

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



UPLA
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

TESIS

TITULO : LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO - 2019

PARA OPTAR : EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

**AUTOR : JEAN CRISTHIAN FABIAN ZARATE
JUAN CARLOS RAMOS CIPRIANO**

ASESOR : MAG. LUIS ALFREDO ACOSTA REYMUNDO

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN : DESARROLLO HUMANO Y DERECHOS

RESOLUCIÓN DE EXPEDITO : N°: 0000-DFD-UPLA-2020

HUANCAYO – PERU

2021

ASESOR:
MAG. LUIS ALFREDO ACOSTA REYMUNDO

DEDICATORIA

A Dios y mis padres por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad; muchos de mis logros se los debo a ustedes entre ellos se incluye este, gracias por tanto y seguir apoyándome en mis anhelos. (Juan Carlos Ramos Cipriano)

Dedico con todo mi corazón mi tesis a mi madre, pues sin ella no lo habría logrado porque tú me alientas a seguir el camino del bien, a mi padre que me cuida siempre desde el más allá. Por eso les dedico mi trabajo de tesis. (Jean Cristhian Fabián Zarate)

AGRADECIMIENTO

Queremos expresar nuestra gratitud a Dios, quien con su bendición llena siempre nuestras vidas y nuestras familias por estar siempre presentes.

Nuestro profundo agradecimiento a todas las autoridades y personal del Poder Judicial y Fiscalía de las sedes de Huancayo, por confiar en nosotros, abrirnos las puertas y permitirnos realizar todo el proceso investigación y análisis de la problemática actual.

Finalmente, y siendo muy trascendental agradecemos a nuestra alma mater Universidad Peruana Los Andes, quien nos acogió en sus aulas para formarnos de la mejor manera, además de nuestros maestros que hoy guardamos cada una de sus enseñanzas para ejercer la carrera con el máximo ímpetu y orgullo de ser parte del sistema jurídico, para con ello defender las causas justas.



UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
DIRECCIÓN DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN



CONSTANCIA DE SIMILITUD

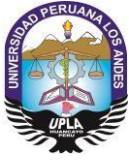
El Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas deja Constancia.

Que, se ha revisado el archivo digital de la Tesis, del Bachiller, **JEAN CRISTHIAN FABIAN ZARATE**, cuyo título del Trabajo de Investigación es: “**LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO - 2019**”, a través del **SOFTWARE TURNITIN** obteniendo el **porcentaje** de **23%** de similitud.

Se otorga la presente constancia para la consecución de los trámites respectivos.

Huancayo, 12 de enero del 2022.

DR. OSCAR LUCIO NINAMANGO SOLIS
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
DE LA FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP.



CONSTANCIA DE SIMILITUD

El Director de la Unidad de Investigación de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas deja Constancia.

Que, se ha revisado el archivo digital de la Tesis, del Bachiller, **JUAN CARLOS RAMOS CIPRIANO**, cuyo título del Trabajo de Investigación es: “**LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO - 2019**”, a través del SOFTWARE TURNITIN obteniendo el porcentaje de **23%** de similitud.

Se otorga la presente constancia para la consecución de los trámites respectivos.

Huancayo, 12 de enero del 2022.

**DR. OSCAR LUCIO NINAMANGO SOLIS
DIRECTOR DE LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN
DE LA FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP.**

RESUMEN

La investigación estudio el Problema: ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019? El Objetivo planteado es: Determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019. La Investigación fue del Tipo Básico; en el Nivel Explicativo. Para contrastar la Hipótesis se utilizó los métodos: Analítico-Sintético; así mismo Métodos Particulares como el sociológico y teleológico. Con un Diseño Transeccional no experimental, una muestra conformada por 83 elementos entre expedientes judiciales y a bogados; un Tipo de Muestreo estratificado. Para la Recolección de Información se utilizó las técnicas de encuestas y análisis documental, arribándose a la siguiente conclusión de que en base a los resultados obtenidos y el análisis y discusión realizada se ha logrado determinar que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incide favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas; toda vez que en la actualidad a consecuencia de que la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo ha coadyuvado a que se incremente el índice de muertes por accidente de tránsito producto de la imprudencia, incumplimiento de las normas de tránsito y el alto grado de irresponsabilidad de los conductores, por lo que es de vital importancia y trascendencia que se considere como homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte lo que permitirá mejorar la protección del derecho a la vida de las personas.

Palabras clave: homicidio simple, dolo eventual, accidentes de tránsito, derecho a la vida de las personas, protección del bien jurídico vida, conducta temeraria e imprudente de los conductores y ius puniendi.

ABSTRACT

The research studied the Problem: How will the consideration of simple homicide with eventual intent in traffic accidents affect the protection of the right to life of people, in the city of Huancayo - 2019? The proposed objective is: Determine how the consideration of simple homicide with eventual intent in traffic accidents will affect the protection of the right to life of people, in the city of Huancayo - 2019. The Investigation was of the Basic Type; at the Explanatory Level. To contrast the hypothesis, the following methods were used: Analytical-Synthetic; likewise Particular Methods such as sociological and teleological. With a non-experimental Transectional Design, a sample made up of 83 elements between judicial and lawyer files; a Stratified Sampling Type. For the Collection of Information, the techniques of surveys and documentary analysis were used, reaching the following conclusion that based on the results obtained and the analysis and discussion carried out, it has been possible to determine that the consideration of simple homicide with eventual intent in traffic accidents has a favorable impact on the protection of the right to life of people ; Since at present, as a result of the fact that most cases of death due to traffic accidents are sentenced as wrongful death, it has contributed to an increase in the rate of deaths due to traffic accidents as a result of recklessness, non-compliance with the rules of traffic and the high degree of irresponsibility of drivers, which is why it is of vital importance and importance that it is considered as simple homicide with eventual intent in traffic accidents resulting in death, which will improve the protection of the right to life of people.

Keywords: simple homicide, eventual fraud, traffic accidents, people's right to life, protection of the legal good of life, reckless and reckless conduct of drivers and ius puniendi.

CONTENIDO

CARATULA	I
ASESOR	II
DEDICATORIA.....	III
AGRADECIMIENTO.....	IV
RESUMEN	V
ABSTRACT.....	VI
CONTENIDO	VII
CONTENIDO DE TABLAS	XI
CONTENIDO DE FIGURAS Y GRÁFICOS	XIII
INTRODUCCIÓN	XVI

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	18
1.1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA.....	18
1.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	21
A. Problema general.....	21
B. Problemas específicos	21
1.1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	21
1.1.3.1. Justificación teórica	21
1.1.3.2. Justificación social.....	22
1.1.3.3. Justificación metodológica.....	23
1.1.4. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA.....	23
1.1.4.1. Delimitación temporal	23
1.1.4.2. Delimitación espacial.....	23
1.1.4.3. Delimitación social.....	23
1.1.4.4. Delimitación conceptual.....	23
1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN	24
1.2.1. Objetivo General	24
1.2.2. Objetivos Específicos	24

1.3. HIPÓTESIS Y VARIABLES DE LA INVESTIGACIÓN.....	24
1.3.1. HIPÓTESIS.....	24
1.3.1.1. Hipótesis General.....	24
1.3.1.2. Hipótesis específicas.....	24
1.3.2. VARIABLES.....	25
A. Identificación de variables.....	25
B. Definición conceptual de las variables.....	25
C. Proceso de operacionalización de variables.....	26

CAPITULO II

MARCO TEORICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	27
2.2. BASES TEORICAS DE LA INVESTIGACION.....	30
2.2.1. TEORIA DEL DELITO.....	30
A) Definición de delito.....	30
B) Teorías que explican el delito.....	30
C) Estructura del delito.....	35
C.1) Tipicidad.....	35
C.2) Antijuridicidad.....	36
C.3) Culpabilidad (Imputación personal).....	36
C.4) La acción o conducta.....	36
D) El tipo penal.....	37
E) Tipicidad.....	37
F) Elementos del Tipo.....	37
G) Estructura del Tipo.....	38
2.2.2. TIPOS DE DELITO SEGÚN EL CÓDIGO PENAL PERUANO...	39
2.2.3. EL HOMICIDIO EN LA LEGISLACIÓN PERUANA.....	42
A) Homicidio simple (tipo básico).....	43
B) Bien Jurídico Protegido.....	43
C) Importancia de la Protección de la Vida Humana.....	43
D) Objeto Material.....	44
E) Sujeto Activo.....	44

F) Sujeto Pasivo	45
G) Elementos Constitutivos Del Delito De Homicidio	45
2.2.4. DERECHOS FUNDAMENTALES DE LA PERSONAS	47
2.2.5. PROTECCION DEL BIEN JURIDICO VIDA.....	48
2.2.6. CONDUCTA TEMERARIA E IMPRUDENTE DE LOS CONDUCTORES	50
2.2.7. EL IUS PUNIENDI.....	51
2.3. MARCO CONCEPTUAL.....	52
2.4. MARCO FORMAL O LEGAL.....	55

CAPITULO III METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. MÉTODOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	57
A) Métodos generales de investigación	57
B) Métodos Específicos de Investigación	57
3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	58
3.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN.....	58
3.4. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN.....	58
3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA	59
3.5.1. Población.....	59
3.5.2. Muestra.....	59
3.5.3. Muestreo.....	60
3.6. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN	60
3.6.1. Técnicas de recolección de datos	60
3.6.2. Instrumentos de recolección de datos	61
3.6.3. Técnicas de procesamiento y análisis de datos	61
3.6.4. Validez y confiabilidad del instrumento de recolección de datos	62

CAPITULO IV RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

4.1. PRESENTACION DE LOS RESULTADOS.....	63
4.1.1. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE EXPEDIENTES	63
A. PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA	63
B. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA.....	65
C. TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA	67
D. HIPÓTESIS GENERAL	68
4.1.2. RESULTADOS DE LA ENCUESTA	72
A. PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA	72
B. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA.....	76
C. TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA	81
D. HIPÓTESIS GENERAL	84
4.2. CONTRASTACIÓN DE LA HIPÓTESIS	95
A. PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA.....	95
B. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA	96
C. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA	97
D. HIPOTESIS GENERAL	98
4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS	99
A. PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA.....	99
B. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA	102
C. SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA	106
D. HIPOTESIS GENERAL	109
4.4. PROPUESTA JURÍDICA.....	111
CONCLUSIONES	113
RECOMENDACIONES	115
REFERENCIA BIBLIOGRAFICA.....	116
ANEXOS	121

