodríguez y Torres (2023) manifestaron que la mínima intervención del Derecho Penal implica que, a través de las medidas preventivas y correctivas se pueda contrarrestar la producción de delitos, promover

la ética y cumplir con las normativas legales. Puesto que, Reyes-Cueva et al. (2020) describen que, mediante que la utilización del derecho penal solo debe ser utilizado extraordinariamente para promover la transparencia, responsabilidad y rendición de cuentas en las organizaciones, a la vez identificar y mitigar riesgos legales. Así mismo, Orrego (2023) comentaron que es necesario que la lesividad hacia un bien jurídico protegido es un factor que justifica el ejercicio del poder punitivo por parte del Estado, este concepto se refiere al daño o perjuicio ocasionado a un bien jurídico protegido por la ley, como la vida, la seguridad, la libertad y la propiedad; por tal motivo, es decir, solo bajo ese parámetro debe darse la intervención del Derecho penal. Por ende, Gonzáles (2019) refiere que el Estado tiene la autoridad legítima para imponer sanciones penales cuando se produce una lesión significativa a dichos bienes jurídicos, con el propósito de proteger el orden social y fomentar la convivencia pacífica; sin embargo, esto debe realizarse en última ratio.

Finalmente, respecto a la **segunda subcategoría**, relacionada a la **Subsidiariedad del Derecho Penal**, Sánchez (2022) refiere que debe intervenir únicamente cuando otros mecanismos de control social resulten insuficientes e ineficaces para proteger los bienes jurídicos, priorizando así la aplicación de medidas menos intrusivas y más proporcionales. De igual manera, Peláez (2021) manifestó que, en la teoría del delito, si la conducta no es perjudicial, se trata de lo que se denomina “falta material”, por ende, la ilegalidad material se refiere a la contradicción entre la acción realizada y los valores y normas tutelados por el ordenamiento jurídico. En este caso, Vargas (2018) denota que, la ausencia de daño significa que la conducta no afecta ni amenaza bienes jurídicos protegidos. Por lo tanto, si un acto no causa daño o daño sustancial, no puede considerarse un delito sustantivo y, por ello, no es un delito. La ausencia de daño es un factor esencial para determinar si un acto es punible. Por su parte, Baquerizo (2022) refirió que la seguridad jurídica en el derecho constitucional se refiere a la certeza y previsibilidad que deben tener los ciudadanos respecto a las normas jurídicas y su aplicación. Implica que las leyes sean claras, consistentes y accesibles, y que los procedimientos legales sean justos y equitativos. Finalmente, Corcoy (2019) sostuvo que estamos en una sociedad que fuera del derecho penal, ve más adecuada la prevención que la intervención cuando las consecuencias ya se han

producido. Por tanto, es lógico que el derecho penal también sea ideal para alcanzar estos objetivos preventivos.

Respecto a los **enfoques conceptuales**, como primer término se describió al **bien jurídico** como aquellos intereses de la comunidad o el Estado, de los que presta protección el Derecho Penal; el **transporte público** beneficia el desplazamiento de los individuos de una localización a otra en una determinada área; el **SOAT**, se establece como el seguro obligatorio para accidentes de tránsito, siendo un requisito fundamental según la ley para poder operar un vehículo. La **seguridad pública** que se enfoca en regular ciertos comportamientos sociales a través de medidas normativas del orden público. En cuanto al **principio de lesividad**, este está vinculado con el daño a un bien jurídico; pero, en delitos de peligro no hay un daño real, sino que se castiga la posibilidad de peligro. De otro lado, la **inspección técnica**, se lleva a cabo en los vehículos registrados en el Registro de Propiedad Vehicular y deben someterse periódicamente a estas inspecciones para ser aprobados. Una **conducta perjudicial** se define como un acto con la intención de causar daño físico, pero sin la intención de provocar la muerte. El **principio de mínima intervención**, un criterio jurídico fundamental, establece que la vía penal debe ser utilizada solo cuando no haya otras soluciones legales disponibles. Por otro lado, se refiere a una **legislación** en la que se define solo parte del delito y se confía en otra regulación para establecer la sanción correspondiente. En cuanto al **principio de subsidiariedad**, este postula que el derecho penal debe emplearse como último recurso en la regulación del comportamiento social, es decir, solo debe aplicarse en casos graves que representen una amenaza a los bienes jurídicos protegidos.

III. METODOLOGÍA

La presente investigación por su naturaleza de estudio, se realizó bajo el enfoque cualitativo, según lo descrito por Arias (2020), este tipo de investigación tiene como finalidad realizar las observaciones correspondientes a conceptos, conductas y cualidades pero no corresponde a datos numéricos.

3.1. Tipo y diseño de investigación

Con respecto al tipo de investigación, se desarrolló una investigación de **tipo básica**, planteando una tesis con alcance descriptivo. En cuanto a la investigación básica o pura, según Fuster (2019), se refiere al tipo de indagación que es utilizada como base teórica para ciertas investigaciones, puesto que se puede desarrollar en base al alcance descriptivo o correlacional.

Respecto al diseño de investigación, este fue **teoría fundamentada**, puesto que el presente diseño de investigación tiene como finalidad la búsqueda de información conceptualizada y la comparación de datos para generar conceptos y teorías; mediante este método de investigación cualitativa pudimos realizar la recolección y análisis de información para revelar los patrones fundamentales de nuestro tema de estudio.

3.2. Categorías, subcategorías y matriz de categorización

Luego de haber determinado el tema del presente trabajo de investigación, se definió mediante un análisis, el título de nuestra investigación, el mismo que comprende dos categorías las cuales son; la categoría 1 “**Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros**”, la misma que cuenta con las subcategorías “**Delito de Peligro Concreto**” y “**Ley Penal en Blanco**”; y la categoría 2 “**Principio de Lesividad**”; considerando como subcategorías “**Mínima Intervención del Derecho Penal**” y “**Subsidiariedad del Derecho Penal**”.

Tabla 1.

Tabla de categorías y subcategorías

Categorías	Subcategorías
1. Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	Delito de Peligro Concreto Ley Penal en Blanco
2. Principio de Lesividad	Mínima intervención del Derecho Penal Subsidiariedad del Derecho Penal

Fuente: De elaboración propia de los investigadores (2023).

3.3. Escenario de estudio

Es el lugar donde se realizó la investigación, dado que la investigación se está considerando en relación con la extensión espacial en la que viven los sujetos que formaron parte de nuestro grupo de investigación (Castillo, 2021). De tal manera, la indagación se desarrolló en la ciudad de Lima, ya que este es el lugar donde se encuentran los participantes que, en relación a su conocimiento y experiencia, son a quienes se les realizó las preguntas formuladas en la guía de entrevista.

3.4. Participantes

En relación a los participantes, los sujetos comparten características similares que ayudaron a su selección, de tal manera que contribuyeron con opiniones suficientes para la realización de la investigación (Gallardo, 2017). Como participantes en esta investigación se tuvo nueve (09) abogados especialistas en materia penal, los cuales cuentan con una experiencia profesional comprobada a fin de que sus aportes sirvieran de sustento para el desarrollo de la presente investigación.

Tabla 2.***Participantes de la investigación***

N°	Apellidos y Nombres	Profesión	Años de experiencia	Cargo
1	Zamora Vásquez, Christian Saul	Abogado	11	Fiscal Provincial Del Distrito Fiscal del Callao
2	García Herrera, Nelson Humberto	Abogado	14	Fiscal Provincial Del Distrito Fiscal del Callao
3	Valdez Vargas, Erick Alonso	Abogado	8	Fiscal Adjunto Provincial del Distrito Fiscal del Callao
4	Calderón Santa Cruz, Víctor Luis	Abogado	8	Fiscal Adjunto Provincial del Distrito Fiscal del Callao
5	Linares Chipana, Carla Giannina	Abogado	10	Fiscal Adjunto Provincial del Distrito Fiscal del Callao
6	Zapata Palomino, Luz Jacqueline	Abogado	15	Fiscal Provincial del Distrito Fiscal del Callao
7	Sierra Córdova, Alexander	Abogado	13	Fiscal Adjunto Provincial del Distrito Fiscal del Callao
8	Quispe Zurita, Janet	Abogado	12	Asistente en Función Fiscal
9	Claros Torres, Fidel Humberto	Abogado	15	Abogado litigante particular

Nota: La selección de los participantes se basó en su familiaridad con el tema del estudio y en la preferencia específica de los autores.

Fuente: De elaboración propia de los investigadores (2023).

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

Las técnicas de estudio permiten el desarrollo metodológico de la indagación, son un medio para realizar nuestro objeto de estudio. La técnica para la recolección de datos que se utilizó fue la entrevista, puesto que á través de este técnica se obtuvo la información necesaria para abordar los objetivos del estudio. Asimismo, se contaron con los instrumentos que sirven como herramientas de apoyo para conseguir el objetivo de estudio (Arias, 2020). Por ende en la presente investigación se empleó como un instrumento clave la guía de entrevista, dado que, se encuentra en línea con el enfoque de tipo cualitativo, y fue aplicada a los participantes mencionados y así se recaudaron toda la información que resulta necesaria para su posterior discusión en la investigación.

Así mismo, se aplicó la técnica de recolección de análisis documental, que tuvo como función poder recopilar datos de investigación cualitativa. De ese mismo modo en el presente estudio de investigación sobre Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, el instrumento que se aplicó para la técnica mencionada fue la guía de análisis documental.

3.6. Procedimiento

Está relacionado con la realización de la investigación; en este contexto, comenzó con la identificación del problema existente en la realidad, que posteriormente se sometió a estudio. Para definir claramente el área de estudio, se llevó a cabo la creación de una matriz de categorización, que incluye los objetivos, problemas y supuestos. La estructura propuesta para este estudio contuvo los siguientes elementos: en primer lugar, la introducción; en segundo lugar, el marco teórico; en tercer lugar, la sección metodológica, que abordaron los instrumentos de investigación; en cuarto lugar, los resultados y discusión; en quinto lugar, las conclusiones; y finalmente las recomendaciones.

3.7. Rigor científico

Se materializa como el manejo adecuado que se realizó de la información, el cual se rigió por requisitos esenciales que fueron aplicados al objeto de estudio. En ese sentido, se exigió que exista este rigor científico durante la planificación, la

recolección y/o recopilación de información, y finalmente en lo que corresponde al procesamiento de datos y/o la información seleccionada (Arias, 2020). Así mismo, se cumplió con el criterio de confiabilidad o credibilidad, el cual está orientada a encontrar la equivalencia de los datos obtenidos en base a la aplicación del instrumento propuesto, así como determinar su validez, en el sentido que se busque fundamentar la interpretación (Hernández y Mendoza, 2018). Finalmente, se cumplió con la validación del instrumento denominado guía de entrevista mediante la evaluación de tres juicios de expertos, los cuales fueron codificados en la siguiente tabla:

Tabla 3.

Evaluación por juicio de expertos

VALIDADOR	CARGO	CALIFICACIÓN	CONDICIÓN
Alvarez Bocanegra, Cesar Victor	Docente UCV – Lima Norte	4	Aplicable
Guillen Chávez, Rafahel Alfonso	Docente UCV – Lima Norte	4	Aplicable
Mancilla Siancas, Victor Oswaldo	Docente UCV – Lima Norte	4	Aplicable

Fuente: De elaboración propia de los investigadores (2023)

3.8. Método de análisis de datos

Se estructura acorde a las actividades que se encuentran diseñadas de forma organizacional para dirigirse al alcance de un resultado específico. Se utilizó el método descriptivo, puesto que permitió describir los resultados obtenidos a través de los instrumentos de recolección de datos, con el fin de profundizar de manera amplia la problemática de estudio, es decir, supuso el método preciso para recoger y organizar la información y posteriormente analizarla e interpretarla. De igual manera, se utilizó el método interpretativo, la cual hace referencia a la interpretación de derecho, en especial a lo que respecta a la norma jurídica para lograr la

comprensión de los conocimientos jurídicos referentes a los principios y valores del derecho (Hernández & Mendoza, 2018). Asimismo, se utilizó el método inductivo para el desarrollo del estudio referido, es decir que permitió partir desde lo general hasta lo específico, para de esta manera encuadrar la indagación desde el planteamiento del problema hasta la determinación de verdad o falsedad de los hechos que conforman el objeto de estudio (Prieto, 2017).

3.9. Aspectos éticos

Este estudio estuvo guiado por una serie de estándares académicos que se utilizó para asegurar la calidad requerida en la investigación, utilizando para tales fines académicos el Código de ética de la UCV y las directrices institucionales que proporciona la guía de investigación a través de la Resolución N.º 062-2023 -VI-UCV. Asimismo, se tuvo en consideración las Normas APA, realizando las citas y parafraseo de lo señalado por los autores citados, respetándose la originalidad y derechos de autor, lo cual se podrá verificar con los reportes del programa turnitin.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

Tras la aplicación de los métodos de recolección de datos mediante los instrumentos, los cuales fueron tanto la guía de entrevista como la guía de análisis documental, se prosigue a la redacción de los resultados obtenidos, cuyos datos son el reflejo de las posiciones expresadas por los especialistas participantes; de igual manera, de lo obtenido del análisis documental, entre las cuales se tomó en consideración jurisprudencia y artículos relacionados al tema de estudio.

El objetivo general fue determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023; con la finalidad de desarrollar el objetivo se realizaron las siguientes preguntas:

Pregunta N° 1: De acuerdo con su experiencia diga Ud., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

Zamora (2023), García (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Sierra (2023), expresaron que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, vulnera el principio de lesividad. Este principio establece que la intervención penal solo es justificada cuando se causa un daño significativo o se pone en peligro de manera importante un bien jurídico protegido. En el caso de este delito específico, se penaliza la acción de crear o aumentar un riesgo concreto y grave para la seguridad de los pasajeros, incluso si no se ha producido un daño tangible. Adicionalmente, los entrevistados mencionan que este tipo de delito puede plantear problemas desde la perspectiva del principio de lesividad a causa que este tipo de actos debe tener su eje principal en el ámbito administrativo, ya que debe estar relacionado con el cumplimiento de requisitos, no tanto en el daño causado en sí mismo.

Zapata (2023), Quispe (2023), Claros (2023), indican que no vulnera el principio de lesividad porque el tipo penal podría estar bien redactado, pero no están de acuerdo con penalizar la omisión de los documentos y que se use la vía administrativa.

Por otro lado, Valdez (2023), refiere que el tipo penal podría vulnerar el principio de lesividad pero que va a depender de la interpretación que tenga el juzgador; la posible o potencial vulneración del tipo penal será así si se interpreta que se busca sancionar con acción penal la falta de documentos pero que no es así, lo que busca el artículo 273-A es castigar la existencia o la generación de un peligro por la carencia o ausencia de un requisito legal para circular.

Pregunta N° 2: En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

Zamora (2023), García (2023), Valdez (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Quispe (2023), Claros (2023), comentaron que este es un delito de peligro que se encuentra estrechamente ligado al transporte público, al ser un delito de peligro y al estar asociado al transporte público, el bien jurídico protegido es la Seguridad Pública, específicamente en el contexto del tráfico vehicular o tráfico rodado. Este razonamiento se aplica también al delito de conducir bajo los efectos del alcohol, que es muy similar a este delito. La diferencia radica en el tipo de peligro, pero el bien jurídico protegido y la parte perjudicada son los mismos en ambos casos. Además, argumentan que ley se enfoca en proteger los derechos reconocidos, pero ahora el derecho penal, a través del ius puniendi, busca castigar acciones que han perjudicado los bienes jurídicos penales como la vida, la salud y la integridad.

Pregunta N° 3: En base a su conocimiento ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

Zamora (2023), García (2023), Valdez (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Quispe (2023), Claros (2023), expusieron que la vulneración del principio de lesividad penal se produce cuando se aplican sanciones penales injustificadas o desproporcionadas. Los entrevistados indican que el derecho penal es la última ratio y el principio de lesividad tiene dos presupuestos: 1) El daño del bien jurídico protegido, 2) Una posible afectación grave al bien jurídico protegido; si no hay daño o una posible afectación a un bien

jurídico, se vulneraría el principio de lesividad y no se debe recurrir por vía penal sino otras vía como la administrativa.