CONTENIDO DE TABLAS

Tabla N° 1. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima	73
Tabla N° 2. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima	74
Tabla N° 3. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual.....	75
Tabla N° 4. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción	76
Tabla N° 5. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción	77
Tabla N° 6. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción.....	78
Tabla N° 7. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción	79
Tabla N° 8. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual y la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores	80
Tabla N° 9. El IUS PUNIENDI y la facultad sancionadora del estado	81
Tabla N° 10. El IUS PUNIENDI y la imposición de un castigo justo al sujeto pasivo	82
Tabla N° 11. Los casos de muerte por accidentes de tránsito al ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual fortalecen el IUS PUNIENDI	83
Tabla N° 12. Nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad.....	84

Tabla N° 13. Los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor	85
Tabla N° 14. Principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito	86
Tabla N° 15. La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito	87
Tabla N° 16. La mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo.....	88
Tabla N° 17. En la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo es injusta.....	89
Tabla N° 18. La consideración y valoración del Resultado de la acción del conductor	90
Tabla N° 19. Consideración y valoración de la previsión del posible resultado de la acción	91
Tabla N° 20. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de las acciones para evitar el resultado	92
Tabla N° 21. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente.....	93
Tabla N° 22. Los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual.....	94

CONTENIDO DE FIGURAS Y GRÁFICOS

Figura N° 1. Accidentes de tránsito en el Perú.....	
Grafico N° 1. Tránsito de la libertad personal de la víctima	64
Grafico N° 2. Privación de la vida de la víctima	64
Grafico N° 3. La muerte de la víctima.....	65
Grafico N° 4. Conducta peligrosa del conductor.....	65
Grafico N° 5. Comportamiento irreflexivo del conductor.....	66
Grafico N° 6. Insensatez de su acción del conductor	66
Grafico N° 7. Insensatez de su acción del conductor	67
Grafico N° 8. La parte agraviada apele la decisión.....	67
Grafico N° 9. Imposición de un castigo justo al sujeto pasivo.....	68
Grafico N° 10. La consecuencia de muerte en el accidente	68
Grafico N° 11. Sentencia del caso como homicidio culposo.....	69
Grafico N° 12. El accidente de tránsito es por causa de la actuación temeraria del conductor.....	69
Grafico N° 13. Los accidentes a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito	70
Grafico N° 14. El resultado de la acción del conductor.....	70
Grafico N° 15. La Previsión del posible resultado de la acción.....	71
Grafico N° 16. Conocimiento de las Acciones para evitar el resultado	71
Grafico N° 17. Situación de riesgo para terceros producto de la conducta negligente e imprudente del conductor	72
Gráfico N° 18. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima	73
Gráfico N° 19. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima	74
Gráfico N° 20. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual.....	75

Gráfico N° 21. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción	76
Gráfico N° 22. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción	77
Gráfico N° 23. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción.....	78
Gráfico N° 24. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción	79
Gráfico N° 25. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual y la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores	80
Gráfico N° 26. El IUS PUNIENDI y la facultad sancionadora del estado	81
Gráfico N° 27. El IUS PUNIENDI y la imposición de un castigo justo al sujeto pasivo	82
Gráfico N° 28. Los casos de muerte por accidentes de tránsito al ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual fortalecen el IUS PUNIENDI	83
Gráfico N° 29. Nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad.....	84
Gráfico N° 30. Los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor	85
Gráfico N° 31. Principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito	86
Gráfico N° 32. La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito	87
Gráfico N° 33. La mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo.....	88

Gráfico N° 34. En la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo es injusta.....	89
Gráfico N° 35. La consideración y valoración del Resultado de la acción del conductor	90
Gráfico N° 36. Consideración y valoración de la previsión del posible resultado de la acción	91
Gráfico N° 37. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de las acciones para evitar el resultado	92
Gráfico N° 38. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente.....	93
Gráfico N° 39. Los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual.....	94

INTRODUCCIÓN

Según Elmer Huerta: “la mayoría de los habitantes de países de bajos y medianos ingresos económicos carece de cultura de educación vial. En ese sentido, mucha gente cree que el manejar un vehículo, o usar una calle o carretera, es una actividad a la que tiene un derecho absoluto, y hace valer ese derecho de acuerdo con el tamaño y potencia de su vehículo. No se dan cuenta de que el manejar y usar una calle o carretera es un privilegio que les brinda la sociedad y que la condición fundamental para ejercerlo es el respeto por la seguridad propia y de los demás. El día en que nuestras instituciones aprendan a respetar a sus ciudadanos y que los ciudadanos aprendamos a respetarnos los unos a los otros, sin duda que las cosas mejorarán” (Huerta, 2019), es importante prestar atención a lo señalado por éste médico especialista en salud pública, porque describe lo que actualmente sucede no solo en nuestra ciudad sino en todo el país, toda vez que la alta tasa de muertes por accidentes de tránsito que experimentamos es alarmante y están afectando que para muchos especialistas es el bien jurídico máspreciado y valioso, que es la vida, pero en estos casos no solo se afecta la vida de las víctimas, si no que trae efectos colaterales como el perjuicio y daño para los hijos, esposas, padres u otros familiares de acuerdo a la situación de la víctima.

A causa de la problemática caótica expuesta nos vimos interesados en estudiar el siguiente problema de investigación: ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019? Lográndose cumplir el siguiente objetivo: Determinar cómo la consideración del homicidio simple con

dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Asimismo, la hipótesis contrastada fue la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo.

La Investigación ejecutada fue del tipo básico; en el nivel explicativo; para contrastar y validar las hipótesis se utilizaron los métodos: Analítico-Sintético, el Sociológico y Teleológico. El diseño utilizado fue el transeccional no experimental. La muestra de investigación estuvo conformada por 83 elementos entre expedientes judiciales y abogados; utilizando un tipo de muestreo estratificado. Para la Recolección de Información se utilizaron las técnicas de encuestas y análisis documental.

De acuerdo al Reglamento de Grados y Títulos de la Facultad la presente investigación está organizado en cuatro capítulos:

- ❖ El Capítulo I denominado Planteamiento del Problema; contiene la descripción y formulación del problema, así como también la justificación y delimitación del problema; los objetivos y las hipótesis de investigación.
- ❖ El Capítulo II denominado Marco Teórico de la Investigación, contiene los antecedentes de la investigación, el marco histórico, las bases teóricas, el marco formal o legal y la definición de términos o conceptos.
- ❖ El Capítulo III denominado Metodología de la Investigación; contiene los métodos generales y particulares utilizados, el tipo, nivel y diseño de investigación y también la población y muestra de investigación.
- ❖ El Capítulo IV denominado Resultados de la Investigación; contiene los resultados del procesamiento de la información producto de la encuesta formulada; la contrastación estadística de las hipótesis y la discusión realizada para cada hipótesis planteada.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1.1. DESCRIPCIÓN DE LA REALIDAD PROBLEMÁTICA

Fuente: Policía Nacional del Perú - Dirección de Estadística
Elaboración: MTC - Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Seguridad Vial.

Figura N° 1. Accidentes de tránsito en el Perú

En los últimos años en nuestro país el índice de los accidentes de tránsito ha crecido de manera alarmante, según reportes de la Policía Nacional del Perú y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el año 2017 se han registrado 88,168 accidentes de tránsito a nivel nacional (en el Gráfico N° 1 se puede evidenciar la evolución del número de accidentes de tránsito en el Perú desde

el 2006 hasta el 2017), de este número de accidentes se ha registrado 54,970 heridos y 2,826 muertos, es por ello que la Organización Panamericana de la Salud ha considerado que “*los accidentes de tránsito son la primera causa de carga de enfermedad que afecta a población joven y que en el Perú, en los últimos años se han incrementado los accidentes de tránsito y con ellos las muertes y lesiones por estos eventos, siendo considerado como primera causa de carga de enfermedad por el alto número de población joven afectada (30% del total de lesionados por accidentes de tránsito en establecimientos del Ministerio de Salud)*” (OPS, 2013):

“Los accidentes de tránsito son considerados como un problema de Salud pública por la Organización Mundial de la Salud, dado que a nivel mundial 1,2 millones de personas diariamente mueren producto de estos eventos, además de conocer que los traumatismos ocasionados por accidentes de tránsito llegan a costar entre 1,5 a 2% del PBI de países de ingresos medios y bajos, y al observar que el grupo etario principalmente afectado es población joven. Con ese motivo se realizó el Foro hacia la Declaración de jóvenes por la Seguridad Vial, que contó con la participación de la Congresista de la República, Luciana León, el Dr. Fernando Leanes, Representante de OPS/OMS en el Perú, el Dr. Bernardo Ostos, Director de Promoción de la Salud del Ministerio de Salud y la Lic. Celeste Cambría, Consultora en promoción de la salud de la OPS/OMS en Perú. En el Perú, en los últimos años se han incrementado los accidentes de tránsito y con ellos las muertes y lesiones por estos eventos, siendo considerado como primera causa de carga de enfermedad por el alto número de población joven afectada (30% del total de lesionados por accidentes de tránsito en establecimientos del Ministerio de Salud). En razón de ello, el Ministerio de Salud (Minsa) lo consideró una prioridad para la Salud Pública y estableció la Estrategia Sanitaria Nacional de Seguridad Vial y Cultura de Tránsito con la finalidad de ser un espacio de coordinación sectorial para contribuir a la reducción de las muertes y lesiones por estos eventos, la cual coordina actualmente la Dirección General de Promoción de la Salud” (OPS, 2013).

Asimismo la empresa MAPFRE en su portal web ha publicado las siete principales causas de los accidentes de tránsito que son: **“Fallas mecánicas** (los neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados), **Conducir ebrio** (la

conducción en estado ebrio ha provocado muchas situaciones horribles, como casos de vehículos que dan vueltas de campana o colisiones de frente a una gran velocidad), **Sueño** (el manejar durante muchas horas seguidas, o conducción en horarios nocturnos, la fatiga puede provocar que los reflejos y sentidos no actúen de la misma forma que lo harían en situaciones normales), **Uso del teléfono móvil** (gran parte de los accidentes de auto se producen por causa de la utilización del móvil al conducir), **Exceso de velocidad** (estar apurado no es una excusa válida para sobrepasar el límite de velocidad), **Distracciones** (además de hablar por teléfono, maquillarte en el auto, programar el GPS, discutir con el acompañante o cambiar permanentemente el volumen o frecuencia de la radio son otras distracciones que pueden provocar que tengas un accidente de tránsito) y **Pasar el semáforo en rojo** (ya sea por distracción o por impaciencia, pasar el semáforo cuando la luz no se puso verde es una infracción importante que puede provocar graves accidentes)” (MAPFRE, 2018).

Analizando estas causas podemos deducir que todas ellas reflejan la imprudencia del conductor, puesto que en el Reglamento Nacional de Tránsito se establecen las obligaciones, precauciones, prohibiciones y reglas que todo conductor de vehículos debe cumplir y respetar; pero en la realidad la mayoría de los conductores no cumplen con esta normativa, evidenciando un alto grado de irresponsabilidad, esto a causa de que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo, pero como se ha demostrado en líneas anteriores la mayoría de conductores que ocasionan accidentes de tránsito con la consecuencia de muertes humanas, no han actuado involuntariamente, sino todo lo contrario, por ejemplo si un conductor a excesiva velocidad se pasa un semáforo en rojo y atropella a una persona ocasionándole la muerte; antes de esa acción él sabía que está cometiendo una infracción y producto ello podría ocasionar la muerte de personas que en el

sentido contrario del tráfico les correspondía cruzar la calle, en fin ejemplos de similar actitud podríamos citar muchos, es más a través de los medios de comunicación a diario nos enteramos las conductas temerarias, irresponsables y negligentes de los conductores en las carreteras, las que desencadenan muchas muertes; motivo por el cual nos hemos interesado en el tema y para la solución del caso propondremos una modificación al Código Penal donde para un accidente de tránsito con consecuencia de muerte se le tipifique como homicidio simple con dolo eventual.

1.1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

A. Problema General

¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019?

B. Problemas específicos

- a. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019?
- b. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019?
- c. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019?

1.1.3. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.1.3.1. Justificación social

La relevancia en el aspecto social de la presente investigación la encontramos, partiendo del punto de vista que la Constitución Política del Perú establece que el fin

supremo de la sociedad y del Estado es la Defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad; y para ello la normativa vigente, debe ser dictada por la correcta razón que garantice la búsqueda de la paz, dentro de un estado de derecho; pero como ya hemos evidenciado en los casos de los accidentes de tránsito con consecuencias de muerte, encontramos un vacío legal que no está permitiendo esa convivencia pacífica, por lo tanto el desarrollo de la presente investigación favorece a la sociedad en su conjunto porque permite que el juzgador en los casos de los accidentes de tránsito con consecuencias de muerte, al momento de dictar sentencia, lo realice de manera justa y legal, puesto que tendrá un marco normativo coherente.

1.1.3.2. Justificación científica - teórica

Tomando como punto de partida la problemática identificada donde en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo, donde se aduce que definitivamente se ignora que la acción que se va a llevar a cabo puede producir la muerte de la persona; pero como ya se evidencio la problemática ocurre todo lo contrario. Por lo tanto la relevancia teórica de la investigación desarrollada se centró en primer lugar en haber realizado una revisión teórica, jurídica y doctrinaria de la Teoría del Delito a fin de comprenderla e identificar el delito de homicidio simple con dolo eventual, el cual fue analizado e interpretado, para establecer la relación jurídica con los accidentes de tránsito y en función del cual encontramos el sustento adecuado a la propuesta formulada de la consideración normativa del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito, con lo que se coadyuva a la protección del derecho

a la vida de las personas; aspecto este que fue nuestra contribución al marco jurídico.

1.1.3.3. Justificación metodológica

La presente investigación se justifica metodológicamente porque se aportó con el diseño, construcción y validación de un instrumento de recolección de datos, el mismo que consistió en un cuestionario de preguntas abiertas y cerradas, mediante el cual se validó la propuesta de modificación legislativa.

1.1.4. DELIMITACIÓN METODOLÓGICA

1.1.4.1. Delimitación espacial

Esta investigación se realizó en la ciudad de Huancayo.

1.1.4.2. Delimitación temporal

Esta investigación se desarrolló durante el año 2019.

1.1.4.3. Delimitación social

En la presente investigación se recurrió a los ciudadanos y abogados especialistas en Derecho Penal de la ciudad de Huancayo.

1.1.4.4. Delimitación conceptual

Las principales teorías que abarca la investigación son:

- Teoría del Delito
- Tipos de delito según el Código Penal Peruano
- El homicidio en la legislación peruana
- Derechos Fundamentales de las Personas
- Protección del bien jurídico vida
- Conducta temeraria e imprudente de los conductores
- El ius puniendi

1.2. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.2.1. Objetivo general

Determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

1.2.2. Objetivo específicos

- a. Establecer la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.
- b. Establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.
- c. Establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

1.3. HIPÓTESIS Y VARIABLES

1.3.1. HIPÓTESIS

1.3.1.1. Hipótesis general

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

1.3.1.2. Hipótesis específicas

- a) La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

- b) La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.
- c) La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

1.3.2. VARIABLES

A. Identificación de variables

VARIABLES	
INDEPENDIENTE	La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito
DEPENDIENTE	La protección del derecho a la vida de las personas

B. Definición conceptual de variables

VARIABLES	DEFINICION CONCEPTUAL
INDEPENDIENTE	<u>La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito.</u> - es aquel que el conductor de un vehículo motorizado comete a falta de las cuatro agravantes, que son premeditación, alevosía, ventaja y traición, asimismo con la consideración de dolo eventual a razón de que el accidente se caracteriza porque el autor se representa el delito como resultado posible (eventual), de forma que, aunque no desea el resultado, conoce la posibilidad de que se produzca; lo que evidencia un menosprecio reprochable del bien jurídico protegido.
DEPENDIENTE	<u>La protección del derecho a la vida de las personas.</u> - el derecho a la vida es un derecho universal, es decir que le corresponde a todo ser humano. Es un derecho necesario para poder concretizar todos los demás derechos universales. El derecho a la vida significa tener la oportunidad de vivir nuestra propia vida. Si no hay vida, no tiene sentido que existan los demás derechos fundamentales (Humanium, 2014).

C. Operacionalización de variables

VARIABLE INDEPENDIENTE	INDICADORES
La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> • Resultado de la acción del conductor • Previsión del posible resultado de la acción • Acciones para evitar el resultado • Situación de riesgo para terceros

VARIABLE DEPENDIENTE	DIMENSIONES	INDICADORES
La protección del derecho a la vida de las personas	La protección del bien jurídico vida	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transgresión de la libertad personal ➤ Privación de la vida
	La conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Imprudencia de la acción ➤ Peligrosidad de la acción ➤ Comportamiento irreflexivo ➤ Sensatez del comportamiento
	El ius puniendi	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Facultad sancionadora del Estado ➤ Castigo justo al sujeto pasivo.

CAPITULO II

MARCO TEORICO DE LA INVESTIGACIÓN

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

Referente a las investigaciones tomadas como antecedentes, se tiene a las siguientes:

Ámbito internacional:

- A) Evangelina Racca (2015) en su tesis “El homicidio culposo y la pena por conducción imprudente”, concluye que:

“En el derecho penal, los hechos que castiga no son la pura negación teórica de un valor jurídico; son hechos afirmados en el mundo exterior, y que vulneran objetos importantes para la vida social, intereses colectivos, que por eso se llaman bienes jurídicos e intereses jurídicos” (Racca, 2015, pág. 49)

“En el caso de los accidentes de tránsito, se recurre al derecho penal, para intensificar la protección del bien jurídico tutelado, que en estos casos resulta ser la vida humana o la integridad de la persona” (Racca, 2015, pág. 49)

“Que quien conduce un vehículo automotor, a alta velocidad, o en estado de ebriedad o por otras sustancias y ocasiona en un accidente el homicidio de una persona, el autor actúa con total menosprecio,

respecto la vida de la víctima, y la de todas las demás personas de la sociedad” (Racca, 2015, pág. 50).

“Que cuando sucede la muerte de una persona en un accidente, el hecho legalmente subsumirá en la mayoría de los casos en la figura penal del homicidio culposo, artículo 84 del código penal, que tiene un pena menos grave que para el imputado es importante porque la escala penal del homicidio culposo le permite gozar de los beneficios de una condena de ejecución condicional” (Racca, 2015, pág. 50).

B) Pierina Meza (2015) en investigación titulada “Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez”, llega a la conclusión:

“Que El problema de la imputación de dolo a sujetos que en estado de embriaguez cometen delitos contra la vida y el bien ajeno, han desnudado la falta de eficacia y técnica jurídica de los operadores de justicia en primera instancia, del sistema penal y de la política criminal en Colombia, en segunda instancia. Igualmente demuestra la carente solidez de nuestro sistema judicial cuando sus principios rectores se basan sobre supuestos teóricos y dogmáticos, con poco o nada de realidad material, que sean susceptibles de demostrar en la realidad jurídica que exige para su desarrollo y vida hechos probables y demostrados científicamente. Pues solo los principios generales de una política pública en derecho penal pueden tener validez, eficiencia y eficacia cuando lo que dice proteger se pueda comprobar en una realidad material y no dogmática. Cuando la ley se hace sustantiva, real, objetiva, proporcional e imparcial, por los hechos mismos que le dan vida, la justicia se hace real” (Meza, 2015, pág. 6).