Referente a los resultados **obtenidos del análisis de las fuentes documentales, Expediente 0006-2014-PI/TC**, el TC menciona que el principio de lesividad debe cumplir dos presupuestos: Que se haya lesionado un bien jurídico protegido y tutelado por la ley o, que se haya puesto en peligro un bien jurídico protegido y tutelado por la ley. Adicionalmente, el principio de lesividad tiene como objetivo principal en el segundo presupuesto el de penalizar las conductas de mayor riesgo o con mucho potencial en violar aquellos bienes jurídicos protegidos para las personas y la sociedad.

Análisis **Acuerdo Plenario Extraordinario 1-2016/CIJ-116**, la corte en su análisis menciona que el principio de lesividad llena de contexto al tipo penal. Por lo que, la pena estipula del peligro o la lesión de un bien jurídico. Aún así, no es cualquier acción lesiva, sino una que cause un efecto muy relevante para justificar la intervención penal. De lo contrario, se considera la atipicidad de la conducta, al carecer de relevancia penal.

Después de analizar los datos recopilados a través de los instrumentos, se realizó la discusión de las respuestas obtenidas en las entrevistas, las fuentes documentales y de los trabajos precedentes. Por tanto, se procede a presentar los planteamientos del objetivo general:

Objetivo General:	Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.
Supuesto General:	El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

El objetivo general busca determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023. **De la discusión de lo obtenido tras examinar las respuestas recopiladas mediante la Guía de entrevista**, se definió por un

consenso unánime de los participantes que el delito de producción de peligro involucra la creación de situaciones o condiciones que constituyen una amenaza para la integridad de las personas. A su vez, el principio de lesividad dicta que solo pueden ser penalizadas las acciones que efectivamente ocasionen un daño tangible o representen una amenaza real para los bienes jurídicos protegidos.

En el contexto del transporte público de pasajeros, el delito de producción de peligro puede manifestarse de diversas formas. Una de ellas es la conducción temeraria, donde los conductores ponen en riesgo la vida de los pasajeros y otros usuarios de la vía al conducir de manera imprudente, excediendo los límites de velocidad o realizando maniobras peligrosas. Esto claramente vulnera el principio de lesividad, ya que se crea un peligro inminente que puede resultar en accidentes graves o fatales. En caso de un accidente, la falta de estas medidas de seguridad puede agravar las lesiones sufridas por los pasajeros y poner en peligro su vida. La vulneración del principio de lesividad en el servicio público de transporte de pasajeros tiene graves consecuencias tanto para las personas afectadas como para la sociedad en general porque implica la pena privativa de la libertad. Por ende, es fundamental aplicar medidas preventivas y sanciones adecuadas para evitar o minimizar los riesgos asociados a actividades peligrosas; el principio de lesividad se convierte en una herramienta esencial para identificar y castigar aquellas conductas que puedan ocasionar daños graves o irreparables. Al hacerlo, se busca no solo proteger la vida y la integridad física de los pasajeros, sino también preservar la estabilidad social y económica. Además, promueve la responsabilidad individual y colectiva, incentivando la adopción de prácticas seguras y el cumplimiento de normas y regulaciones. En última instancia, el objetivo final es garantizar un entorno seguro y saludable para todos los miembros de la sociedad.

Con relación a la discusión del análisis de las fuentes documentales realizado al **Exp. 0006-2014-PI/TC**, se tiene que, el principio de lesividad cumple un rol relevante para determinar si una norma penal cumple con la función de penalizar acciones que lesionen o que ponga en peligro los bienes jurídicos protegido; sin embargo, se debe determinar en cuál de los dos presupuestos estaría recayendo la acción “punitiva” en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros porque aparentemente estaríamos en el

segundo presupuesto y de ser así, tendríamos que determinar si la configuración del delito de peligro abstracto se encuentra justificada o no, en términos constitucionales, porque tiene la apariencia que la conducta que se sanciona no lesiona ni pone en peligro concreto un bien jurídico determinado.

Asimismo, el **Acuerdo Plenario Extraordinario 1-2016/CIJ-116**, mencionó que el tipo penal necesita de material de conductas que pueden ser penalizadas y para que tengan ese fin, deben ser de relevancia penal mediante una acción lesiva que pueda causar daño o que cause daño.

Referente a la **discusión del análisis realizado a los antecedentes incorporados en el marco teórico**, Retamal (2020), en su estudio científico concluyó que las proposiciones restrictivas en general suelen caracterizarse por la exigencia dentro del campo semántico de los textos jurídicos y están sujetas a condiciones formales mínimas de inclusión, el «estado de peligro» o la «capacidad» de producir la conducta típica. En esa misma línea tenemos a Polaino (2020) con la intención de examinar los crímenes relacionados con la seguridad vial, concluyendo que el núcleo del comportamiento típico era conducir sin licencia de conducir o que no se encuentre vigente; en ese sentido, según las descripciones típicas pueden darse tres situaciones previstas en este delito: a) la pérdida de todos los puntos de la tarjeta, b) la privación cautelar de la tarjeta por sentencia judicial y c) conducir sin licencia en absoluto. Asimismo, Quispe (2021), concluyó que el principio de lesividad tiene exigencias relevantes en el derecho penal que, en caso de no ser cumplidas, el tipo penal no tendría relevancia, dándose el hecho de tener un tipo penal ante una conducta que no debe ser penalizada.

De lo mencionado se estableció que se cumple el supuesto general, el cual indica que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, a razón que existe una mala interpretación del tipo penal entendiéndose que la conducta penalizada es la omisión de documentación y permisos para circular por la vías de tránsito; a pesar de que esta omisión pueda generar una posible lesión al bien jurídico, su relevancia de no contarle no es de tal magnitud como para penalizarlo, sumado a ello, la buena o mala interpretación del tipo penal va a recaer en el juzgador.

Ahora bien, continuando con el **objetivo específico 1** de la presente investigación, se planteó, determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023:

Pregunta N° 4: En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

Zamora (2023), García (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Claros (2023), comentaron que sí consideran que el delito de peligro concreto o abstracto tiene efecto en el principio de mínima intervención del derecho penal, puesto que la mínima intervención penal nos indica que la vía o conducto penal es la última ratio para sancionar una conducta reprochable por la sociedad. El detalle estará en si repercute para bien o para mal, si es un delito de peligro concreto, repercute para bien porque hace referencia de un bien jurídico vulnerado, por lo que, en este tipo penal por la misma omisión de ciertos requisitos ya se estaría ante un acto delictivo pero la omisión de no tener la autorización o documentación necesaria no es suficiente para enfocarnos al Derecho Penal como última ratio porque estamos ante un delito que se inclina más para un delito de peligro abstracto y de ser así, la mínima intervención del derecho penal no se encuentra justificada porque es un daño que aún no existe.

Por otro lado, Valdez (2023) y Quispe (2023), comentaron que como peligro concreto no repercute en la mínima intervención del Derecho penal pero como abstracto sí. Sin embargo, el tipo penal en discusión es de delito de peligro concreto y por el hecho de ser concreto no estaríamos afectando en la mínima intervención del derecho penal; pero el problema es la interpretación porque se está entendiendo mal el tipo penal causa de que no se sanciona por la ausencia de documentos sino por el peligro que se ha causado en base de no contar con dichos documentos.

Pregunta N° 5: En base a su conocimiento, ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

Zamora (2023), García (2023), Linares (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Claros (2023), señalaron que este delito es abstracto porque implica la

criminalización de comportamientos que generalmente representan un riesgo para ciertos bienes. Sin embargo, existen circunstancias únicas en las que estas acciones no resultan en ningún daño tangible. Los delitos de peligro abstracto penalizan acciones específicas debido a su peligrosidad inherente, independientemente de si realmente ponen en riesgo efectivo algún objeto relacionado con el bien jurídico protegido.

Por otro lado, Valdez (2023), Calderón (2023) y Quispe (2023), comentaron que es un delito de peligro concreto, puesto que se puede distinguir que se exige la existencia de un peligro. Además de ello, porque la conducta y/o omisión del agente pone en riesgo la seguridad pública en conjunto con la integridad de las personas que se transportan en dicho servicio público pero el inconveniente que se presenta es en la acreditación del peligro.

Pregunta N° 6: De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿Por qué?

Zamora (2023), García (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Sierra (2023) y Quispe (2023) señalaron que, el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros sí vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal, porque ya contamos con sanciones administrativas específicas para los supuestos que se plantean en el art. 273 – A, además de ello que el Derecho Penal es de aplicación de última ratio para evitar y afectar el derecho a la libertad y, por ende se exige la relevancia penal, de esa manera buscar una sanción penal. Adicionalmente, sanciona una conducta donde no se ha causado daño y no hay afectación de un bien jurídico penal.

Por otro lado, Valdez (2023), Zapata (2023), Claros (2023), manifestaron que, el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal, porque se encuentra tipificado en el Código Penal y este principio es de última ratio como el Derecho Penal. Además de ello que, se tiene que poner límites a los conductores irresponsables que tienen pleno conocimiento que no pueden conducir un vehículo de transporte de pasajeros sin contar con los requisitos que se requiere como son:

licencia de conducir, SOAT, revisión técnica, permiso de ruta, curso de defensa civil, etc. Adicionalmente, se hace mención que el cuestionamiento a que si existe la vulneración es a causa de la interpretación penal.

Respecto a los resultados **obtenidos del análisis de las fuentes documentales**, después de la revisión del artículo “**Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte público**”, podemos comprender que la norma ha tratado de penalizar la conducta y omisión de documentación o permisos pertinentes para el servicio público de transporte pero que la penalización no está sujeta a la producción de lesiones sino con el hecho de poner en riesgo el bien jurídico protegido.

Asimismo, del análisis seleccionado de la **Sala Penal Transitoria Recurso De Nulidad N.º 1148-2019 Lima Este**, la Sala menciona que uno de los principios fundamentales en el derecho penal es el de mínima intervención, ya que determina el ejercicio punitivo como el último recurso disuasivo que el Estado usa para controlar las transgresiones que afectan bienes jurídicos. La doctrina penal admite la aplicación de este principio porque la facultad sancionatoria criminal opera cuando las demás alternativas de control han fallado. Por ello se dice que carece de sentido la intervención del derecho penal cuando existen otros medios jurídicos no penales para restablecer el orden jurídico.

Después de analizar los datos recopilados a través de los instrumentos, se realizó la discusión tanto de las respuestas obtenidas en las entrevistas, las fuentes documentales y de los trabajos precedentes. Por tanto, se presenta los planteamientos del objetivo específico 1:

Objetivo Específico 1:	Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.
Supuesto Específico 1:	El delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

Después de analizar las respuestas proporcionadas en la Guía de entrevista, se llegó a un consenso unánime entre aquellos que respaldan la noción de categorizar estas situaciones como delitos penales y los que no. Estos defensores argumentan que esta medida podría servir como un método de disuasión eficaz. Al imponer sanciones severas a las acciones que representan una amenaza para la seguridad de los pasajeros y otros usuarios de las vías públicas, se espera que las personas actúen con más precaución y sigan rigurosamente las normas de seguridad.

Por otro lado, existen críticos que sostienen que tratar estas situaciones como delitos penales puede ser excesivo y que las infracciones deberían ser tratadas principalmente como violaciones administrativas. Argumentan que las penas criminales podrían ser desproporcionadas para ciertas acciones que, aunque peligrosas, no tienen la intención maliciosa que a menudo caracteriza a otros delitos penales graves. Además, algunos señalan la importancia de considerar factores como la intencionalidad, la negligencia y las circunstancias específicas de cada caso al determinar si una acción debe clasificarse como delito penal. Por ejemplo, una negligencia leve podría no ser equiparable a una conducta intencionalmente peligrosa y, por lo tanto, no debería recibir el mismo tipo de castigo.

Respecto a la discusión del análisis de la fuente documental realizado, del **Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte público, por Alonso R. Peña Cabrera Freyre**; se determinó que es un delito de peligro concreto como indica el autor o al menos es lo que se trata de ser el tipo penal, al no contar con aquellos requisitos establecidos por la norma para que la penalización se dé porque a causa de la omisión o falta de ello se estaría poniendo en riesgo el bien jurídico protegido. Adicionalmente, se menciona que con la consumación del delito no sería con la lesión del bien jurídico sino con el incumplimiento de los requisitos de ley.

Asimismo, sobre el análisis de la **Sala Penal Transitoria Recurso De Nulidad N.º 1148-2019 Lima Este**, se determinó que el derecho penal limita su intervención cuando es estrictamente necesario en términos de utilidad social general. Para aplicar este principio, la sanción criminal solo debe regir cuando las demás alternativas de control han fallado.

Referente a la discusión del análisis realizado a los antecedentes incluidos en el marco teórico, Mayer y Vera (2022) tuvieron el objetivo de investigar el principio de sistematicidad en los casos penales, y la normativa en circulación vehicular. Concluyendo que la existencia de normas sistemáticas destructivas puede significar influir en los aspectos formales y materiales de los principios vinculados con dicha máxima; por lo que, vulnera las garantías y principios establecidos por dichas normas. En el ámbito nacional se desarrolló al autor Huamán (2022) el cual optó por el objetivo de determinar si la ampliación de la creación de una base legal confiable para justificar el tipo penal contenido en el Art. 273-A del C.P, sobre la concurrencia de riesgos en el transporte ordinario de bienes y mercancías. Concluyó que el artículo analizado establece que el carácter objetivo de este delito tiene relación con otros delitos comunes de peligro común, caracterizándose por la acción del sujeto activo, es decir, la prestación de "servicios transporte público" con exclusión de cualquier otra forma de servicio público.

De lo mencionado se estableció que se cumple con el supuesto específico 1, el cual indica que el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, debido a que un delito de peligro concreto va de la mano con la mínima intervención del Derecho Penal; ante la vulneración de los bienes jurídicos protegidos es necesario la intervención de la acción penal, ya que representan una violación a las normativas y regulaciones establecidas en la materia. Es decir, al ser un delito de peligro concreto, y como tal el potencial riesgo que se genera es lo que debe ser sancionado, debido que esto se comporta como una conducta peligrosa que al concretarse terminaría por lesionar de forma inminente a los usuarios, siendo los pasajeros en el caso del servicio de transporte público, por lo cual la prevención y supervisión es importante para proteger los bienes jurídicos individuales o colectivos, puesto que de otra manera se estaría creando una situación de inseguridad para los ciudadanos.

Por último, respecto al objetivo específico 2, en el cual se planteó identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

Pregunta N° 7: Diga Ud. ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

Zamora (2023), Valdez (2023), Calderón (2023) y Linares (2023), describieron que, la subsidiariedad del Derecho Penal está establecida para entenderla, si es que hay otra vía diferente del Derecho Penal que pueda tener la misma finalidad, entonces tenemos que ir por esa otra vía igual de satisfactoria que el Derecho Penal, que es la vía administrativa, ya que no vamos a hacer una norma administrativa para buscar una sanción, si no para cerrar lo que sería un supuesto típico para la configuración legal, la Ley Penal en blanco si bien se remite a alguna reglamentación administrativas o de otro tipo no es en busca de sanciones, si no con la finalidad de cerrar el tipo penal y señalar un supuesto típico que pueda ser sujeto contradictorio. Así mismo, manifestaron que, la Ley Penal en blanco es la aplicación de normas extrapenales, es decir, normas de rango inferior y que no están en el Derecho Penal, considerando que el Derecho Penal es subsidiario cuando los bienes jurídicos son afectados. Así mismo, hacen hincapié que la Ley Penal en blanco, es tener que revisar las normas fuera del Derecho Penal que puede ser el Reglamento de Tránsito, la Ley de Transporte y Tránsito terrestre, entre otros, para de esa manera interpretar y analizar la sanción correspondiente. De esta forma, la Ley Penal en blanco va ligada a la subsidiariedad penal, ya que esta se refiere a la no intervención del Estado.

Por otro lado, García (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Quispe (2023) y Claros (2023), optan por la posición de que si repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal porque se ven influida en cierta manera, ya que depende de la ley penal para determinar y aclarar el tipo penal.

Pregunta N° 8: En base a su experiencia ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Zamora (2023), García (2023), Valdez (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Sierra (2023), Quispe (2023), Claros (2023); describieron que, la ley penal en blanco es un término que se refiere a un requisito normativo que debe completarse con otro dispositivo legal. Por ejemplo, en el caso del delito de lesiones culposas debido a la falta de observancia de las normas de tránsito, la ley menciona que, si alguien causa lesiones debido a su culpa, se remite al reglamento nacional de tránsito, que establece las normas técnicas para el tráfico. En este caso, el

reglamento nacional de tránsito y otras regulaciones que gobiernan la circulación vehicular actúan como nuestra normativa complementaria. En el delito del artículo 273-A se indica que se genera un peligro al no cumplir con los requisitos legales para circular. Esto indica que existen requisitos legales específicos que deben cumplirse. Para conocer estos requisitos, debemos referirnos a la normativa externa al ámbito penal, como el reglamento nacional de tránsito y las regulaciones relacionadas con los vehículos.