Ámbito nacional:

A) Consideramos a la Tesis de Peter Santa Cruz (2017), titulada La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Lima año 2015; quien llego a las siguientes conclusiones:

“Que los criterios que adoptan los Jueces penales para fundamentar y aplicar la imputación objetiva no son adecuados para determinar la responsabilidad penal en los casos de accidentes de tránsito, en el Distrito Judicial de Lima en el año 2015. Toda vez que, los jueces consideran que si en un accidente se comprueba que el piloto condujo acorde a las reglas de tránsito y la muerte de la víctima se originó porque este aumentó el riesgo (se encontraba alcoholizado o conversando por celular o cruzó el semáforo en rojo), igual se le debería cargar la responsabilidad en el conductor del automóvil (homicidio culposo)” (Santa Cruz Huillcahuaman, 2017, pág. 54)

B) Se tiene la tesis de Roosbelth Barrón (2018) titulada La Reparación Civil y su Relación con los Delitos Culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte año 2017, quien arribo a las siguientes conclusiones:

“Que el no pago de la reparación civil afecta considerablemente a los agraviados que han sufrido accidentes de tránsito por delitos culposos en el distrito judicial de Lima Norte. Pero también es cierto que existen casos en que hay peatones que son víctimas de los conductores que los perjudican y más aún cuando son sentenciados y ni siquiera depositan en parte la reparación civil” (Barrón Gonzales, 2018, pág. 62)

C) Carlos Vásquez (2016) en su tesis titulada Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los Juzgados Penales del distrito judicial de Junín – 2015, arribo a las siguientes conclusiones:

“Que se estableció la relación directa entre la pena en Homicidio Culposo y accidentes de tránsito en estado de ebriedad del conductor en los Juzgados Penales del Distrito Judicial de Junín-2015; puesto que la t calculada es mayor que la t teórica ($t_c = 11.5643 > t_t = 1.6766$), en consecuencia se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a)” (Vásquez Manyari, 2016, pág. 91)

2.2. BASES TEÓRICAS DE LA INVESTIGACIÓN

2.2.1. TEORIA DEL DELITO

De acuerdo a Muñoz y García citado por Peña y Almanza (2010), “la teoría del delito es un sistema de hipótesis que exponen, a partir de una determinada tendencia dogmática, los cuáles son los elementos que hacen posible o no la aplicación de una consecuencia jurídico penal a una acción humana” (Peña Gonales & Almanza Altamirano, 2010, pág. 19)

A) Definición de delito

“Tradicionalmente se define delito como la acción y omisión penada por ley. El código penal define al delito como las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por Ley (La acción activa o pasiva es la base de la conducta punible). La Dogmática Penal nos plantea que el delito es una conducta típica antijurídica y culpable, MIR PUIG, recogiendo las ideas de VON LISZT y BELING, sostiene que el delito es el comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, añadiéndose a menudo la exigencia que sea punible” (MINJUS, Teoría del Delito, 2017, pág. 2)

“El delito es una conducta típica, antijurídica y culpable. Solo una acción u omisión puede ser típica, sólo una acción u omisión típica puede ser antijurídica y sólo una acción u omisión antijurídica puede ser culpable. Art. 11° del CP: Son delitos y faltas las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por la ley” (MINJUS, 2017, pág. 15).

B) Teorías que explican el delito

B.1. Teoría del causalismo naturalista (Franz von Liszt, Ernst von Beling).- “Se caracteriza por concebir a la acción en términos físicos o naturalísticos, integrada por un movimiento corporal y el resultado de una modificación en el mundo exterior, unidos por un nexo causal. Distingue las

fases internas (ideación, deliberación, resolución) y externa (exteriorización, preparación, ejecución) del delito. Distingue entre elementos objetivos (tipicidad y antijuridicidad) y subjetivos (culpabilidad) del delito. El tipo se limita a elementos de carácter externo, negando la posibilidad de justificar alguna acción, cuya valoración jurídica solo puede tener cabida dentro del análisis de la antijuridicidad, y siempre desde un punto de vista objetivo. En la culpabilidad se analizan elementos subjetivos y psíquicos del agente, siendo la imputabilidad el presupuesto de esta” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 22)

B.2. Teoría del causalismo valorativo (Edmund Mezger).- “Se aparta del formalismo del causalismo clásico tomando como base una perspectiva axiológica. Al concepto naturalístico de la acción introduce el elemento humano de la voluntad. Postula la existencia de los elementos normativos y subjetivos del tipo, con lo que se separa de la concepción netamente objetiva estableciendo la necesidad de analizar en el tipo un contenido de valor o de intencionalidad. Se concibe a la antijuridicidad ya no sólo como una oposición formal a la norma jurídica sino además de forma material según el daño que causara a la sociedad, de donde se abre la posibilidad de graduar el injusto de acuerdo con la gravedad del daño causado y de establecer nuevas causas de justificación. Por lo que respecta a la culpabilidad se considera como un juicio de reproche al autor del delito y no solamente desde el punto de vista psicológico. El concepto natural de acción es creación de von Liszt y Belling, quienes son los fundadores del *sistema clásico del delito*. Von Liszt define por primera vez el concepto de acción como la producción, reconducible a una voluntad humana, de una modificación en el mundo exterior” (Peña Gonaes &

Almanza Altamirano, 2010, pág. 35). Del mismo modo, “en este concepto, para la modificación causal del mundo exterior debía bastar cualquier efecto en el mismo, por mínimo que sea. Debido a la imposibilidad del concepto señalado de explicar la omisión, von Liszt formula más tarde una segunda descripción, diciendo que acción es conducta voluntaria hacia el mundo exterior; más exactamente: modificación, es decir, causación o no evitación de una modificación (de un resultado) del mundo exterior mediante una conducta voluntaria” (Peña Gonales & Almanza Altamirano, 2010, pág. 36)

B.3. Teoría del finalismo (Hans Welzel).- “La doctrina finalista nace con Welzel (1904-1977) y fue desarrollada por este autor a partir de principios de los años treinta, aunque la utilización de la palabra *finalidad* para caracterizar la acción se produce a partir de 1935. La inicial concepción fue dando paso a diversas modificaciones a medida que se sometía a revisión toda la teoría del delito imperante hasta el momento. El finalismo comenzó con la formulación del concepto de acción como un concepto ontológico (no jurídico) y final (no causal), que Welzel tomó de la tradición aristotélicatomista del acto voluntario, sobre a través de la influencia de Brentano y Husserl (concepto de *intencionalidad* de todos los actos psíquicos) y de la *psicología del pensamiento*, sin descartar la de Nicolai Hartmann, como se verá luego. Acción es actividad final humana, no causación de resultados. La causalidad es ciega, la finalidad es vidente. La finalidad consiste en una sobredeterminación de la causalidad por la voluntad, es decir, en la dirección consciente del curso causal hacia una meta u objetivo previamente propuesto por la voluntad” (Peña Gonales & Almanza Altamirano, 2010, pág. 38).

Por otro lado, “el hombre se propone fines y, gracias a su previo conocimiento de las leyes naturales, puede anticipar el curso y los resultados de su actividad, dentro de ciertos límites. Gracias a ello, puede también seleccionar los medios causalmente necesarios para alcanzar el fin y poner en marcha el proceso causal exterior que conduzca a la realización del objetivo. La voluntad va primero mentalmente hacia el fin (se lo representa, lo anticipa) y desde él regresa a los medios para poner en marcha el curso causal con los medios elegidos, conduciendo el proceso hacia la realización del objetivo. La acción es considerada siempre como una finalidad determinada de actuar conscientemente en función de un resultado propuesto voluntariamente. La acción, el dolo y la culpa se ubican en el tipo, pues al ser la acción algo final (tendiente a un fin), el legislador no puede sino prever acciones provistas de finalidad (dolo, culpa y elementos subjetivos específicos del injusto). Distingue entre error del tipo (excluye al dolo y a la punibilidad) y el error de prohibición (elimina la conciencia de antijuridicidad, al ser invencible elimina la punibilidad, y si es vencible, subsiste en distinto grado). En la antijuridicidad distingue el aspecto formal (lo contrario a la norma) y el material (lesión o puesta en peligro del bien jurídico). Desaparece el concepto de imputabilidad que es absorbido por la culpabilidad la cual consiste en un juicio de reproche. En otras palabras, queda claro que en toda acción hay una etapa objetiva y una etapa subjetiva. Se entiende que al realizar la acción el sujeto se representa un resultado, por ello, el poder actuar de otro modo siempre está presente; ental medida, si siendo libre decidió hacer algo incorrecto su conducta será reprochable. Como todo se dirige a la acción final, el dolo se traslada al tipo” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, págs. 39-40).

B.4. Teoría del funcionalismo (Claus Roxin: funcionalismo moderado / Günther Jakobs: funcionalismo sociológico o radical)

✚ “**El funcionalismo moderado** reconoce los elementos del delito propuestos por el finalismo (tipicidad, antijuridicidad, culpabilidad), pero con una orientación político-criminal, puesto que los presupuestos de la punibilidad deben estar orientados por los fines del Derecho penal, por lo que estas categorías jurídicas no son sino instrumentos de una valoración político-criminal. Sustituye la categoría lógica de la causalidad por un conjunto de reglas orientado a valoraciones jurídicas; pues la imputación de un resultado depende de la realización de un peligro dentro del fin de protección de la norma. La culpabilidad se limita con la necesidad de prevención y juntas originan el nuevo concepto de responsabilidad, que es la base de la imposición de la pena. Señala Roxin que *la formación del sistema jurídico penal no puede vincularse a realidades ontológica previa (acción, causalidad, estructura lógico reales, etc.) sino que única y exclusivamente puede guiarse por las finalidades del Derecho penal.* Esto significa que la teoría de los fines de la pena será la que orientará las características del sistema penal.” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, págs. 44-45)

✚ “**El funcionalismo sociológico o radical**, considera al Derecho como garante de la identidad normativa, la constitución y la sociedad, cuyo objeto es resolver los problemas del sistema social. Al igual que el funcionalismo moderado reconoce como punto de partida al finalismo, sin embargo, en este ya no están presentes las tendencias de política criminal, pues las

categorías que integran al delito tienen como fin sólo estabilizar al sistema” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, págs. 50-51).