Zapata (2023), no está de acuerdo con ello porque la conducta se encuentra tipificada y en base ello se constituye el delito.

Pregunta N° 9: En base a su conocimiento ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

García (2023), Calderón (2023), Linares (2023), Zapata (2023), Sierra (2023), Quispe (2023), Claros (2023); consideran que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros sí vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal, porque aquella persona que presta servicio de transporte público y no cuenta con alguno de los requisitos de ley como SOAT, inspección técnica vehicular, licencia de conducir y entre otros requisitos, deben tener una sanción administrativa; esa sanción administrativa tiene un bien jurídico protegido diferente al del Derecho Penal; administrativamente se protege lo que es la correcta documentación. El Derecho Penal no tiene esa finalidad, pero aparentemente en ese tipo penal se recae en ello vulnerando el principio de subsidiariedad.

Zamora (2023) y Valdez (2023), manifiestan que nos encontramos ante una mala interpretación porque el tipo penal busca proteger la vida, el cuerpo y la salud de los pasajeros. Entonces, si se considera en la interpretación que se busca proteger la documentación si se vulnera, pero al no ser así, no se encuentra en esa línea.

Respecto a los resultados **obtenidos del análisis de las fuentes documentales, Héctor Fidel Rojas Rodríguez (noviembre, 2021), La subsidiariedad y fragmentariedad del derecho penal con respecto al derecho**

administrativo sancionador, el autor explica que el principio de subsidiariedad es parte de la mínima intervención del Derecho Penal; por lo que, partiendo desde Derecho Penal, se tiene en cuenta que esta vía es de última vía de control cuando las demás fallen y debe ser analizada por la gravedad para el bien jurídico; es decir, solo las acciones peligrosas y de riesgo para la sociedad debe ser sancionadas, de no cumplir con esos requisitos, las formas de control deben ser por vías extrapenales.

Por último, **la casación N.º 982-2020, Lambayeque**; la Sala menciona que el principio de mínima intervención se acoge a dos subprincipios: Fragmentariedad y subsidiariedad (ultima ratio). En el caso de la subsidiariedad como última ratio se debe ejercer el control penal ante la sociedad cuando otros medios de control social hayan fracasado en el intento de salvaguardar el buen desarrollo de la sociedad.

Después de analizar los datos recopilados a través de los instrumentos, se realizó la discusión tanto de las respuestas obtenidas en las entrevistas, las fuentes documentales y de los trabajos precedentes. Por tanto, se procede a presentar los planteamientos del objetivo específico 2:

Objetivo Específico 2:	Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.
Supuesto Específico 2:	La Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

Después de examinar las respuestas proporcionadas en la Guía de entrevista sobre el objetivo específico 2 se llegó a un acuerdo unánime en el sentido de que la penalización a pesar de ser necesaria para un mejor control con el fin de salvaguardar la seguridad pública, aún se puede ver afectado el principio de subsidiariedad porque no hay claridad en el tipo penal. En el ámbito penal, se buscaría sanciones ante la falta de una licencia de conducir, SOAT, inspección técnica vehicular y otros.

Continuando con la discusión de lo obtenido a través del análisis de las fuentes documentales, Héctor Fidel Rojas Rodríguez (noviembre, 2021), La subsidiaridad y fragmentariedad del derecho penal con respecto al derecho administrativo sancionador; se concluyó que el principio de subsidiariedad está vinculado con el principio de mínima intervención, no puede vulnerarse uno sin afectar al otro. Adicionalmente, la acción punitiva debe ser motivada para su control por la vía penal, no puede haber una sanción penal ante una acción que es administrativa e inmoral por la sociedad, y esta conducta debe ser controlada por la vía correspondiente hasta agotar ello y cuando todas las vías de control fallen, se puede tener en cuenta la pena.

Así mismo analizando la fuente documental, **la Casación N.º 982-2020, Lambayeque**, la protección del bien jurídico es la razón que legitima la intervención penal, he allí su importancia, pues, si no se observa este principio, la actividad del legislador deviene en arbitraria e ilegítima. Asimismo, exige que el legislador explique el porqué de la protección penal y, con ello, que se pueda evaluar la "razón del Estado" que justifica la intervención del derecho penal en un ámbito concreto de las relaciones sociales.

Con respecto a **la discusión del análisis realizado a los antecedentes incluidos en el marco teórico**, Mingorance (2021) tuvo como objetivo analizar la ampliación de la normativa teniendo en cuenta que la responsabilidad penal de cualquier acto, actualmente se encuentra incluido en el Código Penal. Concluyendo que la negativa al sometimiento de pruebas que legalmente se encuentran establecidas o conducir sin permiso o licencia, resulta imposible observar la vulneración del bien jurídico llamado seguridad vial. En esa misma línea Quispe (2021) abordó el reconocer la existencia de peligro dentro del transporte público para pasajeros. Teniendo como conclusión que, el principio de mínima intervención es vulnerado por el delito en mención, porque no supera las exigencias de dicho principio; resultando ser el Derecho Administrativo sancionador.

De lo mencionado se descubrió que se cumple el supuesto específico 2; el cual manifiesta que la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal; una se encuentra vinculada con otra porque servirán para identificar el tipo penal y la sanción correspondiente.

V. CONCLUSIONES

PRIMERA: Se determinó que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad. El tipo penal aparentemente se encuentra inmerso en el segundo presupuesto del principio de lesividad, el que se menciona que es necesario el riesgo inminente o el peligro latente del bien jurídico para determinar la lesividad del mismo; a pesar de querer encontrarse en este presupuesto, no es así, porque el articulado no es claro para determinar el peligro inminente ante la ausencia de requisitos documentarios para circular.

SEGUNDA: Se determinó que el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del derecho penal; acción penal exige la existencia del peligro para sancionar la acción y, por ende, si contamos con un delito de peligro concreto, el principio de la mínima intervención no se verá afectada, pero ante un delito de peligro abstracto se debe determinar si el peligro es lesivo para no vulnerar el principio.

TERCERA: Se identificó que la ley penal en blanco repercute en la subsidiariedad del derecho penal; la subsidiariedad del derecho penal es un subprincipio del principio de mínima intervención y nos indica que la acción penal es de última ratio, y la ley penal blanco en el tipo penal 273-A ayuda a identificar la sanción y cerrar el análisis del hecho delictivo. De esta forma, la ley penal en blanco y la subsidiariedad se encuentran vinculadas.

VI. RECOMENDACIONES

PRIMERA: Se recomienda realizar la modificación del artículo 273-A “Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros” considerando que el agente no debe contar con los 3 requisitos primordiales para que la conducta se encuentre penalizada, estos requisitos son: licencia de conducir, seguro obligatorio como SOAT o AFOCAT y la inspección técnica vehicular. La modificación del artículo se debe considerar para evitar la mala interpretación y esclarecer el peligro inminente del bien jurídico.

SEGUNDA: Se recomienda análisis jurídico por una entidad del estado para determinar si el tipo penal es un delito de peligro concreto o abstracto. Teniendo en cuenta la primera recomendación se puede determinar sin duda alguna que es un delito de peligro concreto, pero aun así es adecuado el análisis jurídico.

TERCERA: Se recomienda revisar el tipo penal para que el uso de las normas extrapenales no sea extensivo para determinar una sanción penal sino podría incurrirse a que el tipo penal tiene suficientes vías administrativas para sancionar la acción u omisión sin tener que ir por la vía penal.

REFERENCIAS

- Arias, J. (2020). Proyecto de tesis: Guía para la elaboración. *Depósito legal en la Biblioteca Nacional del Perú*, 1-75. URL: https://repositorio.concytec.gob.pe/bitstream/20.500.12390/2236/1/AriasGonzales_ProyectoDeTesis_libro.pdf
- Apeseg (2022) Tres de cada diez vehículos circulan sin SOAT en el Perú. *Infobae* Retrieved from URL: <https://www.proquest.com/newspapers/apeseg-señala-que-tres-de-cada-diez-vehículos/docview/2676945783/se-2>
- Baquerizo, C. (2022). La seguridad jurídica en el Estado de derecho constitucional. *Derecho Crítico: Revista Jurídica*, Vol. II(2), 1-15. doi:DOI: <https://doi.org/10.53591/rdc.v2i2.1697> URL: <https://revistas.uap.edu.pe/ojs/index.php/LEX/article/view/1820/1988>
- Bascur, G. (2020). Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito. *Revista de estudios de la justicia universidad de chile*(32), 105-178. <https://doi.org/10.5354/0718-4735.2020.55622>. URL: <https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/55622>
- Burtscher, H., Lutz, T., & Mayer, A. (2019). A New Periodic Technical Inspection for Particle Emissions of Vehicles. *Emission Control Science and Technology*(5), 279-287. [doi:10.1007/s40825-019-00128-z](https://doi.org/10.1007/s40825-019-00128-z). URL: <https://link.springer.com/article/10.1007/s40825-019-00128-z>
- Castillo, N. (2021). Fenomenología como método de investigación cualitativa: preguntas desde la práctica investigativa. *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*, 7-18. URL: http://www.relmis.com.ar/ojs/index.php/relmis/article/view/fenomenologia_como_metodo/167
- Craig, K. (2018). Recensión: Kunsemuller Loebenfelder, Carlos, El derecho penal liberal. Los principios cardinales. *Revista de Ciencias Sociales*(72), 147-152. [https://doi.org/DOI: https://doi.org/10.22370/rcs.2018.72.2183](https://doi.org/10.22370/rcs.2018.72.2183)

- Crespo-Berti, L., Solá, M., y Benavides, M. (2021). La inconstitucionalidad de la norma penal en blanco. *Revista Dilemas Contemporáneos: Educación, Política y Valores*, XIII(15), 1-23. <https://doi.org/https://doi.org/10.46377/dilemas.v8i.2694>
- Corcoy, M. (2019). Propuestas para un derecho penal menos punitivista. *Revista de Ciencias Sociales*(75), 163-174. doi:[DOI:10.22370/rcs.2019.75.2282](https://doi.org/10.22370/rcs.2019.75.2282). URL: <https://revistas.uv.cl/index.php/rcs/article/view/2282>
- Defensoría del Pueblo. (2023). Reporte Defensorial de accidentes de tránsito. Defensoría del Pueblo. URL: <chrome-extension://efaidnbnmnibpcjpcglclefindmkaj/https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf>
- Fuster, D. (2019). Investigación cualitativa. *Método fenomenológico hermenéutico. Propósitos y Representaciones*, 201-229. URL: <http://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267> http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2307-79992019000100010
- Gallardo, E. (2017). Metodología de la Investigación. Huancayo. *Universidad Continental*, 1-98. URL: <https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/4278>
- González, D. (2019). Función simbólica del derecho penal ante la desestabilización económica y delitos conexos que alteran la paz social y seguridad. *Saperes Universitas*, Vol. II(3), 249-267. <https://doi.org/DOI:https://doi.org/10.53485/rsu.v2i3.102>
- Guerrero, L., & Morocho, K. (2022). Análisis del principio de mínima intervención penal frente a la vulneración de la presunción de Inocencia en la legislación ecuatoriana. *Revista Polo del Conocimiento*, Vol. 7(2), 955-973. doi:[DOI:10.23857/pc.v7i1.3628](https://doi.org/10.23857/pc.v7i1.3628) URL: <https://polodelconocimiento.com/ojs/index.php/es/article/view/3628/8285>

- Haque, M., & Akter, S. (2022). High efficiency public transportation system: role of big data in making recommendations. *Journal of Process Management and New Technologies*, 10, 9-21. doi:<https://doi.org/10.5937/jpmnt10-38013>
URL: <https://aseestant.ceon.rs/index.php/jouproman/article/view/38013>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta. *McGraw-Hill Interamericana Editores*, 1-744.
URL:
[http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales de consulta/Drogas de Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf](http://www.biblioteca.cij.gob.mx/Archivos/Materiales_de_consulta/Drogas_de_Abuso/Articulos/SampieriLasRutas.pdf)
- Hudec, J., & Sarkan, B. (2022). Effect of Periodic Technical Inspections of Vehicles on Traffic Accidents in the Slovak Republic. *komunikacie communications*, Vol. 24(3), 142-159. doi:[10.26552/com.C.2022.3.A142A159](https://doi.org/10.26552/com.C.2022.3.A142A159) URL:
[https://www.researchgate.net/publication/361473610 Effect of Periodic Technical Inspections of Vehicles on Traffic Accidents in the Slovak Republic](https://www.researchgate.net/publication/361473610_Effect_of_Periodic_Technical_Inspections_of_Vehicles_on_Traffic_Accidents_in_the_Slovak_Republic)
- Huamán, D. (2022). Fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del artículo 273°-A del Código Penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general. Universidad Inca Garcilaso de la Vega. URL: <http://repositorio.uiqv.edu.pe/handle/20.500.11818/6581>
- Lady, G. (2023). Principio de lesividad y el delito de “actos preparatorios, proposición, conspiración y asociaciones delictivas” en la Ley Reguladora de las Actividades Relativas a las Drogas de El Salvador. *Revista Digital de Ciencias Penales de Costa Rica*, Vol. 3(24), 1-30.
<https://doi.org/https://doi.org/10.15517/rdcp.2019.37933>
- Mayer, L., & Vera, J. (2022). Sistemática y técnica legislativa en materia penal: un estudio a partir de los delitos nucleares de la Ley de Tránsito chilena. *Revista Derecho PUCP*(88), 155-180.
<https://doi.org/10.18800/derechopucp.202201.006>
URL:<https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechopucp/article/view/24194>

- Mañalich, J. (2021). Peligro concreto y peligro abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal. *Revista Chilena de Derecho*, Vol.48(2), 79-100. <https://doi.org/DOI: 10.7764/R.482.4>
- Mingorance, A. (2021). El derecho penal del riesgo. Apuntes sobre su aplicación en el ámbito de la seguridad vial. *REVISTA DE DERECHO UNED* (28), 397 - 429. <https://doi.org/10.5944/rduned.28.2021.32884>
URL: <https://revistas.uned.es/index.php/RDUNED/article/view/32884>
- Montealegre, J., & Garzón, J. (2021). Puntos críticos de accidentes de tránsito en Ibagué, Colombia. *Estudios Demográficos Y Urbanos*, Vol.36(2), 673–715. doi:<https://doi.org/10.24201/edu.v36i2.2035> URL: <https://estudiosdemograficosyurbanos.colmex.mx/index.php/edu/article/view/2035>
- Orrego, E. (2023). Lesividad al bien jurídico como habilitante del poder punitivo del Estado. *Revista Ciencia Multidisciplinaria CUNORI*, Vol. VII(1), 101-118. doi:<https://doi.org/10.36314/cunori.v7i1.211> URL: <https://revistacunori.com/index.php/cunori/article/view/211>
- Peláez, J. (2021). Ubicación sistemática de la ausencia de lesividad de la conducta en la teoría del delito. *Nuevo Foro Penal*, Vol. VII(1), 14-67. doi:[DOI: 10.17230/nfp17.97.1](https://doi.org/10.17230/nfp17.97.1) URL: <https://publicaciones.eafit.edu.co/index.php/nuevo-foro-penal/issue/view/540>
- Pereyra, L., Gutiérrez, A., & Nerome, M. (2018). La inseguridad en el transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires. Experiencias y percepciones de mujeres y varones. *Revista Universidad del Rosario*(39), 71-95. doi:<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a>. URL: <https://revistas.urosario.edu.co/index.php/territorios/article/view/6310>
- Pérez, R., & Osal, W. (2020). Impacto de los sistemas de transporte público latinoamericanos en la movilidad urbana y en el ambiente - Impact of Latin American public transport systems on urban mobility and the environment. *Publicaciones en Ciencias y Tecnología*, Vol. 13(2), 38-53.

doi:<http://dx.doi.org/10.13140/RG.2.2.14346.70083> URL:
https://www.researchgate.net/publication/341679436_Impacto_de_los_sistemas_de_transporte_publico_latinoamericanos_en_la_movilidad_urbana_y_en_el_ambiente_-_Impact_of_Latin_American_public_transport_systems_on_urban_mobility_and_the_environment?channel=doi&linkId=5ece7885458515294514fb17&showFulltext=true

Perin, A. (2017). La condotta lesiva colposa. Una prospettiva ricostruttiva. *Política criminal*, Vol. XII(23), 207-266.
URL:<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0718-33992017000100007>

Polaino, M. (2020). Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española. *Revista CAP Jurídica Central*, Vol. 4(7), 103-128.
URL:<https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2900>

Prieto, B. (2017). El uso de los métodos deductivo e inductivo para aumentar la eficiencia del procesamiento de adquisición de evidencias digitales. *Cuadernos de contabilidad*, 1-27.
doi:<https://doi.org/10.11144/Javeriana.cc18-46.umdi> URL:
<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/cuacont/issue/view/1331>

Quispe, E. (2021). El principio de mínima intervención del derecho penal y su vulneración en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros. Universidad Nacional de Cajamarca.
<https://repositorio.unc.edu.pe/handle/20.500.14074/4459>

Ramírez, P. (2023). La acción de lesividad en el derecho procesal administrativo. *Revista Jurídica Crítica Y Derecho*, Vol. 4(7), 1-15. URL:
<https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/criticayderecho/article/view/4407/5817>

Retamal, G. (2020). Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito. *Revista de estudios de la justicia*(32), 105-178. <https://doi.org/10.5354/0718-4735.2020.55622>
URL: <https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/55622>

- Retamal, G. (2020). Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito. *Revista de estudios de la justicia*(32), 105-178. <https://doi.org/10.5354/0718-4735.2020.55622>
URL: <https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/55622>
- Rivera, Á., & Vargas, F. (2021). Factores de riesgos sociales que intervienen en la ocurrencia de accidentes de tránsito con vehículos livianos. *Revista Publicando, Vol. 8*(29), 94-101. doi:<https://doi.org/10.51528/rp.vol8.id2189>
URL: <https://revistapublicando.org/revista/index.php/crv/article/view/2189>
- Reyes-Cueva, M., Erazo-Álvarez, J., Borja-Pozo, C., y Narváez-Zurita, C. (2020). Mínima intervención penal en el juzgamiento contra delitos menores: Tutela judicial efectiva y reparación integral. *Iustitia Socialis. Revista Arbitrada de Ciencias Jurídicas.*, V(1), 295-311.
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.35381/racji.v5i1.613>
- Rodríguez, J. (2019). La década de acción de la seguridad vial y la incidentalidad vial en Colombia: ¿que es necesario hacer? *Revista Gerencia y Políticas de salud* , 18(37). <https://doi.org/10.11144/Javeriana.rgps18-37.dasv>
URL:<https://revistas.javeriana.edu.co/index.php/gerepolsal/article/view/27866>
- Rodríguez, V., & Torres, N. (2023). Los programas de cumplimiento frente a los principios del Derecho penal. Una misión imposible. *Revista en Cultura de la Legalidad, 24*, 358-366. doi:<https://doi.org/10.20318/economia.2023.7676>
URL: <https://e-revistas.uc3m.es/index.php/EUNOM/article/view/7676>
- Saif, M., Zefreh, M., & Torok, A. (2019). Public Transport Accessibility: A Literature Review. *Revista Periodica Polytechnica Transportation Engineering, Vol. 47*(1), 36-43. doi:[doi:10.3311/PPtr.12072](https://doi.org/10.3311/PPtr.12072) URL: <https://pp.bme.hu/tr/article/view/12072/8027>
- San Andrés, C. (2023). La ley penal en blanco y su afectación al principio de legalidad. *Revista 593 Digital Publisher CEIT, Vol. 8*(1), 89-103. doi:<https://doi.org/10.33386/593dp.2023.1-1.1618> URL: https://www.593dp.com/index.php/593_Digital_Publisher/article/view/1618/1400

- Sánchez, G. (2022). Derecho administrativo de la libertad transformaciones del derecho de los servicios públicos y subsidiariedad de las prerrogativas de poder público. *Revista De La Academia Colombiana De Jurisprudencia*, Vol. 1(375), 275-361. Obtenido de https://revista.academiacolombianadejurisprudencia.com.co/index.php/revisita_acj/article/view/271/308
- Torregrosa, R., & Villalba, N. (2020). Adecuación de la acción de lesividad a los medios de control contemplados en la Ley 1437 del 2011. *revista universidad santo tomas*, Vol. 15(2), 299-319. doi:<https://doi.org/10.15332/19090528/6252> URL: <https://revistas.usantotomas.edu.co/index.php/viei/article/view/6252>
- Vanerio, P., Trostchansky, J., Machado, F., & Barrios, G. (2018). Impacto de la ley uruguaya de seguridad vial en la mortalidad por siniestros de tránsito. *Revista Med. Uruguay*, 34(3), 149-154. <https://doi.org/10.29193/RMU.34.3.4> URL: http://www.scielo.edu.uy/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1688-03902018000300045
- Vargas, G. (2018). La aplicación del Principio de Subsidiariedad en la jurisprudencia de la Corte Interamericana de Derechos Humanos: avances y retos. *Iuris Dictio*(21), 99-109. <https://doi.org/https://doi.org/10.18272/iu.v21i21.1140>
- Villegas, M. (2023). Ley de Seguridad del Estado y delitos contra el orden público. *Revista de derecho Valdivia*, Vol. 36(1), 307-327. doi:<http://dx.doi.org/10.4067/S0718-09502023000100307> URL : https://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0718-09502023000100307&script=sci_abstract
- Visan, M., Lenus, S., & Mone, F. (2022). Towards intelligent public transport systems in Smart Cities; Collaborative decisions to be made. *Elsevier*, 1221-1228. doi:<https://doi.org/10.1016/j.procs.2022.01.155> URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877050922001569?via%3Dihub>

ANEXOS

Anexo 1 Tabla de categorización

PROBLEMAS	OBJETIVOS	SUPUESTOS	CATEGORÍAS	CONCEPTUALIZACIÓN	SUBCATEGORÍAS	FUENTES	TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS
<p>General</p> <p>¿De qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023?</p>	<p>General</p> <p>Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023</p>	<p>General</p> <p>El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.</p>	<p>1. Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros</p>	<p>Se refiere a la acción de crear o generar situaciones que representen un riesgo o amenaza para la seguridad e integridad de otras personas. Esta conducta involucra la creación deliberada de circunstancias que puedan causar daño físico, psicológico y material a terceros. Puede incluir la fabricación de objetos peligrosos, la manipulación negligente de sustancias riesgosas o la creación de condiciones inseguras en entornos públicos o privados. Mañalich, J. (2021). Peligro Concreto y Peligro Abstracto. Una contribución a la teoría general de la parte especial del derecho penal. Obtenido de https://www.scielo.cl/pdf/rchilder/v48n2/0718-3437-rchilder-48-02-79.pdf</p>	<p>1. Delito de peligro concreto</p> <p>2. Ley penal en blanco</p>	<p>1. Profesionales de la carrera de Derecho, especialistas en materia Penal, quienes pertenecen al Ministerio Público.</p> <p>2. Abogados.</p>	<p>Técnicas:</p> <p>-Entrevista.</p> <p>-Análisis Documental.</p>
<p>Específicos</p> <p>¿Cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?</p> <p>¿De qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?</p>	<p>Específicos</p> <p>Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal.</p> <p>Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal.</p>	<p>Específicos</p> <p>El delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal.</p> <p>La Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal.</p>	<p>2. Principio de Lesividad</p>	<p>Establece que solo se puede considerar delito aquella conducta que cause un daño o lesión efectiva a un bien jurídico protegido. Este principio exige que exista un perjuicio concreto y mensurable para que una acción sea considerada delictiva. De esta manera, se busca garantizar la proporcionalidad y evitar la penalización excesiva de conductas que no generen un daño real o tangible.</p> <p>Castro, L. (2023). Los delitos de mínima lesividad y el cese automático de la prisión preventiva. Obtenido de https://doi.org/10.46363/derecho.v1i2.6</p>	<p>1. Mínima intervención del Derecho Penal</p> <p>2. Subsidiariedad del Derecho Penal</p>		<p>Instrumentos:</p> <p>-Guía de entrevista.</p> <p>-Guía de análisis documental.</p>

Anexo 2
Instrumento de recolección de datos

1. CHRISTIAN SAUL ZAMORA VÁSQUEZ



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: Christian Saul Zamora Vásquez

Cargo/profesión/grado académico: Fiscal Provincial de la Primera Fiscalía Corporativa -
2 Despacho

Institución: Ministerio Pública - Distrito Fiscal del Callao

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga UD., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

Considero que sí vulnera el principio de lesividad a según de que dice i con o sin la habilitación otorgada por la autoridad competente, como transporte de servicio público de pasajeros necesitan es autorización de muchas entidades, muchos órganos competentes, pero como usuario del vehículo podría dar a presumir cosas posiciones no correctas a las autoridades. La norma no es clara, es muy ambigua por no ser precisa en que momento se estaría cometiendo el tipo penal habiendo ciertas situaciones que se prima mal interpreta por el simple hecho de no tener la licencia vigente, en cuenta mínima debida modificación o corrección, porque cualquier autoridad puede detener me y privarme de mi libertad por la comisión de un tipo penal, lo cual si sería un perjuicio hacia mi libertad o a mi derecho constitucional. Por ende considero de que el art 273-A tendría que tener una modificación porque es bastante amplia la interpretación, y sobre todo puede generar abuso de autoridad por parte de los efectivos policiales.

2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El bien jurídico protegido fue creado con el fin de oponerse a las personas individuales. Estas, explica que la protección del derecho establecido por la ley en el objeto de protección del derecho hasta nuestros días y la naturaleza del derecho penal a través del ius puniendi busca sancionar a aquellas conductas que han afectado los bienes jurídicos. Considero que los presupuestos establecidos en el art. 273-A es objeto en este caso de análisis, puesto que no deben abarcar en el espacio de la naturaleza del derecho penal.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

El principio de lesividad es que nadie debe ser perseguido por conductas que no afectan a los bienes jurídicos penales, y eso lo detalla el Título Preliminar del Código Penal en su art. 4. Ahora, son las conductas que afectan a bienes jurídicos penales, ya sean individuales o colectivos que avientan la persecución penal, y en este art. si estaría vulnerando el principio, porque una norma sancionadora estaría ante la posible situación de que la autoridad policial interpreta la norma ambigua privando de mi libertad. Estaríamos dejando a discrecionalidad de los efectivos policiales de poder detenernos, afectando derechos cuando aun no se vulnera el bien jurídico protegido.

Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

La mínima intervención penal nos indica que la vía a conducta penal es la última ratio para sancionar una conducta reprochable por la sociedad e impone, el delito de peligro concreto nos habla de un bien jurídico vulnerado, este tipo penal por la misma emisión de ciertos requisitos ya estamos ante un acto delictivo por la omisión de no tener la autorización o documentación necesaria, no es suficiente para irnos al Derecho Penal como última ratio. Por ello, sí considero que el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal.

5.- En base a su conocimiento, ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro en concreto? ¿por qué?

Considero que es un delito abstracto, puesto que no estamos ante un bien jurídico vulnerado sino más bien ante una acción u omisión que podría vulnerar un bien jurídico, al menos así se comprende el tipo penal. Además de ello, por la criminalización de conductas que en general crean un riesgo para bienes determinados. Teniendo en cuenta el 2073 de Lambayecque, señala que los delitos de peligro abstracto sancionan conductas características por la peligrosidad en el aspecto general, no cuando se haya puesto en riesgo efectivo.

6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

Sí, el principio de mínima intervención no debería tocar asuntos que bien en rangos del Derecho Administrativo como reitera por las cascadas de documentos que exige la norma, se crea una desnaturalización para la intervención del Derecho Penal. Considero que el hecho de que un conductor no cuente con los documentos no debería ser objeto de sanción penal sino debería ser de una administrativa. Un ejemplo si me es el caso de un conductor de SRT, si bien es cierto debería cubrir los gastos de los accidentes, esta solo tiene el fin de cubrir gastos por los lesiones a muertas para no recaer el daño y por ello debe estar inmerso a un tipo penal, no lo veo adecuado.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

El principio de subsidiariedad del Derecho Penal nos menciona que existen limitaciones para que se pueda recién iniciar con el uso punitivo del Derecho Penal; y la Ley Penal en blanco nos menciona que ante un tipo penal no solo se determina por la conducta punitiva debemos acercarnos a otras extra penales. En este caso no considero que se repercute pero que si de alguna u otra forma influye porque debemos revisar normas extra penales para analizar la conducta punitiva y determinan si se procede con pena o no.

8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Es una ley penal blanco, este artículo conforme indica que "el que presta el servicio público de transporte de pasajeros... con o sin la habilitación otorgada por la autoridad competente", desde ese punto, estamos hablando que hay que remitirse a otras normas para poder saber si la persona cuenta o no con la habilitación. Necesariamente tendríamos que obtener la información en este caso de otra vía que generalmente son las de tipo de sanción administrativa.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Opino que no es tanto una vulneración porque el principio nos menciona que debemos hacer uso de la vía penal ante modalidades que dañen bienes jurídicos. Considero que es más una mala influencia porque no se tiene claro el tipo penal. De hecho, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones cuenta con digamos técnicos para poder sancionar estas situaciones que recaen en los problemas de tránsito y en la seguridad vial.



FIRMA Y SELLO

Lima, 06 de octubre 2023.

2. NELSON HUMBERTO GARCÍA HERRERA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: NELSON HUMBERTO GARCÍA HERRERA.....

Cargo/profesión/grado académico: FISCAL PROMOTOR DE LA FAMILIA CORP. DE TRANSITO DE SEGURIDAD VIAL - 1º DERECHO

Institución: MINISTERIO PÚBLICO - DISTRITO FISCAL DE V. CALLAO..

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga UD., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

... Considero que sí, toda vez que se está sobre-penalizando un hecho o acción, y que no están claros los presupuestos, hay mucha ambigüedad.....

.....
.....
.....
.....
.....

2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El bien jurídico protegido es la seguridad pública. El tipo penal es un delito de peligro abstracto porque basta la puesta en peligro y/o la causación de un resultado para que se configure el tipo penal. El problema que se tiene aparte de la ambigüedad es la dificultad de probar el delito; la norma indica que pueda generar un peligro y no contar con la documentación no es sinónimo de que se genera un peligro potencial y por ello no se puede determinar la puesta en peligro.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

El principio de lesividad es cuando una norma perjudica al ser humano, el caso del 273-D es una norma reactiva por parte del congreso hecha en enero de 2020 a causa de un accidente en Villa El Salvador de un camión que no contaba con la documentación. A mi criterio se está sobrepenalizando cuando puede ser meramente administrativo. Si se vulnera el principio de lesividad



Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

Es un delito de peligro abstracto, no está esclarecido la pregunta de peligro: en caso de que la interpretación va a un delito de peligro concreto, el bien jurídico debe verse vulnerado. Por ello, como peligro concreto no repercute en la mínima intervención del derecho penal pero como abstracto, sí.

5.- En base a su conocimiento. ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro en concreto? ¿por qué?

Como mencione en la línea anterior, es un delito de peligro abstracto, el bien jurídico es la seguridad pública y si existe peligro potencial es abstracto como el caso de manejar en estado de ebriedad; no es que haya sido realizado pero es potencial, abstracto.



6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

... Sí, en mi opinión la vulnera claramente, es una normativa creada recientemente en menos de 3 años y surgió por un tema reactivo, por una presunta negligencia, no un tema culposo. Es decir, los legisladores crean una norma de forma reactiva sin un buen estudio de interpretación. Considero que basta con sanción pecuniaria o inhabilitación por vía administrativa antes del penal.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

... A medida de que el derecho penal es la última ratio y esta norma o artículo es una ley penal en blanco; por ello, nos tendremos que remitir a distintas normas extrapenales para analizar el tipo penal del vehículo rodado.



8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Las leyes penales en blanco son aquellas que le dan salida o espacio para ser completadas con leyes extrapenales

Considero que sí, en el primer párrafo "con o sin autorización" y por eso es ley penal en blanco.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Sí porque basta con un procedimiento administrativo sancionador para remediar.