“Günther Jakobs elabora el sistema más coherente que se ha opuesto al de su maestro Welzel, en la medida en que rechaza por *naturalistas* y *factisistas* los presupuestos de carácter ontológico sobre los que Welzel había construido su sistema, y desarrolla una teoría dogmática de la imputación exclusivamente normativa, cuyo fundamento teórico decide en la teoría del sistema social. La dogmática jurídico penal de base ontológica quiebra, y en su lugar hace su aparición un principio preventivo general orientado al mantenimiento del sistema social. La pena está al servicio del ejercicio de la fidelidad al derecho, esto es, a lo que hoy se llama *prevención general positiva*, y la elaboración conceptual penal se realiza conforme a exigencias preventivo generales” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano,2010).

C) Estructura del delito

“La tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, son los tres elementos que convierten una acción en delito. Estos niveles están en una relación lógica necesaria, ordenados sistemáticamente y constituyen la estructura del delito. Cuando una conducta es típica y antijurídica estamos frente al injusto, pero el injusto no es suficiente para imputar delito se requiere el test de culpabilidad” (MINJUS, 2017, pág. 16).

C.1) TIPCICIDAD: “Es la verificación de si la conducta coincide con lo descrito en la ley (tipo) es una función que se le denomina tipicidad. Este proceso de imputación implica dos aspectos:

1. La imputación objetiva, identificar los aspectos de

imputación a la conducta y al resultado. 2. La imputación subjetiva, verificación de los aspectos subjetivos del tipo” (MINJUS, 2017, pág. 17).

C.2) ANTIJURIDICIDAD: “Una conducta típica será antijurídica cuando no concorra ninguna causa de justificación. Si concurre una causa de justificación la conducta no es antijurídica. Las causas de justificación son disposiciones permisivas especiales que operan sobre cualquier forma básica de hecho punible. Art. 20° CP: La legítima defensa, el estado de necesidad y el ejercicio legítimo de un derecho. La antijuridicidad implica una constatación negativa de la misma” (MINJUS, 2017, pág. 18).

C.3) CULPABILIDAD (Imputación personal): “Se realiza un análisis del individuo a fin de determinar si puede o debe responder penalmente por su accionar. Se debe verificar la: 1. Imputabilidad (que no tenga ninguna anomalía psíquica, grave alteración de la conciencia o de la percepción). 2. Conciencia de la Antijuridicidad (conocer el carácter antijurídico de su conducta) 3. Exigibilidad de otra conducta (que no se le pueda exigir otra conducta)” (MINJUS, 2017, pág. 19).

C.4) LA ACCIÓN O CONDUCTA: “El concepto es jurídico o normativo, pues, el Derecho penal lo obtiene a través de un procedimiento constructivo donde se realiza una abstracción de lo que existe en la realidad. La valoración de este elemento puede variar según los criterios de las diferentes legislaciones; sin embargo, lo decisivo es que debe contar con los requisitos establecidos en la moderna teoría de la imputación del delito. El CP no ofrece un concepto de conducta y más bien utiliza una terminología variada,

observando que la doctrina penal muestra una serie de términos que van a identificarla” (MINJUS, 2017, pág. 20).

D) El tipo penal

Según Enrique Bacigalupo (1999) el tipo penal “es la descripción de un acto omisivo o activo como delito establecido en el presupuesto jurídico de una ley penal. Los tipos penales están compilados en Parte Especial de un Código Penal. El tipo penal es el concepto legal. El tipo penal es la descripción de las acciones que son punibles, y se las compila en un código” (Bacigalupo Zapater, 1999).

E) Tipicidad

“Es la adecuación del acto humano voluntario ejecutado por el sujeto a la figura descrita por la ley penal como delito. Es la adecuación, el encaje, la subsunción del acto humano voluntario al tipo penal. Si se adecua es indicio de que es delito. Si la adecuación no es completa no hay delito. La adecuación debe ser jurídica, no debe ser una adecuación social. Estos estiman comportamientos adecuados socialmente; no deben considerarse típicos y mucho menos antijurídicos ni penalmente relevantes. La tipificación penal es la criminalización de una norma de cultura realizada por el legislador y establecida en una ley penal. La tipicidad lo aplica el juez, la tipificación lo realiza el legislador, la calificación de un comportamiento como delito lo hace el fiscal” (Peña Gonales & Almanza Altamirano, 2010, págs. 132-133)

F) Elementos del Tipo

Elementos subjetivos.- “son características y actividades que dependen del fuero interno del agente. Son tomados en cuenta para describir el tipo legal de la conducta, por eso estos elementos tienen que probarse. Precisamente las alocuciones *El que, a sabiendas, ... o Quien se atribuya falsamente la calidad de*

titular..., que usa el Código Penal para describir tipos delictivos, aluden a los elementos subjetivos de los mismos. Se debe probar que sabía; se debe probar que actuó en calidad de titular, etc.” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 134)

Elementos normativos.- “estos se presentan: cuando el legislador considera y describe conductas que deben ser tomados como delitos y cuando el juez examina el hecho para establecer su adecuación al tipo penal respectivo” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, págs. 134-135)

Elementos objetivos.- “son los diferentes tipos penales que están en la Parte Especial del Código Penal y que tienen como punto de arranque una descripción objetiva de determinados estados y procesos que deben constituir base de la responsabilidad criminal” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 135).

Elementos constitutivos.- “sujetos (activo y pasivo), conducta y objetos (material y jurídico)” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 135).

G) Estructura del Tipo

Se debe considerar que en la composición de todos los tipos se identificaran siempre los siguientes elementos:

G.1) Sujeto activo.- “el delito como obra humana siempre tiene un autor, aquel que precisamente realiza la acción penal prohibida u omite la acción esperada” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 141)

G.2) Conducta.- “en todo tipo hay una conducta, entendida como comportamiento humano (acción u omisión) que vienen descritas en los códigos penales por un verbo rector” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 141)

G.3) Bien jurídico.- “La norma penal tiene la función protectora de bienes jurídicos. Un bien jurídico en la teoría del delito es un valor considerado fundamental para una sociedad que la norma penal quiere proteger de comportamientos humanos que puedan dañarlo. Este valor es una cualidad que el legislador atribuye a determinados intereses que una sociedad considera fundamental para el vivir bien” (Peña Gonaes & Almanza Altamirano, 2010, pág. 141)

2.2.2. TIPOS DE DELITO SEGÚN EL CÓDIGO PENAL PERUANO

De acuerdo al Libro II. Parte especial Delitos, el Código Penal Peruano establece los siguientes tipos de delitos:

A) delitos contra la vida, el cuerpo y la salud: Homicidio (Homicidio simple; Parricidio; Asesinato; Homicidio por emoción violenta; Infanticidio; Homicidio culposo; Homicidio piadoso e Instigación o ayuda al suicidio), Aborto (Autoaborto; Aborto consentido; Aborto no consentido; Aborto agravado por la cualificación del sujeto activo; Aborto preterintencional; Aborto terapéutico impune y Aborto sentimental y eugenésico), Lesiones (Lesiones graves; Lesiones graves a menores de edad; Lesiones leves; Lesiones leves a menores de edad; Lesiones con resultado fortuito y Lesiones culposas), Exposición a peligro o abandono de personas en peligro (Exposición o abandono a personas incapaces; Omisión de socorro y exposición al peligro; Omisión de auxilio a persona en peligro o aviso a la autoridad y Exposición a peligro de persona dependiente) y Genocidio.

B) Delitos contra el honor: Injuria, Calumnia y Difamación

C) Delitos contra la familia: Matrimonios ilegales; Delitos contra el Estado Civil; Atentados contra la patria potestad y Omisión de Asistencia familiar.

D) Delitos contra la libertad: Violación de la libertad personal; Violación de la intimidad; Violación de domicilio; Violación del Secreto de las comunicaciones; Violación del secreto profesional; Violación de la libertad de reunión; Violación de la libertad de trabajo; Violación de la libertad de expresión; Violación de la libertad sexual; Proxenetismo; Ofensas al pudor público.

E) Delitos contra el patrimonio: Hurto, Robo, Abigeato, Apropiación ilícita, Receptación, Estafa y otras defraudaciones, Fraude en la administración de personas jurídicas, Extorsión, Usurpación, Daños y Delitos informáticos.

F) Delitos contra la confianza y la buena fe en los negocios: Atentados contra el sistema crediticio, Usura, Libramientos indebidos.

G) Delitos contra los derechos intelectuales: Delitos contra los derechos de autor y conexos, y Delitos contra la propiedad industrial.

H) Delitos contra el patrimonio cultural: Delitos contra los bienes culturales.

I) Delitos contra el orden económico: Abuso del poder económico, Acaparamiento, especulación, adulteración, Venta ilícita de mercaderías, Otros delitos económicos y Ejercicio ilegal de actividades de los agentes de intermediación.

J) Delitos contra el orden financiero y monetario: Delitos financieros y Delitos monetarios.

K) Delitos tributarios: Contrabando, Defraudación Fiscal, Defraudación de rentas de aduanas, Defraudación tributaria y Elaboración y comercio clandestino de productos.

L) Delitos contra la seguridad pública: Delitos de peligro común, Delitos contra los medios de transporte, comunicación y otros servicios públicos, Delitos contra la salud pública, Contaminación y propagación, Tráfico Ilícito de drogas y Delitos contra el orden migratorio.

M) Delitos contra la ecología: Delitos contra los recursos naturales y el medio ambiente.

N) Delitos contra la tranquilidad pública: Delitos contra la paz pública y Terrorismo.

Ñ) Delitos contra la humanidad: Genocidio, Desaparición forzada, Tortura, Discriminación y Manipulación genética.

O) Delitos contra el estado y la defensa nacional: Atentados contra la seguridad nacional y traición a la patria, Delitos que comprometen las relaciones exteriores del Estado y Delitos contra los símbolos y valores de la patria.

P) Delitos contra los poderes del estado y el orden constitucional: Rebelión, sedición y motín.

Q) Delitos contra la voluntad popular: Delitos contra el derecho de sufragio.