FIRMA Y SELLO

3. ERICK ALONSO VALDEZ VARGAS

GUÍA DE ENTREVISTA

(Especialistas en materia penal)

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”

Indicaciones: El presente instrumento pretende recopilar su opinión respecto a diferentes temas relacionados al “Principio de lesividad y el delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros”.

Se solicita responder las siguientes preguntas con neutralidad y precisión, sin ser necesario el uso de citas textuales.

Entrevistado/a: Dr. Erick Alonso Valdez Vargas

Cargo/Profesión/Grado académico: Fiscal Adjunto Provincial de la Fiscalía Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial – 1º Despacho

Institución/Centro Laboral: Ministerio Público – Distrito Fiscal del Callao

Objetivo General

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga Ud., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

Voy a discrepar un poco con la pregunta porque considero que el delito de producción de peligro no vulnera el principio de lesividad, siempre y cuando se haga una correcta interpretación de tipo penal, si nosotros consideramos que el tipo penal solamente va a proteger infracciones administrativas como lo que es la carencia del SOAT o la revisión técnica vehicular, pues si, en esa instancia en ese momento si estaría vulnerando el principio de lesividad pero de tipo penal, considero yo y a lo que eh venido profundizando y escribiendo anteriormente en este delito, se ha tratado de llenar o de generar de un contenido penal, si al generar un contenido

penal ya no estaría vulnerando el principio de lesividad, estaríamos afectando bien jurídico protegido y por lo tanto no habría justamente esa vulneración. Lo explico brevemente. El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros tiene diferentes presupuestos configurativos para que pueda declararse que la conducta es típica. El problema en este tipo penal es que señala que debe existir una producción de peligro o la generación de un peligro por la carencia o por el no cumplimiento de un requisito legal para circular. Se ha malentendido este requisito como cualquier tipo de requisito, por ejemplo, el hecho de no tener SOAT ya algunas personas, algunos miembros de la Policía Nacional, también considerado que es suficiente como para poder detener una persona o considerar que el hecho ya es típico. Lo cierto es que nosotros tenemos que determinar la existencia de un peligro, un peligro concreto que haya puesto en peligro a los pasajeros y este peligro tiene que ser a raíz de una infracción o a raíz del no cumplimiento de un requisito de ley para circular. Si es que identificamos un peligro y un peligro concreto, entonces habría la obligación de un bien jurídico protegido y por lo tanto no habría, no se vulneraría el principio de la lesividad, pero como lo había iniciado, si solamente comprendemos este tipo penal que tratan de reforzar tal vez las sanciones administrativas o documentales, ahí sí, se vulnera el principio de lesividad.

2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

Bueno, estamos frente a un delito de peligro. La misma ubicación está dentro de lo que son delitos de peligro. En este caso en concreto, como estamos hablando sobre la circulación de vehículos en las vías públicas, el bien jurídico protegido es la seguridad pública. Y como estamos hablando sobre el tráfico rodado en específico, el bien jurídico protegido es el tráfico rodado. Claro, el bien jurídico protegido en específico es la seguridad pública en el tráfico rodado nacional en el ámbito peruano.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

El principio de lesividad, bueno, entendiendo que el proceso penal tiene sus cimientos en principios. Uno de esos principios es el principio de lesividad. Es muy importante en el derecho penal, porque el derecho penal es la última ratio. Como lo habíamos conversado al comienzo, estamos hablando sobre bienes jurídicos protegidos y tiene que haber una afectación de un bien jurídico protegido de una manera con gran intensidad para que pueda instarse el proceso penal. Si es que no hay una afectación grave a un bien jurídico protegido, no debería aplicarse el derecho penal. Tenemos otras vías. Pueden existir otras vías para tal vez recuperar o tal vez salvar esa pequeña vulneración que se hizo en un bien jurídico. Pero si tenemos una grave afectación a un bien jurídico protegido, entonces ya estamos frente al derecho penal. Y eso va muy de la mano con lo que es el principio de lesividad. El principio de lesividad se da cuando hay una afectación a un bien jurídico protegido, pero esa afectación es tan importante o es tan relevante que tiene que estar el derecho penal para la recuperación justamente de esta vulneración. Eso sería, en resumen, lo que podría ser el principio de lesividad penal.

Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

Hablando en general, un delito de peligro concreto no repercute en la mínima intervención del derecho penal. Puede existir algún tipo de controversia, tal vez en este delito, con respecto a lo que es si es peligro concreto o es peligro abstracto. Pero pongamos un ejemplo con un delito que ya la Corte Suprema ha señalado y establecido que es un delito de peligro concreto. El delito 273 simple, también es un delito de producción de peligro, pero es mediante exposición, incendio. La Corte Suprema ha establecido que en este delito solamente puede configurarse el que se ha puesto en peligro a una gran cantidad de personas. Como estamos hablando de

un delito contra la seguridad pública, tiene que haberse puesto en peligro a una gran cantidad de personas para que pueda configurarse este delito. Es por ello que, la Corte Suprema estableció en aquella oportunidad que aquel que realiza disparos con un arma al aire no comete este delito de peligro como tal, porque la explosión tiene que ser de una magnitud tan grande que ponga a muchas personas en peligro. Ahora, con respecto a nuestro delito que se viene investigando en esta tesis, el delito de peligro concreto en el servicio de transporte público de pasajeros tiene la misma naturaleza en lo que acabo de señalar. No repercutiría en la intervención, la mínima intervención del Derecho Penal, porque ya la Corte Suprema ha establecido que si es que hay una puesta en peligro de un carácter relevante o concreto, entonces estamos frente a una vulneración de un bien jurídico protegido. Contrario a eso, si es que la afectación es mínima, entonces sí que estaríamos yendo en contra de lo que sería la mínima intervención del Derecho Penal. Típico ejemplo, aquella persona que no tiene SOAT y es intervenida y se le imputa este delito, ¿cuál sería la grave afectación al bien jurídico protegido por no tener SOAT? Tiene que haber algo más. Tiene que ponerse en peligro concreto para que realmente no se vulnere o no se transgreda esta mínima intervención del Derecho Penal. Pero si entendemos nuevamente este delito como solamente la vulneración administrativa de algunos documentos, por supuesto, estamos vulnerando también lo que sería la mínima intervención del derecho penal.

5.- En base a su conocimiento. ¿ el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

Hay una diferencia entre un delito de peligro abstracto y de peligro concreto. Un ejemplo de un delito de peligro abstracto es el delito de conducción en estado de ebriedad, que la configuración típica señala, el que conduce, opera o maniobra vehículos encontrándose con dosaje de alcohol mayor al 0.5. En ningún momento de la descripción del tipo penal se habla que tenga que ponerse en peligro o pueda ponerse en peligro una persona o a un gran cumulo de personas. Ese delito, es un delito de peligro abstracto, no se requiere la concreción de un peligro para la configuración del tipo penal, a diferencia de los delitos de peligro concreto, como el delito 273, es un delito de peligro concreto, la corte suprema estableció que es un

delito de peligro concreto porque no puede justificarse, por ejemplo, un incendio con muy poca dimensión, tiene que ser un incendio muy grande que tenga a muchas personas en riesgo. En nuestro delito de producción de peligro en servicios públicos de transporte de pasajeros la misma descripción típica señala que pueda poner en peligro a los pasajeros, entonces ya está señalando una situación de configuración legal es una puesta en peligro, que ya estamos hablando sobre una puesta en peligro, entonces jurídicamente tiene que concretarse un peligro a los pasajeros que se encuentran en ese lugar, lo que lo convierte en un delito de peligro concreto, no un delito de peligro abstracto.

6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

No, considero que si se hace una correcta interpretación de tipo penal no vulnera la mínima intervención del derecho penal. Si es que consideramos que ese delito solamente trata de proteger lo que son infracciones documentarias, si, estamos vulnerando la mínima intervención del derecho penal. Si llenamos el contenido de este tipo penal e identificamos un peligro a los pasajeros, llenamos el contenido penal y ya no vulneraríamos la mínima intervención del derecho penal.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

La ley penal en blanco no repercute en la subsidiariedad del derecho penal. La subsidiariedad del Derecho Penal esta establecida para entenderla, más o menos si es que hay otra vía diferente del derecho penal que pueda tener la misma finalidad que busca el Derecho Penal, entonces tenemos que ir por esa otra vía, porque es la ultima ratio, la subsidiariedad y la ultima ratio van de la mano. Si es que hay otra vía igual de satisfactoria que el derecho penal, tenemos que ir por la otra vía. En este caso, que hablamos de la ley penal en blanco, en este delito por

ejemplo, porque se esta señalando tal vez, infracciones a reglamentos, tenemos que cerrar el tipo penal, por lo tanto seria una ley penal en blanco, ahora si repercute en la subsidiariedad, no repercute porque si bien podemos ir a normas administrativas, no vamos a hacer una norma administrativa para buscar una sanción, si no para cerrar lo que sería un supuesto típico para la configuración legal, no hay una relación en si entre ninguna ley penal en blanco con la subsidiariedad, porque las leyes penal en blanco si bien se remiten tal vez a algunas reglamentación administrativas o de otro tipo no es en busca de sanciones, si no con la finalidad de cerrar el tipo penal y señalar un supuesto típico que pueda ser sujeto contradictorio.

8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Si es una ley penal en blanco. El tipo penal señala una circunstancia, que se pueda generar un peligro a la vida, a la salud, a la integridad física de las personas al no cumplir con requisitos de ley para circular. Cuando señala que no hay cumplimiento de requisitos de ley, necesitamos identificar cuales son los requisitos de ley, al tener que identificar los requisitos de ley, tenemos que ir a normas penales como puede ser el reglamento nacional de tránsito, el reglamento nacional de vehículos, el reglamento nacional de infraestructuras, entonces hay muchos reglamentos que tendrían que evaluarse para poder cerrar este tipo penal e identificar la conducta concreta que podría estarse imputando.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Acá nuevamente estamos ante una situación de interpretación si consideramos que este delito va a sancionar a la persona que no tiene SOAT claro que vulnera el principio de subsidiariedad porque aquella persona que conduce y no tiene SOAT, bueno más específico, aquella persona que presta servicio de transporte público y no tiene SOAT tiene una sanción administrativa; esa sanción administrativa tiene un bien jurídico protegido diferente al del derecho penal; administrativamente se

protege lo que es la correcta documentación que debe tener una persona que está realizando la conducta o la conducción de vehículo de transporte público; el derecho penal no tiene esa finalidad, el derecho penal tiene como finalidad el proteger la integridad física de los pasajeros que están a bordo de ese vehículo, si es que la finalidad del derecho penal no es proteger la carencia de documentos sino proteger la vida, el cuerpo y la salud de los pasajeros, no se vulnera el principio de subsidiariedad pero si entendemos que este tipo penal lo que trata de proteger son la carencia documentarias sin más allá de identificar concretamente un peligro que ponga a los pasajeros al momento de la circulación vehicular entonces sí, estaría vulnerando el principio de subsidiariedad.



Dr. Erick Alonso Valdez Vargas

4. VICTOR LUIS CALDERÓN SANTA CRUZ



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: Victor Luis Calderón Santa Cruz

Cargo/profesión/grado académico: Fiscal adjunto del distrito fiscal del Callao

Institución: Ministerio Público

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga Ud., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

Si considero que se vulnera el principio de lesividad, porque el artículo 273 - A tiene una redacción y una tipificación que no está esclarecido produciendo una incorrecta interpretación. La mala interpretación de los efectivos policiales a causa de esta norma provoca que se vulneren derechos por no contar ciertos requisitos como el SOPAT, inspección técnica o autorización para circular.



2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El bien jurídico protegido es la seguridad pública. Considero que el legislador ha buscado algún tipo de sanción penal cuando todo ello debería ser sancionado en vía administrativa en la búsqueda de querer proteger la seguridad pública.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

El artículo 273-A al no tener una buena redacción deja un espacio a interpretaciones muy diferenciadas porque se da a comprender que la mera omisión de no contar licencia de conducir genera un peligro y estaría inmerso en el tipo penal. Las sanciones penales para ser penales se debe vulnerar o poner en riesgo un bien jurídico y aquí no estamos o no es claro en que momento se pone en riesgo la probable vulneración del bien jurídico.

Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

Estamos ante un delito de peligro concreto, por lo que si repercute en la mínima intervención del Derecho Penal en el sentido que este tipo penal a pesar de estar como un delito de peligro concreto no existe el peligro como tal, por lo que comprendo que el articulado debería esclarecerse o modificarse.

5.- En base a su conocimiento. ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

Es un delito de peligro concreto, a pesar de no estar de acuerdo con la redacción de este articulado se puede distinguir que se exige la existencia de un peligro, pero estamos ante la problemática de cómo podemos acreditar la existencia de ese peligro por no cumplir requisitos administrativos.



6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

Si considero que se vulnera a la mínima intervención, porque ya contamos con sanciones administrativas específicas para los supuestos que se plantean en el Artículo 273-A y el Derecho Penal es de aplicación de último ratio para evitar y afectar el derecho a la libertad y, por ende se exige la relevancia penal para buscar una sanción penal.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

La Ley Penal en blanco es la aplicación de normas extrapenales, es decir, normas de rango inferior y que no están en el Derecho Penal. Considero que el Derecho Penal es subsidiario cuando los bienes jurídicos son afectados.

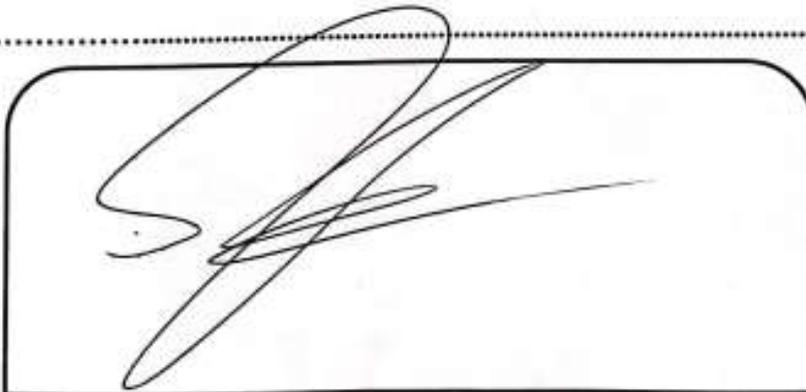


8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Si considero que es una ley penal en blanco porque no remite a otras normas con el fin de establecer una imputación objetiva.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Si considero que se vulnera el principio de subsidiariedad porque podríamos optar sanciones administrativas, para así no aplicar el Derecho Penal en los supuestos que se plasman en el Artículo 273 - A.



FIRMA Y SELLO

5. CARLA GIANNINA LINARES CHIPANA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: CARLA GIANNINA LINARES CHIPANA.....

Cargo/profesión/grado académico: FISCAL ADJUNTO - 1º DESPACHO.....

Institución: MINISTERIO PÚBLICO - CALLAO.....

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga UD., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

A MI PARECER SÍ VULNERA EL PRINCIPIO DE LESIVIDAD PORQUE.....

SE ESTÁ PENANDO UNA CONDUCTA V. OMISIÓN CUANDO NO EXISTE.....

PELIGRO DE VULNERACIÓN DEL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO Y EL.....

PRINCIPIO DE LESIVIDAD EXIGE QUE HAYA PELIGRO O DAÑO.....

.....
.....
.....
.....

2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

EL BIEN JURÍDICO PROTEGIDO SERÍA LA SEGURIDAD PÚBLICA, SE
ENTIENDE QUE AL CONDUCIR ESTE TIPO DE UNIDADES
VEHICULARES SIN CUMPLIR LOS REQUISITOS QUE INDICA EL TIPO
PENAL ESTARÍA EXPONIENDO A LOS MIEMBROS DE LA SOCIEDAD
ANTE UN POTENCIAL PELIGRO.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

NO ME PARECE QUE LA SUPUESTA OMISIÓN DEL SUJETO ACTIVO
SEA MUY GRAVE COMO PARA PRIVARLO DE SU LIBERTAD,
POR EJEMPLO, EL DELITO DE CONDUCIÓN EN ESTADO DE
EBRIEDAD ES MUCHO MÁS GRAVE QUE EL HECHO DE
CONDUCIR UN VEHÍCULO SIN LICENCIA; EN ESTE SENTIDO LA
LESIVIDAD ESTARÍA SIENDO SOBREDIMENSIONADA EN ESTA
SANCIÓN.

Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

A MI PARECER ESTAMOS ANTE UN TIPO DE DELITO ABSTRACTO QUE
PRETENDE EN SU MALA REDACCIÓN SER UN DELITO DE PELIGRO
CONCRETO, PERO AL NO IDENTIFICARSE O NO TENER RELEVANCIA
LA MAGNITUD DEL PELIGRO SE ESTARÍA VULNERANDO LA
MÍNIMA INTERVENCIÓN DEL DERECHO PENAL.

5.- En base a su conocimiento. ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

ES UN DELITO DE PELIGRO ABSTRACTO PORQUE EL PERJUICIO NO
LLEGA A COMPLETARSE SINO SE BASA EN LA POSIBILIDAD DE
QUE PUEDA PRODUCIRSE.

6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

SE VULNERA PORQUE DEBIÓ HABERSE PEJADO DENTRO DEL
MARCO ADMINISTRATIVO A CAUSA DE QUE ESTARIAMOS FORZANDO
LA APLICACIÓN DEL DERECHO PENAL A SANCIONES ADMINISTRATIVAS
Y CON PENAS MUY ALTAS.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

LAS NORMAS DE RANGO INFERIOR COMO SON LAS ADMINISTRATIVAS
NO SIRVEN PARA SANCIONAR Y REGULAR LA OMISSION DE
PERMISOS, TRÁMITES O DOCUMENTOS Y ASÍ EVITAR HACER
USO DE LA ÚLTIMA RATIO QUE ES EL DERECHO PENAL.

8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

CONSIDERO QUE NO SOLO ES UNA LEY PENAL EN BLANCO, SINO TAMBIÉN QUE ES AMBIGÜA, YA QUE LO DEJA LIBRE A INTERPRETACIÓN DEL JUZGADOR.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

CONCORDANDO CON OTRAS NORMAS QUE PUEDEN REGULAR LOS SUPUESTOS DEL ARTÍCULO EN MENCIÓN, PARA ASÍ EVITAR LA APLICACIÓN DE UNA PENA A CAUSA DE UNA MALA INTERPRETACIÓN. A MI PARECER, SI SE VULNERA EL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD.


FIRMA Y SELLO

6. LUZ JACQUELINE ZAPATA PALOMINO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: Luz Jacqueline Zapata Palomino.....

Cargo/profesión/grado académico: Fiscal Provincial de la Fiscalía Corporativa de Tránsito y Seguridad Vial - 2º Despacho

Institución: Ministerio Público - Distrito Fiscal del Callao.....

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga UD., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

No, porque una persona que conduce un vehículo y si es de servicio público de pasajeros tiene que cumplir con todos los requisitos para realizar dicho servicio, cada uno de ellos cumple una revisión.....

.....
.....
.....



2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El bien jurídico protegido es el peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas.
Este es un delito doloso.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

Es cuando el actuar de una persona no afecta la ley ni la norma, ni la moral, ni afecta a terceros, por lo tanto el Estado no puede intervenir en ese actuar.



Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

El delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, puesto que el delito de peligro concreto hace referencia de un bien jurídico vulnerado por la omisión de cumplir con ciertas requisitos, al no tener la autorización y documentación necesaria por lo cual no es suficiente para irnos al Derecho Penal como última ratio.

5.- En base a su conocimiento, ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro en concreto? ¿por qué?

Es un delito de peligro abstracto, porque no se requiere que la acción del sujeto haya ocasionado un daño, sólo se requiere que pueda crear el peligro.



6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

Conocido también como última ratio, no considero que este delito vulnere el principio de mínima intervención del derecho porque se tiene que poner límites a los conductores irresponsables que tienen pleno conocimiento que no pueden conducir un vehículo y menos uno de transporte de pasajeros sin contar con los requisitos que se requiere. Los son: licencia de conducir, SPAT, revisión técnica, permiso de ruta, curso de defensa civil, entre otros.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

El principio de subsidiariedad hace referencia a que existen limitaciones para que se pueda iniciar con el uso positivo del Derecho Penal. Por otro lado, la ley Penal en blanco hace referencia que ante la comisión de un tipo penal no solo se determina por la conducta punitiva sino también debemos acogernos a otras extra penales.



8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

No, porque en el mismo artículo 273-A del Código Penal se señala en que circunstancia una conducta constituye dicho delito.

.....
.....
.....

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

No, porque antes que se promulgase la Norma, de este delito, con decir sin licencia, sin S.O.A.T., sin revisión técnica; solo con figuraba una infracción al Reglamento de Tránsito, se imponía una papeleta y era suficiente pero la realidad es otra, porque se concluyó que estas conductores continuaban en esta conducta y es más, no cancelaban las papeletas y seguían cometiendo estas conductas.


FIRMA Y SELLO

7. ALEXANDER SIERRA CÓRDOVA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: *Alexander Sierra Córdova*

Cargo/profesión/grado académico: *Fiscal adjunto*

Institución: *Fiscalía General de Transito - Ministerio público*

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga UD., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

Se podría decir que sí pero se tiene que establecer cuando se comete el delito y eso no lo cubren la normas el simple hecho de no contar con documentos no puede ser penado entonces, yo diría que sí se vulnera el principio de lesividad.

2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

La norma busca salvaguardar la salud social y la seguridad de quienes circulan por una vía, pero de la forma punitiva como prevención o precaución de una posible transgresión de los derechos.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

Yo entiendo que es cuando no se cumple los supuestos para penalizar una conducta y en esta norma no considero que haya un peligro directo y se tiene que revisar con la realidad como un conductor que quizás se venció su licencia un día antes. Creo que es muy extraño.

Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro en concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

*Esté es un delito por actividad, es decir, al no cumplir
con requisitos se estaría poniendo en peligro como un delito
abstracto y en esa línea se vulnera el principio de mínima
intervención. Como concreto, no lo veo así.*

5.- En base a su conocimiento, ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro en concreto? ¿por qué?

*Como mencioné antes, es un delito de peligro abstracto
porque es un supuesto que pudiera producirse el
peligro.*

6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

Si vulnera porque no esclarece la norma, sería mejor que se indique solo por la comisión de inspección técnica pero así como está redacta no.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

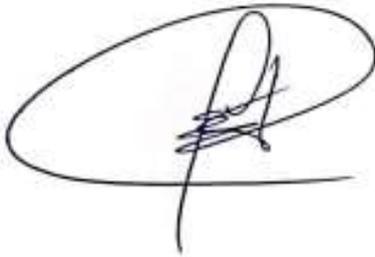
Estuvimos nuevamente ante una conducta sobrepunida que no debería ser así y como ley penal en blanco debemos usar varios criterios en otras normas de otros órganos jurisdiccionales.

8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Si, porque los preceptos del 273-A nos dice de forma general que debemos aplicar distintos criterios y estaríamos ante el problema de la mala interpretación.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Si lo vemos en el sentido de que no cuenta con ningún requisito, ahí no. Sin embargo, no nos dice eso sino que se toma cualquier requisito faltante, ahí sí se vulnera.


FIRMA Y SELLO

8. JANET QUISPE ZURITA



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: Janet Quispe Zurita

Cargo/profesión/grado académico: Asistente fiscal del distrito fiscal del Calleo - 3º Juzgado

Institución: Ministerio Público

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga Ud., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

No vulnera porque el bien jurídico penal no ha sido dañado y la lesión no es significativa.

Considero que este delito no amerita la intervención del poder punitivo.



2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros se comete de forma dolosa, con el conocimiento y voluntad del sujeto activo sin contar con los requisitos de ley para su circulación.

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

El principio de lesividad o especificidad enseña que nadie debe ser perseguido por conductas que no afecten o arriesguen bienes jurídicos penales individuales o selectivos. En caso de ser perseguido por conductas que no transgredan los bienes jurídicos se estaría vulnerando dicho principio.



Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

En el derecho penal su intervención es considerada como la última vía para sancionar o castigar acciones que la sociedad repudia o no acepta. El delito de peligro concreto se da ante la transgresión de un bien jurídico protegido, de esta forma repercute en el principio de mínima intervención del derecho penal.

5.- En base a su conocimiento. ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

Es de peligro concreto porque la conducta del autor ha causado daño y/o puesto en riesgo la seguridad pública en conjunto con la integridad de las personas que se transportan en dicho servicio público.



6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

Considero que sí porque sanciona una conducta.....
donde no se ha causado daño y no hay afectación
de un bien jurídico penal.

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

La ley penal en blanco es tener que revisar las
normas fuera del derecho penal que puede ser el
Reglamento de Tránsito, la Ley de Transporte y
Tránsito Terrestre, entre otros; para interpretar y
analizar la sanción correspondiente. De esta forma, la
Ley Penal en blanco va ligada a la subsidiariedad
penal, ya que esta se refiere a la no intervención
del Estado.



8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Sí, es una ley penal en blanco porque para que se configure dicho delito hay que recurrir a otras normas reglamentarias de rango inferior como las administrativas.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Considero que sí, porque hay otras instituciones que pueden intervenir para proteger esos derechos con mayor eficiencia. Por otro lado, es competencia de otras instituciones regular ello.


FIRMA Y SELLO

Lima, 15 de set. 2023.

9. FIDEL HUMBERTO CLAROS TORRES



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO
ESCUELA ACADÉMICO PROFESIONAL DE DERECHO

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023.

Entrevistado/a: Fidel Humberto Claros Torres

Cargo/profesión/grado académico: Abogado Penalista

Institución: Estudio Jurídico Claros y Asociados

Objetivo general

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

1.- De acuerdo a su experiencia diga Ud., ¿de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad? ¿por qué?

De conformidad al principio de lesividad este protege ante cualquier peligro o lesión al bien jurídico protegido como es la Seguridad Pública, y este no se ve vulnerado o en peligro según el tipo penal 273-A



2.- En su opinión, ¿cuál considera usted que es la naturaleza jurídico-penal y el bien jurídico protegido por el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros? ¿por qué?

El bien Jurídico Protegido es la seguridad Pública del tráfico, aquí tiene como finalidad preservar la conducta idónea del que presta el servicio Público de transportes de pasajeros y cumpliendo los requisitos de Ley

3.- De acuerdo a su conocimiento, ¿qué entiende usted por vulneración de principio de lesividad penal?

Que se afectan los bienes Jurídicos protegidos y se establece que la comisión de un delito debe implicar un daño real o un gran peligro.



Objetivo específico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal, Lima, 2023.

4.- En su opinión, ¿cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal?

El Derecho Penal es la última ratio, es decir, es la última vía para proteger al bien Jurídico o sancionar al responsable de quien lo haya vulnerado. Por este motivo, el tipo Penal repercute en el principio de mínima intervención como delito de peligro abstracto, no concreto.

5.- En base a su conocimiento, ¿el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es un delito de peligro abstracto o es un delito de peligro concreto? ¿por qué?

Es un delito de Peligro abstracto porque la acción u omisión del agente pone en riesgo la seguridad Pública del Tráfico



6.- De acuerdo a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de mínima intervención del Derecho Penal? ¿por qué?

No, porque se encuentra tipificado en el código Penal y este principio es de última ratio como el Derecho Penal

Objetivo específico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal, Lima, 2023.

7.- Diga Ud., ¿de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal?

La Ley Penal en Blanco consiste en remitirnos a normas extrapenales para determinar la sanción aplicable, esta se puede ver influenciada por el principio de subsidiariedad porque esta consiste en la obligación de intervención del estado solo cuando es necesario.



8.- En base a su experiencia, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros es una Ley Penal en blanco? ¿por qué?

Sí, porque tenemos que remitirnos a normas y reglamentos fuera del Código Penal.

9.- De acuerdo a su conocimiento, ¿considera que el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio subsidiariedad del Derecho Penal? ¿por qué?

Sí podría vulnerar porque las sanciones por la omisión de los documentos o permisos puede ir por la vía administrativa.


FIRMA Y SELLO

Lima, 09 de 10 de 2023.

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: "Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Objetivo General

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	<p>Principio de lesividad: Configuración de un delito de peligro abstracto se justifica por la existencia de un «peligro potencial» [Exp. 0006-2014-PI/TC].</p> <p>https://lpderecho.pe/principio-lesividad-configuracion-delito-peligro-abstracto-justifica-existencia-peligro-potencial-exp-0006-2014-pi-tc/</p>
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	<p>El tribunal constitucional señala que el principio de lesividad se encuentra recogida en el artículo IV el Título Preliminar del Código Penal que establece que "la pena, necesariamente, precisa de la lesión o puesta en peligro de bienes jurídicos tutelados por la ley". Según el principio de lesividad penal, que se identifica con la máxima "<i>nullum crimen sine iniuria</i>", una conducta será considerada ilícita solo si lesiona o pone en peligro un bien jurídicamente protegido, sea individual o colectivo. Dicho en otras palabras, la imposición de la sanción penal solo puede ser considerada constitucionalmente legítima si resulta necesaria para la protección de los bienes jurídicos esenciales frente a las conductas lesivas o peligrosas para estos. De ahí que no se trate de una simple presunción normativa de lesividad o puesta</p>

	<p>en peligro, sino que se requiere de la verificación razonable de ésta, a partir de las características concretas de cada conducta.</p>
<p>ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL</p>	<p>Acorde a lo mencionado por el TC, podemos analizar que el principio de lesividad debe cumplir dos presupuestos: Que se haya lesionado un bien jurídico protegido y tutelado por la ley o, que se haya puesto en peligro un bien jurídico protegido y tutelado por la ley.</p> <p>Adicionalmente, el principio de lesividad tiene como objetivo principal en el segundo presupuesto el de penalizar las conductas de mayor riesgo o con mucho potencial en violar aquellos bienes jurídicos protegidos para las personas y la sociedad.</p>
<p>CONCLUSIÓN</p>	<p>Se concluye que, el principio de lesividad cumple un rol relevante para determinar si una norma penal cumple con la función de penalizar acciones que lesionen o que se ponga en peligro los bienes jurídicos protegido; sin embargo, se debe determinar en cuál de los dos presupuestos estaría recayendo la acción “punitiva” en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros porque aparentemente estaríamos en el segundo presupuesto y de ser así, tendríamos que determinar si la configuración del delito de peligro abstracto se encuentra justificada o no, en términos constitucionales porque tiene la apariencia que la conducta que se sanciona no lesiona ni pone en peligro concreto un bien jurídico determinado.</p>

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”.

Objetivo General

Determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad, Lima, 2023.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	Ante afectaciones «muy leves» al principio de lesividad, corresponde considerar la atipicidad de la conducta (doctrina legal) [Acuerdo Plenario Extraordinario 1-2016/CIJ-116] https://lpderecho.pe/lagravante-delito-violencia-resistencia-autoridad-policial-tipicidad-determinacion-judicial-pena/
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	La interpretación conforme a principios viene a corregir una situación de justicia creada por la falta de precisión de la norma, o, por la ausencia de la misma. Los principios fundamentales a analizar, enunciativa y no exclusivamente, son: el principio de legalidad, el principio de lesividad y el principio de culpabilidad. El principio de lesividad es el que dota de contenido material al tipo penal. En virtud de este principio, la pena precisa de la puesta en peligro o lesión de un bien jurídico. Sin embargo, no se trata de cualquier acción peligrosa, o lesiva, sino se trata de aquella que cause un impacto lo suficientemente importante para que se justifique la intervención penal. Caso contrario, ante afectaciones muy leves a este principio, lo que

	<p>corresponde es considerar la atipicidad de la conducta, al carecer de relevancia penal.</p>
<p>ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL</p>	<p>La corte en su análisis menciona que el principio de lesividad llena de contenido o contexto al tipo penal. Por lo que, la pena precisa de la puesta en peligro o lesión de un bien jurídico. Sin embargo, no se trata de cualquier acción peligrosa, o lesiva, sino se trata de aquella que cause un impacto lo suficientemente importante para que se justifique la intervención penal. Caso contrario, ante afectaciones muy leves a este principio, lo que corresponde es considerar la atipicidad de la conducta, al carecer de relevancia penal.</p>
<p>CONCLUSIÓN</p>	<p>Se concluye que el tipo penal necesita de material de conductas que pueden ser penalizadas y para que tengan ese fin, deben ser de relevancia penal mediante una acción lesiva que pueda causar daño o que cause daño.</p>

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”.

Objetivo Especifico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	Análisis del nuevo delito de producción de peligro en medios de transporte público, por Alonso R. Peña Cabrera Freyre, con fecha 30 de enero de 2020. https://lpderecho.pe/analisis-nuevo-delito-produccion-peligro-medios-transporte-publico/
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	Según Alonso Peña, nos indica lo siguiente: “...el caso del tipo penal de <i>“peligro”</i> , su penalización no requiere que se produzca un estado de lesión, pues basta que se verifique que la conducta era idónea y apta, para poner en riesgo el bien jurídico, desde un doble baremo: ex –ante y ex -post; toman lugar, entonces los tipos penales de peligro concreto”. También nos señala que, “...es la situación de peligro “concreto” que genera el autor como consecuencia de no cumplir con los requisitos para circular (norma penal en blanco, necesidad de remisión a legislación administrativa pertinente); esto implica que dicha contravención normativa es la que debe haber provocado el riesgo - jurídicamente desaprobado-, con ello colocar en una situación de peligro a la seguridad, integridad y bienes jurídicos fundamentales de las personas”.

	<p>Finalmente, con respecto a la consumación menciona que <i>“...su materialidad típica se agota con la realización de la conducta descrita en el artículo 273°-A del CP, siempre que genere el peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas, producto del incumplimiento de los requisitos de ley para circular esta clase de medios de transporte (como no contar con el SOAT) o de no haber pasado la última inspección técnica vehicular. Este es el baremo a considerar para determinar la presencia del riesgo jurídicamente desaprobado. Bajo una conducta de tal naturaleza, no resulta admisible la tentativa, sin defecto de poder advertirse a este nivel, una infracción administrativa”</i>.</p>
<p>ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL</p>	<p>Según nuestro análisis, podemos comprender que la norma ha tratado de penalizar la conducta y omisión de documentación o permisos pertinentes para el servicio público de transporte de pasajeros pero que la penalización no está sujeta a la producción de lesiones sino con el hecho de poner en peligro el bien jurídico protegido.</p>
<p>CONCLUSIÓN</p>	<p>Podemos concluir que estaríamos ante un peligro concreto como indica el autor o al menos es lo que se trata de ser el tipo penal, al no contar con los requisitos establecidos por la norma para que la penalización se dé porque a causa de la omisión o falta de ello se estaría poniendo en riesgo el bien jurídico protegido. Adicionalmente, se menciona que con la consumación del delito no sería con la lesión del bien jurídico sino con el incumplimiento de los requisitos de ley.</p>

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”.

Objetivo Especifico 1

Determinar cómo el delito de peligro concreto repercute en la mínima intervención del Derecho Penal.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	SALA PENAL TRANSITORIA RECURSO DE NULIDAD N.º 1148-2019 LIMA ESTE https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Recurso-de-nulidad-1148-2019-Lima-Este-LP.pdf
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	La parte civil, en su recurso de nulidad (foja 669), solicitó la nulidad de la sentencia recurrida. En esencia, afirmó una vulneración del principio de legalidad en relación con el tipo penal de usurpación. Estima que la Sala Superior afirmó equivocadamente que antes de acudir a la vía penal debió recurrir a la Fiscalía de Familia, para que tome acciones respecto a la perturbación de la posesión ejercida en su contra, de conformidad con la Ley N.º 26260, Ley de Protección Frente a la Violencia Familiar; todo esto en aplicación del principio de ultima ratio del derecho penal.
ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	Según la Sala, los principios fundamentales que rigen el derecho penal se encuentra el de mínima intervención, el cual supone que el ejercicio del poder de punición tiene que ser el último recurso disuasivo que puede utilizar el Estado para controlar las transgresiones normativas que afectan

	<p>bienes jurídicos. Este principio es admitido unánimemente por la doctrina penal y en aplicación de este principio, el ejercicio de la facultad sancionatoria criminal debe operar cuando las demás alternativas de control han fallado, es decir, que carece de sentido la intervención del derecho penal cuando existe la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos no penales para restablecer el orden jurídico.</p>
CONCLUSIÓN	<p>Se puede concluir que el derecho penal ha de reducir su intervención a aquello que sea estrictamente necesario en términos de utilidad social general. En aplicación de este principio, el ejercicio de la facultad sancionatoria criminal debe operar cuando las demás alternativas de control han fallado, es decir, que carece de sentido la intervención del derecho penal cuando existe la posibilidad de utilizar otros medios o instrumentos jurídicos no penales para restablecer el orden jurídico</p>

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”.

Objetivo Especifico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	LA SUBSIDIARIDAD Y FRAGMENTARIEDAD DEL DERECHO PENAL CON RESPECTO AL DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR. Autor: Héctor Fidel Rojas Rodríguez https://repositorio.pucp.edu.pe/index/bitstream/handle/123456789/182702/Rojas%20Rodr%C3%ADquez.pdf?sequence=1&isAllowed=y
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	Se entiende que el Derecho penal solo debe intervenir cuando otras ramas del ordenamiento jurídico resultan insuficientes, es decir, se debe recurrir al Derecho penal cuando fallan todos los demás controles sociales, debido a la gravedad que revisten sus sanciones, por lo que los ataques leves a bienes jurídicos deben ser intervenidas por formas de control extrapenal. El principio de subsidiariedad se complementa con el de fragmentariedad, y ambos se aglomeran alrededor del principio de mínima intervención del Derecho Penal. Este, de acuerdo con Villavicencio, es una directriz de política criminal que implica un triple contenido: El derecho penal debe seleccionar los ataques que impliquen una especial gravedad para el bien jurídico; se debe tipificar solo una parte de las conductas que en las demás ramas del

	<p>Ordenamiento se califican como antijurídicas; y las acciones meramente inmorales no deben ser castigadas.</p>
ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	<p>El principio de subsidiariedad es parte de la mínima intervención del Derecho Penal; por lo que, partiendo desde Derecho Penal, se tiene en cuenta que esta vía es de última vía de control cuando las demás fallen y debe ser analizada por la gravedad para el bien jurídico; es decir, solo las acciones peligrosas y de riesgo para la sociedad debe ser sancionadas, de no cumplir con esos requisitos, las formas de control deben ser por vías extrapenales.</p>
CONCLUSIÓN	<p>Se concluye que el principio de subsidiariedad está vinculado con el principio de mínima intervención, no puede vulnerarse uno sin afectar al otro. Adicionalmente, la acción punitiva debe ser motivada para su control por la vía penal, no puede haber una sanción penal ante una acción que es administrativa e inmoral por la sociedad, y esta conducta debe ser controlada por la vía correspondiente hasta agotar ello y cuando todas las vías de control fallen, se puede tener en cuenta la pena.</p>

GUÍA DE ANÁLISIS DOCUMENTAL

Título: “Principio de lesividad y delito de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023”.

Objetivo Especifico 2

Identificar de qué manera la Ley Penal en blanco repercute en la subsidiariedad del Derecho Penal.

AUTOR: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián y Pari Pari, Alberths Anselmo.

FECHA: 09/10/2023

FUENTE DOCUMENTAL	SALA PENAL PERMANENTE CASACIÓN N.º 982-2020, LAMBAYEQUE https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2022/05/Casacion-982-2020-Lambayeque-LPDerecho.pdf
CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	El principio de intervención mínima constituye un límite al ius puniendi del Estado, pues señala que se justifica la intervención penal siempre que esta sea necesaria e indispensable para el mantenimiento de lo armonía social, pues el derecho penal deja de ser necesario para proteger a la sociedad cuando esto puede conseguirse por otros medios, que serán preferibles en tanto sean menos lesivos para los derechos individuales. En ese sentido, se tiene que este principio acoge los siguientes: subprincipios: fragmentariedad y subsidiariedad (ultima ratio). En tal virtud, el principio de fragmentariedad establece que el derecho penal no interviene en la regulación de todas las conductas lesivas de los bienes que protege, sino solo en las modalidades más peligrosas. Asimismo, el principio de subsidiariedad y/o ultima ratio señala que el derecho penal deberá intervenir exclusivamente cuando otros medios de

	control social hayan fracasado en el intento de salvaguardar el buen desarrollo de la sociedad.
ANÁLISIS DEL CONTENIDO DE LA FUENTE DOCUMENTAL	El principio de mínima intervención se acoge a dos subprincipios: Fragmentariedad y subsidiariedad (ultima ratio). En el caso de la subsidiariedad como última ratio se debe ejercer el control penal ante la sociedad cuando otros medios de control social hayan fracasado en el intento de salvaguardar el buen desarrollo de la sociedad.
CONCLUSIÓN	Concluyendo que la protección del bien jurídico es la razón que legitima la intervención penal, he allí su importancia, pues, si no se observa este principio, la actividad del legislador deviene en arbitraria e ilegítima. Asimismo, exige que el legislador explique el porqué de la protección penal y, con ello, que se pueda evaluar la "razón del Estado" que justifica la intervención del derecho penal en un ámbito concreto de las relaciones sociales.

Anexo 3 Consentimiento informado

1. DR. ZAMORA VÁSQUEZ, CHRISTIAN SAUL



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código.Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una



serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: arroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Christian Saul Zamora Vazquez
N° CAL: 1675 I.C.A.A.
Fecha y hora: 06-10-23 12:22 PM


Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

2. DR. GARCÍA HERRERA, NELSON HUMBERTO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código.Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una

Nelson Humberto García Herrera
Fiscalía Provincial Constitucional
Tribunal Superior de Justicia de Lima
Escuela Superior de Derecho



serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde


Nelson Humberto Gabriela Herrera
Fiscal Provincial
Fiscalía Provincial Corporativa de
Seguridad y Seguridad Vial del Callao
Provincia de Lima





es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: oarroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Nelson García Herrera N
N° CAL: 48199
Fecha y hora: 07-10-23 19:00 PA



Nelson Humberto García Herrera
Fiscalía Provincial Corporativa de
Tarma y Seguridad del Callejón
Firma y Sello
Entrevistado



**Huella Dactilar
(Dedo Índice)**

3. DR. VALDEZ VARGAS, ERICK ALONSO



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código.Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una



serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: oarroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucata@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Erick Alonso Valdez Vargas
N° CAL: C.A.A. 09274
Fecha y hora: 05 oct. 2023 14:56 P.M.



Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

4. DR. CALDERÓN SANTA CRUZ, VÍCTOR LUIS



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código.Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una

serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: oarroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucal@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: VICTOR LUIS CALDERÓN SANTA CRUZ

N° CAL: 67393

Fecha y hora: 07 OCT. 2023 20:34 P.M.


Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

5. DRA. LINARES CHIPANA, CARLA GIANNINA



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación



La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una

serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde



es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: arroyovivi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucacat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: CARLA GERMINE LINARES CHAPANA
N° CAL: 40227
Fecha y hora: 06.10.23 15:51



Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

6. DRA. ZAPATA PALOMINO, LUZ JACQUELINE



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023"

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código Penal, vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo VI, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una





serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de Lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 20 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

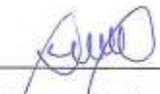
Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra email: arroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor (Cucat Vilchez, Carola Patricia.) email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Luz Jacqueline Zapata Palacios
N° CAL: 28.195
Fecha y hora: 10/10/2023 02:15 P.M.


Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

7. DR. SIERRA CÓRDOVA, ALEXANDER



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023"

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código Penal. vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una



serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de Lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 20 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra email: arroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor (Cucat Vilchez, Carola Patricia.) email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Alexander Sime Cordova
N° CAL: 99433
Fecha y hora: 11-10-23 16:45


Firma y Sello
Entrevistado


Huella Dactilar
(Dedo Índice)

8. DRA. QUISPE ZURITA, JANET



Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023"

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código Penal. vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de Derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.



Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo VI, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una

serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de Lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 20 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.



Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra email: parroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor (Cucat Vilchez, Carola Patricia.) email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Janet Quispe Zuñiga
N° CAL: 36243
Fecha y hora: 15-10-23 16:25:PM



Firma y Sello
Entrevistado



Huella Dactilar
(Dedo Índice)

9. DR. CLAROS TORRES, FIDEL HUMBERTO



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

Consentimiento Informado

Título de la investigación: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".

Investigadores: Arroyo Vizcarra, Oscar Adrián / Pari Pari, Alberths Anselmo.

Propósito del estudio

Le invitamos a participar en la investigación titulada "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023", cuyo objetivo es determinar si delito tipificado en el Art. 273 - A del Código.Penal vulnera el principio de lesividad. Esta investigación es desarrollada por los estudiantes de pregrado de la carrera profesional de derecho, de la Universidad César Vallejo, Campus Lima Norte, aprobado por la autoridad correspondiente de la Universidad.

Describir el impacto del problema de la investigación

La presente investigación pretende esclarecer y determinar la vulneración del principio de lesividad mediante la criminalización de las conductas tipificadas en el artículo 273-A del Código Penal, teniendo en cuenta todas las herramientas disponibles que permitan tomar decisiones fundamentadas en derecho, a sabiendas que el tipo penal anteriormente señalado sanciona 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 SOAT vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno ni mayor de tres años, si bien es cierto que en el título preliminar del Código Penal en su artículo IV, menciona el principio de lesividad, es decir, para poder sancionar una conducta punible se requiere lesionar a un bien jurídico, más no por carecer una



serie de documentos para poder circular y que este sea sancionado por la vía administrativa.

Procedimiento

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

1. Se realizará una entrevista donde se recogerán datos personales y algunas preguntas sobre la investigación titulada: "Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023".
2. Esta entrevista tendrá un tiempo aproximado de 30 minutos y se realizará en el ambiente designado por el entrevistado de cada una de las instituciones a visitar. Las respuestas de la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y, por lo tanto, serán anónimas.

Participación voluntaria (principio de autonomía):

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

Riesgo (principio de No maleficencia):

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

Beneficios (principio de beneficencia):

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

Confidencialidad (principio de justicia):

Los datos recolectados deben ser anónimos y no tener ninguna forma de identificar al participante. Garantizamos que la información que usted nos brinde



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

es totalmente Confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de la investigación. Los datos permanecerán bajo custodia del investigador principal y pasado un tiempo determinado serán eliminados convenientemente.

Problemas o preguntas:

Si tiene preguntas sobre la investigación puede contactar con los Investigadores Pari Pari, Alberths Anselmo, email: aparipa@ucvvirtual.edu.pe Oscar Adrián, Arroyo Vizcarra, email: garroyovi@ucvvirtual.edu.pe y Docente asesor Cucat Vilchez, Carola Patricia, email: ccucat@ucvvirtual.edu.pe

Consentimiento

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

Nombre y apellidos: Fidel Humberto Claros Torres
N° CAL: 50198
Fecha y hora: 09/10/2022 14.00 HORAS


Fidel H. Claros Torres
ABOGADO
C.A.L. 50198



Firma y Sello
Entrevistado

Huella Dactilar
(Dedo Índice)

Anexo 4
Matriz Evaluación por juicio de expertos



CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor(a): CÉSAR VICTOR ALBERTO ROSALES.....

Presente.-

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Pregrado de la Escuela de Derecho y Humanidades de la UCV, sección C1, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Proyecto de investigación.

El nombre de mi título de investigación es: "**Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023**" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

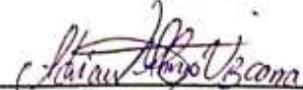
El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de validación.
- Guía de entrevista.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.


Parí Parí, Alberths Anselmo
78017908


Arroyo Vizcarrá, Oscar Adrian
72694612

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado Juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de "Gula de entrevista". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer jurídico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	CESAR VÍCTOR ALVAREZ BOCANEGRA	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctorado ()
Área de formación académica:	Clínica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Docente Universitario	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	
	Más de 5 años (X)	
Experiencia en Investigación Jurídica: (si corresponde)		

1. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

2. Datos de la escala: Técnica de la entrevista.

Nombre de la Prueba:	Gula de entrevista
Autor(a)(es):	Oscar Adrian Arroyo Vizcarra, Alberths Anselmo Pari Pari
Procedencia:	Lima – Perú
Administración:	Propia
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Litigantes, órganos jurisdiccionales, efectivos policiales, entre otros.
Significación:	La investigación tiene como categoría 1: Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros , con subcategorías: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco ; como categoría 2: Principio de lesividad , con subcategorías: Mínima intervención del Derecho Penal y Subsidiariedad del Derecho Penal , cuyo objetivo general es determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad , Lima, 2023.