R) Delitos contra la administración pública: Delitos cometidos por particulares (Usurpación de autoridad, títulos y honores; Violencia y resistencia a la autoridad y Desacato), Delitos cometidos por

funcionarios públicos (Abuso de autoridad; Concusión; Peculado y Corrupción de funcionarios), Delitos contra la administración de justicia (Delitos contra la función jurisdiccional; Prevaricato y Denegación y retardo de justicia), Abuso de Autoridad (Abuso de autoridad; Abuso de autoridad por Omisión, Rehusamiento y Retardo de función; Omisión injustificada de auxilio policial; Oposición a órdenes generales; Abandono de cargo y Nombramiento ilegal), Concusión (Concusión explícita agravada; Concusión explícita e implícita atenuada; Colusión y Patrocinio ilegal), Peculado (Peculado; Peculado de uso; Peculado por Malversación; Peculado por demora injustificada; Peculado por Retención de bienes y Peculado por extensión), Corrupción de Funcionarios (Cohecho por acción u omisión en violación de obligaciones; Cohecho de acción debida por precio; Cohecho de funcionarios especiales; Cohecho de secretarios o auxiliares de justicia; Negociación incompatible con el cargo; Cohecho activo del particular; Cohecho activo agravado del particular especial – Abogado; De las penas accesorias para el abogado; Cohecho activo del particular; Tráfico de Influencias y Enriquecimiento Ilícito)

S) Delitos contra la fe pública: Falsificación de documentos en general y Falsificación de sellos, timbres y marcas oficiales.

T) Faltas: Faltas contra la persona, Faltas contra el patrimonio, Faltas contra las buenas costumbres, Faltas contra la seguridad pública y Faltas contra la tranquilidad pública.

2.2.3. EL HOMICIDIO EN LA LEGISLACIÓN PERUANA

De acuerdo al Artículo 106° del Código Penal Peruano, se precisa respecto al homicidio simple: “El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años” (MINJUS, 2016, pág. 91). Asimismo Carnigni citado por Paredes

Romero (2015) precisa que “el homicidio es la muerte de un hombre realizado injustamente por otro hombre. Significa que el sujeto actúa en contra (acción) del ordenamiento jurídico de la norma, del derecho, puesto que existe una norma de carácter prohibitiva, pero aclaramos de que si uno actúa por legítima defensa no viola la norma, está exento de responsabilidad penal. Este tipo de delito contra la vida es la más antigua (Caín y Abel). Una persona jurídica no comete este delito, lo cometen sus representantes” (Paredes Romero, 2015, pág. 1).

A) Homicidio simple (tipo básico).- “Se explica porque circunscribe la hipótesis de la muerte acusada “a otro, sin la concurrencia de expresas condiciones especiales de atenuación o agravación que sirven a la ley sustantiva para concretar y construir otras figuras delictivas (homicidio culposo, asesinato, parricidio, etc.). La voz homicidio deriva del latín *homicidium*, de la palabra *homo caudue*, que significa de acuerdo al diccionario de la Real Academia de la Lengua Española, la muerte causada a una persona por otra, por lo común la ejecutada ilegítimamente y con violencia. SOLER; define como la muerte de un hombre sin que medie ninguna causa de calificación o privilegio” (Paredes Romero, 2015, pág. 1).

B) Bien Jurídico Protegido.- “El bien jurídico protegido es la vida humana, comprendida como unidad bio-psico-social inescindible. Su protección está determinada por el art. 2° de la Constitución Política del Perú. La vida se protege de manera absoluta, independiente de la estimación social que está merezca y de la voluntad del individuo que es su titular, por cuanto es un bien indispensable” (Paredes Romero, 2015, pág. 1).

C) Importancia de la Protección de la Vida Humana.- “Es la base fundamental sobre la cual se erigen los demás bienes jurídicos

y constituye la fuente de los demás derechos del hombre. La vida para el derecho es intangible, indispensable e inalienable; así lo reconoce el C.C. Vigente cuando establece en su art.5º, que el derecho a la vida es irrenunciable y que no puede ser objeto de cesión. Los límites de la protección de la vida están supeditadas al carácter temporal que ésta tiene por lo que no se protege una vida que no existe o que haya dejado de existir, además la vida es objeto de distinta valoración según sea su ubicación dentro del proceso de desarrollo, sea que este es proceso de formación o haya alcanzado plena autonomía, siendo este último estadio objeto de protección en los delitos de homicidio. Así la protección abarca desde el instante en se inicia el proceso del parto hasta la muerte de la persona. Entiende por parto al proceso que conduce a la expulsión del feto y que se anuncia con las contradicciones uterinas que conllevan dolores de parto. La protección de la vida humana se prolonga hasta el instante en que se pone fin a la vida misma” (Paredes Romero, 2015, pág. 2).

D) Objeto Material.- “La conducta típica recae en el ser humano, que es la vez sujeto pasivo en el delito de homicidio, pero no hay homicidio antes del parto ni después de la muerte” (Paredes Romero, 2015, pág. 2).

E) Sujeto Activo.- “En la figura delictiva, es la persona natural o física que causa la muerte a otra persona; sólo el ser humano puede ser sujeto activo, con las excepciones que permiten dar autonomía a la figura agravada (parricidio) y la figura atenuada (infanticidio), sólo la persona individual puede ser sujeto activo. Aquí no tiene cabida alguna la noción de persona jurídica, moral o ideal como agente” (Paredes Romero, 2015, pág. 2).

F) Sujeto Pasivo.- “Puede ser toda persona de existencia visible, es decir cualquier persona desde el instante en que ha nacido. No es necesario que el sujeto pasivo ostente cualidades especiales, condiciones o diferencias por razones de edad, sexo, raza, nacionalidad, condición del cuerpo o mente, así todo hombre viviente puede ser sujeto pasivo del delito de homicidio” (Paredes Romero, 2015, pág. 2).

G) Elementos Constitutivos Del Delito De Homicidio

G.1. La pre-existencia de la vida humana.- “Para que se cometa el delito de homicidio necesariamente el sujeto pasivo debe estar con vida. Es suficiente la vida, no importa el grado de capacidad para vivir; si el recién nacido está vivo, aunque no tenga vitalidad (aptitud para continuar la vida) tal existencia es real y no aparente” (Paredes Romero, 2015, págs. 2-3).

G.2. Extinción de la vida humana.- “El homicidio es un delito típicamente material o de resultado externo, entonces para que se cumpla o se materializa este delito se realiza actos que pongan fin a la vida de una persona. *La materialidad de este delito se deduce de la perfecta coincidencia entre el resultado jurídico (anulación del derecho a la vida y el resultado material (muerte).* Si sólo se produce peligro a la vida o causa lesiones entonces puede reputarse como tentativa: *Acción propiamente dicha* (El homicidio se comete por acción Stricto sensu, cuando por ejemplo se asesta una puñalada, se suministra una sustancia química para obtener el efecto letal requerido), *Comisión por omisión* (en el caso del lazarillo que no impide que el ciego, su amo, se precipite al abismo. Viene a ser la acción con la cual se le quita intencionalmente la vida)” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.3. Relación de causalidad.- “La acción y el resultado, es decir la muerte debe ser resultado o producto de la acción delictiva, “sólo es objetivamente imputable un resultado causado por una acción humana (en el sentido de la teoría de la condición). En conclusión, el tipo penal y la finalidad de la norma inherente, fundamenta la naturaleza de vinculación entre conducta y resultado, a fin de lograr relevancia para el derecho penal. Que la muerte sea causada por acción, o atribuida por comisión omisiva” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.4. El dolo (tipo subjetivo).- “Conformado por el dolo, convirtiéndose en un elemento importante y esencial de esta figura delictiva. De la definición de dolo que hace nuestra legislación y aplicada a esta figura delictiva, se entiende que el homicidio debe realizarse bajo el *animus necandi* o *animus accidenti*. O sea la voluntad libre y consiente de causar la muerte a una persona a sabiendas que el acto es contrario al derecho” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.5. Medios de ejecución.- “Cualquier medio capaz de producir la muerte tiene relevancia jurídica, a excepción que aquellos que determinan una agravación especial; importa la eficacia para matar. Se ejecuta mediante la acción, omisión, comisión por omisión. Ejemplo: se deja de atender a un paciente en un hospital” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.5.1. Medios directos e indirectos: “Los primeros son aquellos que actúan directamente sobre la víctima entre ellos pueden ser armas blancas, de fuego, los gases asfixiantes, la corriente eléctrica, el estrangulamiento, etc. Los medios indirectos por su parte obran a través de otros medios. Valerse de un enajenado mental, etc.” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.5.2. Medios materiales: (Físicos): “son los que actúan atacando el organismo en su integridad, entre ellos tenemos las armas propias, destinadas normalmente al ataque o la defensa o las impropias, son aquellos instrumentos destinadas a otros fines pero que pueden tener eficacia ofensiva o defensiva” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.5.3. Medios psicológicos: “Es decir el sujeto utiliza o se vale de medios psicológicos como el que utiliza los medios físicos habituales, es decir el sujeto activo ha realizado de las circunstancias y que unidas a su acción, deben producir la muerte” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.6. Admite Tentativa.- “Se presenta el concurso de delitos. El homicidio puede concurrir con otros delitos, como lesiones, aborto, o contra el patrimonio que no configure una agravación, pues es diferente que un sujeto robe y mate, a que mate para robar” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

G.7. Penalidad.- “El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de 20 años” (Paredes Romero, 2015, pág. 3).

2.2.4. DERECHOS FUNDAMENTALES DE LA PERSONAS

“Los derechos fundamentales que son inherentes al ser humano, pertenecientes a cada persona por el hecho mismo de ser persona y en razón a su dignidad y que tienen plena fuerza normativa” (Rosales Abogados, 2015).

Asimismo, de acuerdo al Artículo 2.- Derechos fundamentales de la persona; de la Constitución Política del Perú, establece que toda persona tiene derecho entre otros “A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar.

El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece” (MINJUS, 2016, págs. 20-21).

Por lo tanto, se debe recalcar que el derecho a la vida no solo es un derecho reconocido constitucionalmente en nuestro país si no que es un derecho reconocido universalmente, tal es así la Organización Humanium considera que “el derecho a la vida es un derecho universal, es decir que le corresponde a todo ser humano. Es un derecho necesario para poder concretizar todos los demás derechos universales. El derecho a la vida significa tener la oportunidad de vivir nuestra propia vida. Si no hay vida, no tiene sentido que existan los demás derechos fundamentales” (Humanium, 2014).

2.2.5. PROTECCION DEL BIEN JURIDICO VIDA

Jorge Buompadre en su artículo publicado en la revista argentina Pensamiento Penal precisa que “el bien jurídico protegido, en todas las formas de homicidio, es la vida humana. El derecho penal no suministra un concepto de vida humana, sólo se ocupa de protegerla como objeto material de los delitos que atentan contra ella. En rigor de verdad, el derecho penal interviene, con distinta intensidad, en todo el proceso de la vida humana. De aquí que el objeto de protección de los delitos que constituyen formas de homicidio es, en todos los casos, el ser humano, la persona física viva. Por lo tanto, debemos convenir en que al menos desde un punto de vista ontológico-biológico- es la vida humana misma el bien jurídico tutelado por estos delitos, afirmación que no parece que hoy pueda discutirse. Sin embargo, lo que sí ha suscitado un interesante debate doctrinario y jurisprudencial es la determinación del contenido del bien jurídico y del momento en el que comienza la vida humana independiente, por cuanto se trata de cuestiones cuya importancia reside en el hecho de que permitirán, por un lado, trazar la frontera entre los delitos de aborto y homicidio (límite mínimo de protección), y por otro lado, fijar el momento en que se produce la muerte de la persona humana, instante en que quedará marcado el límite entre el

homicidio y la impunidad, o el delito imposible, por falta del objeto material de protección (límite máximo de protección)” (Buompadre, 2013, pág. 2).

Por lo tanto, bajo esta premisa Buompadre también precisa que respecto al *bien jurídico vida humana*; se debe considerar que “la vida humana debe ser entendida desde una perspectiva puramente naturalística, esto es, atendiendo a la propia existencia *fisico-biológica* del ser humano. La vida debe ser protegida desde el mismo momento en que concurren los presupuestos fisiológicos que la tornan reconocible como vida humana, independientemente de valoraciones sociales u otras razones de utilidad social. Como consecuencia de este criterio, toda expresión de vida humana merece protección jurídica, sin que importen razones de utilidad, capacidad, viabilidad, calidad o condición de la persona humana. El enfermo terminal, el moribundo, el discapacitado o las llamadas en algún momento histórico vidas carentes de valor vital, como todos los seres humanos, merecen la protección de la ley. Sin embargo, esto no quiere decir que la vida no deba ser también comprendida desde una perspectiva valorativa. La vida humana desprovista de criterios normativos perdería todo su sentido, su potencia de ser el valor preponderante, el soporte fundamental del disfrute de otros bienes. La vida es algo más que un puro acontecer biológico; la vida es vida humana en tanto sea considerada a partir de criterios de valor. No sólo importa vivir sino cómo se vive. El derecho mismo considera a la vida como un valor al otorgarle protección de distinta intensidad según cuál sea la fase o el momento por el que atraviesa esa vida humana. Por otro lado, la ausencia de consideraciones valorativas en el tratamiento jurídico de la vida humana implicaría dejar sin explicación supuestos como el aborto, la eutanasia, la ayuda al suicidio, la muerte en legítima defensa o en el cumplimiento de un deber, etc.” (Buompadre, 2013, págs. 2-3).

2.2.6. CONDUCTA TEMERARIA E IMPRUDENTE DE LOS CONDUCTORES

De acuerdo al portal de Wolters Kluwer “la temeridad viene de temerario, y temeraria es una acción excesivamente imprudente, que arrostra peligros. También se considera temerario al que dice, hace o piensa sin fundamento. En términos coloquiales se considera que actúa con temeridad quien se comporta de ese modo o se desenvuelve de la manera irreflexiva que se desprende de esa falta de sensatez” (Wolters Kluwer, 2015).

Asimismo, precisa que el ámbito del derecho, la temeridad tiene un doble significado:

- a) “Se dice que es temeraria la conducta que infringe una norma penal cuando no se observa el más elemental cuidado en la realización de la acción, faltando a las reglas de prudencia que observaría el común de las personas. Estamos en la esfera del derecho penal que sanciona las acciones cometidas por medio de la imprudencia, en su modalidad máxima o de grado más elevado. Es la llamada imprudencia temeraria. En esta esfera penal, también se aprecia la temeridad como conducta especialmente tipificada en la modalidad de conducción de vehículos a motor con temeridad manifiesta” (Wolters Kluwer, 2015)

- b) “En un sentido más limitado y preciso, el vocablo *temeridad* se aúna a las consecuencias procesales que se producen para quien en el curso de un proceso determinado se desenvuelve con esa ausencia de cuidado. Esa actuación temeraria, tiene un significado más profundo que en el primer caso, pues no se conforma con la falta de diligencia, sino que trasciende a la ausencia de fundamento, casi a la pretensión disparata e incoherente de quien actúa temerariamente y encuentra su enclave de aplicación en materia de las costas judiciales, pues conduce a su imposición cuando se aprecia que alguna de las partes procesales se comporta deliberadamente en el curso de un

proceso de manera infundada. Y ese comportamiento incoherente, carente de soporte jurídico de la pretensión que se deduce, provoca la imposición de una sanción procesal, que es la condena en costas” (Wolters Kluwer, 2015).

2.2.7. EL IUS PUNIENDI

De acuerdo a Hurtado Pozo (2005) “... el ius puniendi del Estado es entendido como la potestad que se manifiesta en el aspecto coercitivo de las normas y, por otro, que es también objeto de la regulación de las mismas. El ejercicio de su poder punitivo está determinado por las opciones sociales y políticas que haya adoptado en relación con la organización de la comunidad, en general. Por lo tanto, la política criminal del Estado se halla encuadrada y condicionada por su política social general. En este sentido la persecución y sanción de conductas delictivas, en un Estado Social y Democrático de Derecho implica el diseño general de las políticas criminales las que no se agotan con la descripción típica de estos ilícitos sino también, entre otros, con la ejecución de la pena. Así, el ius puniendi del Estado funciona con sus limitaciones dentro de un marco penal de la Constitución, bajo los estándares internacionales referidos a la protección de derechos fundamentales y en estricta observancia de los fines de la pena. En este sentido, nuestro ordenamiento Constitucional y las obligaciones internacionales será el punto de inicio para poder establecer los fines que el régimen penitenciario se ha propuesto lograr y los objetivos que en ella se ha trazado en la Constitución, así como cumplir con los deberes y obligaciones asumidas por el Estado...” (Hurtado Pozo, 2005).

2.3. MARCO CONCEPTUAL

Accidente de tránsito.- “Un accidente de tráfico, accidente de tránsito, accidente vial o siniestro automovilístico es un suceso imprevisto y ajeno al factor humano que altera la marcha normal o prevista del desplazamiento en las vialidades. Especialmente es aquel suceso en el que se causan daños a una persona o cosa, de manera repentina ocasionada por un agente externo involuntario. El perjuicio ocasionado a una persona o bien material, en un determinado trayecto de movilización o transporte, debido (mayoritaria o generalmente) a factores externos e imprevistos que contribuyen la acción riesgosa, negligente o irresponsable de un conductor, de un como pueden ser fallos mecánicos repentinos, condiciones ambientales desfavorables (sismos o cambios climáticos bruscos y repentinos) y cruce de animales durante el tráfico o incluso la caída de un árbol por fuertes vientos en la calle o carretera” (Wikipedia, 2017).

Bien jurídico.- “en sentido general, aquel bien que el derecho ampara o protege. Su carácter jurídico deviene de la creación de una norma jurídica que prescribe una sanción para toda conducta que pueda lesionar dicho bien. Sin la existencia de esa norma, que tiene que estar vigente y ser eficaz, el bien pierde su carácter jurídico. Con una intención puramente didáctica, puede decirse que el concepto preanunciado adquiere mayor relieve y claridad dentro del derecho penal, puesto que la represión de cada uno de los delitos tipificados en la ley penal protege de una manera inmediata y directa a los bienes jurídicamente tutelados por todo el ordenamiento; así por ejemplo, por medio del delito de homicidio se protege la vida; por medio de las injurias, el honor; por medio de la violación, la libertad sexual; etcétera” (Enciclopedia Jurídica, 2014).

Conducta temeraria.- “la temeridad viene de temerario, y temeraria es una acción excesivamente imprudente, que arrostra peligros. También se considera temerario al que dice, hace o piensa sin fundamento. En términos coloquiales se considera que actúa con temeridad quien se

comporta de ese modo o se desenvuelve de la manera irreflexiva que se desprende de esa falta de sensatez” (Wolters Kluwer, 2015).

Conductor.- “o chofer, persona encargada de conducir un vehículo de motor para transportar a personas” (Wikipedia, 2008).

Delito.- “Tradicionalmente se define delito como la acción y omisión penada por ley. El código penal define al delito como las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por Ley (La acción activa o pasiva es la base de la conducta punible). La Dogmática Penal nos plantea que el delito es una conducta típica antijurídica y culpable, MIR PUIG, recogiendo las ideas de VON LISZT y BELING, sostiene que el delito es el comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, añadiéndose a menudo la exigencia que sea punible” (MINJUS, 2017, pág. 2).

Derecho a la vida.- “el derecho a la vida es un derecho universal, es decir que le corresponde a todo ser humano. Es un derecho necesario para poder concretizar todos los demás derechos universales. El derecho a la vida significa tener la oportunidad de vivir nuestra propia vida. Si no hay vida, no tiene sentido que existan los demás derechos fundamentales” (Humanium, 2014).

Dolo.- “(variante en latín vulgar de la palabra clásica dolus) es la voluntad deliberada (elemento volitivo) de cometer un delito a sabiendas de su ilicitud (elemento intelectual, intelectual o cognitivo). En los actos jurídicos, el dolo implica la voluntad maliciosa de engañar a alguien o de incumplir una obligación contraída. En el derecho el término dolo se usa con significados diferentes. En derecho penal, el dolo significa la intención de cometer la acción típica prohibida por la ley” (Wikipedia, 2014).