3. Soporte teórico (describir en función al modelo teórico)



Escala/Área	Sub categorías	Definición
Nominal / Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	Subcategoría 1 Delito de peligro concreto Subcategoría 2 Ley penal en blanco	<i>Este delito sanciona la conducta lesiva y aquellas personas que prestan el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conducen 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. Código Penal Peruano. (2022). El peruano. Obtenido de https://bit.ly/3ltNyou</i>
Nominal / Principio de Lesividad	Subcategoría 1 Mínima intervención del Derecho Penal Subcategoría 2 Subsidiariedad del Derecho Penal	<i>El principio de lesividad denota el contenido material al tipo de delito. De acuerdo con este principio, la pena exacta es la amenaza o daño a la propiedad jurídica. Sin embargo, no se trata de conductas peligrosas o nocivas, sino de conductas que tengan suficiente impacto como para justificar la intervención delictiva. En caso contrario, la leve afectación de este principio equivale para tener en cuenta el carácter atípico de la conducta, ya que no tiene trascendencia penal. Corte Suprema de Justicia de la República. (2016). acuerdo plenario extraordinario n.° 1- 2016/cij-116. Obtenido de https://bit.ly/3itcimu</i>

4. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento la guía de entrevista elaborada por Oscar Adrian Arroyo Vizcarra y Alberths Anselmo Pari Pari, en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores a fin de que califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se



RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.		vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente



1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías y subcategorías del instrumento: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco de la Categoría 1; Mínima intervención de Derecho Penal y Subsidiaridad del Derecho Penal de la Categoría 2.

CATEGORÍAS	SUB CATEGORIAS
Categoría 1	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	1. Delito de peligro concreto
	2. Ley penal en blanco
Categoría 2	
Principio de Lesividad	1. Mínima intervención del Derecho Penal
	2. Subsidiariedad del Derecho Penal

- **Objetivos de las Categorías y subcategorías:** Recabar información de los expertos especialistas en Derecho, así como en especialidad de Derecho Penal con conocimiento sobre el Reglamento Nacional de Tránsito con la finalidad de lograr el objeto de estudio, consiguientemente generar teorías emergentes pertinentes al estudio.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Vulneración del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros en el principio de lesividad	1	3	3	3	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	2	4	4	4	
Principio de lesividad	3	4	4	4	
La repercusión del delito de peligro en concreto en la mínima intervención del Derecho Penal	4	4	4	4	
Delito de peligro en concreto	5	4	4	4	
Mínima intervención del Derecho Penal	6	4	4	4	
La repercusión de la Ley Penal en blanco en la subsidiariedad del Derecho Penal	7	3	3	3	
Ley Penal en blanco	8	3	3	3	
Subsidiariedad del Derecho Penal	9	3	3	3	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable Aplicable después de corregir []
No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: ALVARO ROZASARDO CESAR VICTOR

Especialidad del validador: DERECHO PENAL Y PROCESO PENAL

Lima, 04 de octubre de 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión


César Victor Alvarez Rocca
ABOGADO
CAL N° 79926

Firma del Experto validador
DNI: 09463478

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor(a): GUILLÉN CHAVEZ, Rafael Alonso

Presente.-

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Progrado de la Escuela de Derecho y Humanidades de la UCV, sección C1, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Proyecto de Investigación.

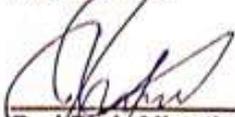
El nombre de mi título de investigación es: "**Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023**" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o Investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de validación.
- Guía de entrevista.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.


Parí Parí, Alberths Anselmo
78017908


Arroyo Vizcarra, Oscar Adrian
72694612


GUILLÉN CHAVEZ RAFAEL A.
ABOGADO
Reg. CAL N° 1877

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado Juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de "Guía de entrevista". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer jurídico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	GUILLEN CHAVEZ RAFAEL ALEJANDRO	
Grado profesional:	Maestría (X)	Doctorado ()
Área de formación académica:	Clinica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Docente Universitario	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	
	Más de 5 años (X)	
Experiencia en Investigación Jurídica: (si corresponde)		

1. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

2. Datos de la escala: Técnica de la entrevista.


 GUILLEN CHAVEZ RAFAEL A.
 ABOGADO
 Reg. CAL N° 1877



Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista
Autor(a)(es):	Oscar Adrian Arroyo Vizcarra, Alberths Anselmo Pari Pari
Procedencia:	Lima – Perú
Administración:	Propia
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Litigantes, órganos jurisdiccionales, efectivos policiales, entre otros.
Significación:	La investigación tiene como categoría 1: Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros , con subcategorías: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco ; como categoría 2: Principio de lesividad , con subcategorías: Minima intervención del Derecho Penal y Subsidiariedad del Derecho Penal , cuyo objetivo general es determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad , Lima, 2023.

3. Soporte teórico (describir en función al modelo teórico)

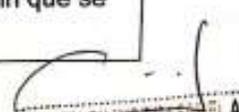
Escala/Área	Sub categorías	Definición
Nominal / Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	<p>Subcategoría 1 Delito de peligro concreto</p> <p>Subcategoría 2 Ley penal en blanco</p>	<p><i>Este delito sanciona la conducta lesiva y aquellas personas que prestan el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conducen 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.</i></p> <p><i>Código Penal Peruano. (2022). El peruano. Obtenido de https://bit.ly/3ItNyou</i></p>
Nominal / Principio de Lesividad	<p>Subcategoría 1 Minima intervención del Derecho Penal</p> <p>Subcategoría 2 Subsidiariedad del Derecho Penal</p>	<p><i>El principio de lesividad denota el contenido material al tipo de delito. De acuerdo con este principio, la pena exacta es la amenaza o daño a la propiedad jurídica. Sin embargo, no se trata de conductas peligrosas o nocivas, sino de conductas que tengan suficiente impacto como para justificar la intervención delictiva.</i></p> <p><i>En caso contrario, la leve afectación de este principio equivale para tener en cuenta el carácter atípico de la conducta, ya que no tiene trascendencia penal. Corte Suprema de Justicia de la República. (2016). acuerdo plenario extraordinario n.° 1- 2016/cij-116. Obtenido de https://bit.ly/3itcimu</i></p>

GUILLEN CHAVEZ RAFAELA
ABOGADO
Reg. CAL N° 1877

4. Presentación de instrucciones para el juez:

A continuación, a usted le presento la guía de entrevista elaborada por Oscar Adrian Arroyo Vizcarra y Alberths Anselmo Pari Pari, en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores a fin de que califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se


GUILLEN CHAVEZ RAFAELA
 ABOGADO
 Reg. CAL N° 1877

RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.		vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías y subcategorías del instrumento: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco de la Categoría 1; Mínima intervención de Derecho Penal y Subsidiaridad del Derecho Penal de la Categoría 2.

CATEGORÍAS	SUB CATEGORIAS
Categoría 1	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	1. Delito de peligro concreto
	2. Ley penal en blanco
Categoría 2	
Principio de Lesividad	1. Mínima intervención del Derecho Penal
	2. Subsidiariedad del Derecho Penal

- **Objetivos de las Categorías y subcategorías:** Recabar información de los expertos especialistas en Derecho, así como en especialidad de Derecho Penal con conocimiento sobre el Reglamento Nacional de Tránsito con la finalidad de lograr el objeto de estudio, consiguientemente generar teorías emergentes pertinentes al estudio.


GUILLEN CHAVEZA
 ABOGADO
 Reg. CAL N° 1877

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Vulneración del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros en el principio de lesividad	1	4	4	4	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	2	4	4	4	
Principio de lesividad	3	3	4	4	
La repercusión del delito de peligro en concreto en la mínima intervención del Derecho Penal	4	3	4	3	
Delito de peligro en concreto	5	3	3	3	
Mínima intervención del Derecho Penal	6	4	4	4	
La repercusión de la Ley Penal en blanco en la subsidiariedad del Derecho Penal	7	4	3	4	
Ley Penal en blanco	8	4	4	4	
Subsidiariedad del Derecho Penal	9	3	3	3	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):


GUILLEN CHAVEZ RAFAELA
ABOGADO
 Reg. CAL N° 1877

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [] Aplicable después de corregir []
No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: GUILLÉN CHAVEZ RAFAELA

Especialidad del validador: DERECHO PENAL

Lima, 04 de octubre de 2023

¹**Pertinencia:** El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²**Relevancia:** El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo

³**Claridad:** Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión



Firma del Experto validador

GUILLÉN CHAVEZ RAFAELA
ABOGADO
Reg. CAL N° 1877

DNI 09964389

CARTA DE PRESENTACIÓN

Señor(a): Víctor O. Mancilla Siancos

Presente.

Asunto: **VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTO.**

Me es muy grato comunicarme con usted para expresarle mis saludos y así mismo, hacer de su conocimiento que, siendo estudiante del Programa de Pregrado de la Escuela de Derecho y Humanidades de la UCV, sección C1, en la sede LIMA NORTE, ciclo 2023 - II, requiero validar los instrumentos con los cuales se recogerá la información necesaria para poder desarrollar mi investigación y con la que sustentaré mis competencias investigativas en la Experiencia curricular de Proyecto de investigación.

El nombre de mi título de investigación es: "**Principio de lesividad y delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, Lima, 2023**" y siendo imprescindible contar con la aprobación de docentes especializados para poder aplicar los instrumentos en mención, se ha considerado conveniente recurrir a usted, ante su connotada experiencia en temas educativos y/o investigación educativa.

El expediente de validación, que le hacemos llegar contiene:

- Carta de presentación.
- Formato de validación.
- Guía de entrevista.

Expresándole mis sentimientos de respeto y consideración me despido de usted, no sin antes agradecerle por la atención que dispense a la presente.

Atentamente.


Pari Pari, Alberths Anselmo
78017908


Arroyo Vizcarra, Oscar Adrian
72694612

EVALUACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

Respetado Juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de "Guía de entrevista". La evaluación del instrumento es de gran relevancia para lograr que sea válido y que los resultados obtenidos a partir de éste sean utilizados eficientemente; aportando al que hacer jurídico. Agradecemos su valiosa colaboración.

1. Datos generales del juez:

Nombre del juez:	Victor Oswaldo Mancilla Siances	
Grado profesional:	Maestría ()	Doctorado (X)
Área de formación académica:	Clinica ()	Social ()
	Educativa (X)	Organizacional ()
Áreas de experiencia profesional:	Docente Universitario	
Institución donde labora:	Universidad César Vallejo	
Tiempo de experiencia profesional en el área:	2 a 4 años ()	
	Más de 5 años (X)	
Experiencia en Investigación Jurídica: (si corresponde)		

1. Propósito de la evaluación:

Validar el contenido del instrumento, por juicio de expertos.

2. Datos de la escala: Técnica de la entrevista.

Nombre de la Prueba:	Guía de entrevista
Autor(a)(es):	Oscar Adrian Arroyo Vizcarra, Alberths Anselmo Pari Pari
Procedencia:	Lima – Perú
Administración:	Propia
Tiempo de aplicación:	30 minutos
Ámbito de aplicación:	Litigantes, órganos jurisdiccionales, efectivos policiales, entre otros.
Significación:	La investigación tiene como categoría 1: Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros , con subcategorías: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco ; como categoría 2: Principio de lesividad , con subcategorías; Minima Intervención del Derecho Penal y Subsidiariedad del Derecho Penal , cuyo objetivo general es determinar de qué manera el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros vulnera el principio de lesividad , Lima, 2023.

3. Soporte teórico (describir en función al modelo teórico)

Escala/Área	Sub categorías	Definición
Nominal / Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	Subcategoría 1 Delito de peligro concreto Subcategoría 2 Ley penal en blanco	<i>Este delito sanciona la conducta lesiva y aquellas personas que prestan el servicio público de transportes de pasajeros y/o el que conducen 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.</i> <i>Código Penal Peruano. (2022). El peruano. Obtenido de https://bit.ly/3ltNyou</i>
Nominal / Principio de Lesividad	Subcategoría 1 Mínima intervención del Derecho Penal Subcategoría 2 Subsidiariedad del Derecho Penal	<i>El principio de lesividad denota el contenido material al tipo de delito. De acuerdo con este principio, la pena exacta es la amenaza o daño a la propiedad jurídica, Sin embargo, no se trata de conductas peligrosas o nocivas, sino de conductas que tengan suficiente impacto como para justificar la intervención delictiva.</i> <i>En caso contrario, la leve afectación de este principio equivale para tener en cuenta el carácter atípico de la conducta, ya que no tiene trascendencia penal. Corte Suprema de Justicia de la República. (2016). acuerdo plenario extraordinario n.° 1- 2016/cj-116. Obtenido de https://bit.ly/3itcimu</i>

4. Presentación de Instrucciones para el Juez:

A continuación, a usted le presento la guía de entrevista elaborada por Oscar Adrian Arroyo Vizcarra y Alberths Anselmo Pari Pari, en el año 2023. De acuerdo con los siguientes indicadores a fin de que califique cada uno de los ítems según corresponda.

Categoría	Calificación	Indicador
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas.	1. No cumple con el criterio	El ítem no es claro.
	2. Bajo Nivel	El ítem requiere bastantes modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de estas.
	3. Moderado nivel	Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem.
	4. Alto nivel	El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo.	1. totalmente en desacuerdo (no cumple con el criterio)	El ítem no tiene relación lógica con la dimensión.
	2. Desacuerdo (bajo nivel de acuerdo)	El ítem tiene una relación tangencial /lejana con la dimensión.
	3. Acuerdo (moderado nivel)	El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que se está midiendo.
	4. Totalmente de Acuerdo (alto nivel)	El ítem se encuentra está relacionado con la dimensión que está midiendo.
	1. No cumple con el criterio	El ítem puede ser eliminado sin que se

RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido.		vea afectada la medición de la dimensión.
	2. Bajo Nivel	El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste.
	3. Moderado nivel	El ítem es relativamente importante.
	4. Alto nivel	El ítem es muy relevante y debe ser incluido.

Leer con detenimiento los ítems y calificar en una escala de 1 a 4 su valoración, así como solicitamos brinde sus observaciones que considere pertinente

1. No cumple con el criterio
2. Bajo Nivel
3. Moderado nivel
4. Alto nivel

Categorías y subcategorías del instrumento: Delito de peligro concreto y Ley penal en blanco de la Categoría 1; Mínima intervención de Derecho Penal y Subsidiaridad del Derecho Penal de la Categoría 2.

CATEGORÍAS	SUB CATEGORIAS
Categoría 1	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	1. Delito de peligro concreto
	2. Ley penal en blanco
Categoría 2	
Principio de Lesividad	1. Mínima intervención del Derecho Penal
	2. Subsidiaridad del Derecho Penal

- **Objetivos de las Categorías y subcategorías:** Recabar información de los expertos especialistas en Derecho, así como en especialidad de Derecho Penal con conocimiento sobre el Reglamento Nacional de Tránsito con la finalidad de lograr el objeto de estudio, consiguientemente generar teorías emergentes pertinentes al estudio.

Indicadores	Ítem	Claridad	Coherencia	Relevancia	Observaciones/ Recomendaciones
Vulneración del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros en el principio de lesividad	1	4	4	4	
Delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros	2	3	4	4	
Principio de lesividad	3	4	4	4	
La repercusión del delito de peligro en concreto en la mínima intervención del Derecho Penal	4	3	3	3	
Delito de peligro en concreto	5	4	3	4	
Mínima intervención del Derecho Penal	6	4	3	4	
La repercusión de la Ley Penal en blanco en la subsidiariedad del Derecho Penal	7	4	4	4	
Ley Penal en blanco	8	3	3	3	
Subsidiariedad del Derecho Penal	9	3	3	3	

Observaciones (precisar si hay suficiencia):

Opinión de aplicabilidad: Aplicable [X] Aplicable después de corregir []
No aplicable []

Apellidos y nombres del juez validador: Victor O. Mancilla Sarmas

Especialidad del validador: Derecho Penal

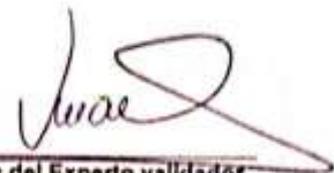
Lima, 04 de octubre de 2023

¹Pertinencia: El ítem corresponde al concepto teórico formulado.

²Relevancia: El ítem es apropiado para representar al componente o dimensión específica del constructo.

³Claridad: Se entiende sin dificultad alguna el enunciado del ítem, es conciso, exacto y directo.

Nota: Suficiencia, se dice suficiencia cuando los ítems planteados son suficientes para medir la dimensión.



Firma del Experto validador

DNI: 10029911

CDI: 50154