Dolo eventual.- “también denominado dolo condicionado (a la luz de las teorías que reconocen el elemento volitivo como parte del dolo) se

caracteriza porque el autor se representa el delito como resultado posible (eventual), de forma que, aunque no desea el resultado, conoce la posibilidad de que se produzca; lo que evidencia un menosprecio reprochable del bien jurídico protegido (por esta razón es equiparado en términos de culpabilidad a los otros tipos de dolo). De este modo, el dolo eventual está integrado por la voluntad de realización de la acción típica (elemento volitivo del injusto de la acción), por la seria consideración del peligro de que el resultado acaezca (elemento intelectual del injusto de la acción), así como, en último lugar, por la conformidad del autor con el advenimiento del resultado típico como ingrediente de la culpabilidad” (Chang Kcomt , 2014, pág. 258).

Homicidio.- “es la muerte de un hombre realizado injustamente por otro hombre. Significa que el sujeto actúa en contra (acción) del ordenamiento jurídico de la norma, del derecho, puesto que existe una norma de carácter prohibitiva, pero aclaramos de que si uno actúa por legítima defensa no viola la norma, está exento de responsabilidad penal. Este tipo de delito contra la vida es la más antigua (Caín y Abel). Una persona jurídica no comete este delito, lo cometen sus representantes” (Paredes Romero, 2015, pág. 1).

Homicidio simple.- “Aquel que se comete a falta de las cuatro agravantes, que son premeditación, alevosía, ventaja y traición” (Wikipedia, 2018).

Ius Puniendi.- “es una expresión latina utilizada para referirse a la facultad sancionadora del Estado. Se traduce literalmente como derecho a penar o derecho a sancionar. La expresión se utiliza siempre en referencia al Estado frente a los ciudadanos. Por ello, si bien puede ocurrir que otros organismos o instituciones, o en otras situaciones, estén legitimados para castigar o sancionar (empleador y empleado, o padre e hijo), el ius puniendi no es aplicable a estas” (Wikipedia, 2010).

2.4. MARCO FORMAL O LEGAL

La norma que tomaremos como marco formal es el Código Penal - Decreto Legislativo N° 635, específicamente los siguientes articulados:

Artículo 111.- Homicidio Culposo

“El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 - incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramoslitro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito” (MINJUS, 2016, págs. 94-95).

Artículo 124.- Lesiones Culposas

“El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido, por acción privada, con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa.

La pena será privativa de libertad no menor de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días-multa, si la lesión es grave, de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121°” (MINJUS, 2016, pág. 99)

“La pena privativa de libertad será no menor de uno ni mayor de tres años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de cuatro años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 - incisos 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramoslitro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito” (MINJUS, 2016, pág. 100)

CAPITULO III METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN

A) Métodos generales de investigación

- **Método Análisis Síntesis.-** Este método nos facilitó la realización de un estudio minucioso de la Teoría del Delito para analizarla y comprenderla y poder construir la base teórica de nuestro planteamiento que es considerar en los casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte como un delito de homicidio simple con dolo eventual. Asimismo, el estudio antes mencionado nos permitió establecer la definición, importancia, fundamento, regulación, ubicación legal y carácter del tema abordado, aspectos que permitieron comprender su naturaleza jurídica, sociológica, etc.

B) Métodos Específicos de Investigación

- **Método Sociológico.-** Que nos permitió interpretar el cuerpo normativo que regula actualmente los delitos y su punición en nuestro país y en particular cuando se traten de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte, recurriendo a los diversos datos que aporta la realidad sociocultural, para entender su naturaleza sociológica.
- **Método Teleológico.-** Que nos permitió realizar un análisis del cuerpo normativo que regula actualmente los delitos y su punición

en nuestro país y en particular cuando se traten de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte; considerando el objeto, motivo o fin razonable de la norma en mención.

3.2. TIPO DE INVESTIGACIÓN JURÍDICA

El tipo de investigación es Básica o Teórica, puesto que en primer lugar se explicó los fundamentos teóricos, doctrinarios y legales de la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito para luego producto de su consideración determinar su incidencia en la protección y respeto del derecho a la vida de las personas.

3.3. NIVEL DE INVESTIGACIÓN

El nivel de investigación fue explicativo, porque a partir del conocimiento de los fundamentos teóricos, jurídicos y doctrinarios de la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito se explicó cómo incide en la protección y respeto del derecho a la vida de las personas.

3.4. DISEÑO DE INVESTIGACIÓN

El Diseño de investigación fue el NO EXPERIMENTAL TRANSECCIONAL

G X O

Donde:

G = es la muestra de investigación conformada por 14 expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte y 69 abogados especialistas en Derecho Penal y que están colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín

X = Es la puesta a consideración de la propuesta: la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito

O = Observación de las variables de investigación.

3.5. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.5.1. Población

La población de la investigación estuvo conformada por 120 expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte tramitados en la Corte Superior de Justicia de Junín durante el año 2018, asimismo se consideró a 400 abogados especialistas en Derecho Penal y que están colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín.

3.5.2. Muestra

Tomando en consideración que la población de investigación es finita se aplicó la siguiente fórmula para determinar la muestra de investigación:

$$n = \frac{Z^2 \cdot p \cdot q \cdot N}{E^2(N-1) + Z^2 \cdot p \cdot q}$$

Hallando la muestra:

Se ha elegido el 95% de límite de confianza para la presente investigación; por lo tanto, $Z\alpha = 1.96$.

Para el campo de variabilidad, se estima el valor de $p = 0.9$, probabilidad de eficacia de las personas; $q = 0.1$ probabilidad de ineficacia de los mismos.

$$Z\alpha = 1.96 \qquad p = 0.9$$

$$E = 0.05 \qquad q = 0.1$$

Reemplazando los valores, para cada caso de personas se tiene:

$$n = \frac{(1.96)^2(520)(0.9)(0.1)}{(0.05)^2(519) + (1.96)^2(0.9)(0.1)} = 83$$

En consecuencia, la muestra estuvo conformada por 14 expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte y 69 abogados especialistas en

Derecho Penal y que están colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín.

3.5.3. Muestreo

El tipo de muestreo utilizado fue el no probabilístico por conveniencia, con los siguientes criterios:

- **Criterios de inclusión**

Respecto a los expedientes sobre casos de accidentes de tránsito deberán ser aquellos casos donde se ha tenido la consecuencia de muerte de las víctimas.

Respecto a los Señores abogados especialistas en Derecho Penal deberán estar colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín

- **Criterios de exclusión**

No se considerará los expedientes sobre casos de accidentes de tránsito que hayan sido tramitados a partir del año 2019 hacia adelante.

3.6. TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN

3.6.1. Técnicas de recolección de datos

- **Encuestas:**

Que se aplicó a los integrantes de la muestra de investigación: 69 abogados especialistas en Derecho Penal y que están colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín, a través de un cuestionario de preguntas abiertas y cerradas sobre diversos aspectos de la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito y la protección y respeto del derecho a la vida de las personas.

- **Análisis Documental:**

Que permitió realizar un análisis de los expedientes que conforman la muestra de investigación: 14 expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte tramitados en

la Corte Superior de Justicia de Junín durante el año 2018, a fin de identificar el delito tipificado y la pena establecida por el juzgador en estos casos.

Del mismo modo esta técnica nos permitió recopilar información a través de documentos escritos sobre la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito y la protección y respeto del derecho a la vida de las personas, como son:

- Libros como: Tratados, manuales, ensayos, códigos.
- Revistas académicas y publicaciones
- Informes.

3.6.2. Instrumentos de recolección de datos

Los instrumentos de recolección de datos fueron el cuestionario que estuvo conformada por preguntas abiertas y cerradas sobre diversos aspectos de la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito y la protección y respeto del derecho a la vida de las personas; y las fichas de análisis de expedientes y contenidos que nos sirvió para recolectar información de las variables de investigación.

3.6.3. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Formulado la encuesta a los integrantes de la muestra de investigación (abogados), asimismo aplicada la ficha de análisis para obtener información de los expedientes; se procedió a procesarlos tomando en consideración:

- Se codificó las respuestas
- Se diseñó la base de datos en el paquete estadístico SPSS (diseño de variables)
- Se ingresó la información recolectada y codificada
- Se utilizó la estadística descriptiva para presentar la información ingresada, haciendo uso de las distribuciones de frecuencia

- Asimismo, se presentó los datos utilizando gráficos como: el histograma de frecuencia, el gráfico de barras y los gráficos circulares.

3.6.4. Validez y confiabilidad del instrumento de recolección de datos

Respecto a la validez de los instrumentos de recolección de información empelados se ha recurrido a la validez de contenido, el mismo que se materializó mediante el Juicio de Experto cuya ficha de validación se incluye en los anexos de la investigación.

Respecto a la confiabilidad y considerando que se ha realizado una investigación jurídico social se ha empleado el test Alfa de Cronbach que es el más recomendado para este tipo de investigaciones teniendo el siguiente resultado:

**Estadísticos de fiabilidad de la
Ficha de Análisis de Expedientes**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,977	17

Como se puede observar del resultado del análisis de fiabilidad de la ficha de análisis de expedientes judiciales se ha obtenido un valor para Alfa de Cronbach = 0,977 lo cual indica que el instrumento tiene una excelente confiabilidad.

**Estadísticos de fiabilidad del
cuestionario de encuesta**

Alfa de Cronbach	N de elementos
,876	21

Como se puede observar del resultado del análisis de fiabilidad del cuestionario de encuesta se ha obtenido un valor para Alfa de Cronbach = 0,876 lo cual indica que el instrumento tiene una buena confiabilidad.

CAPITULO IV

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

A continuación, se muestra los resultados del análisis de los expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte y de la encuesta formulada a los abogados especialistas en Derecho Penal y que están colegiados y habilitados en el Colegio de Abogados de Junín.

4.1. PRESENTACION DE LOS RESULTADOS

4.1.1. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DE EXPEDIENTES

A) PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

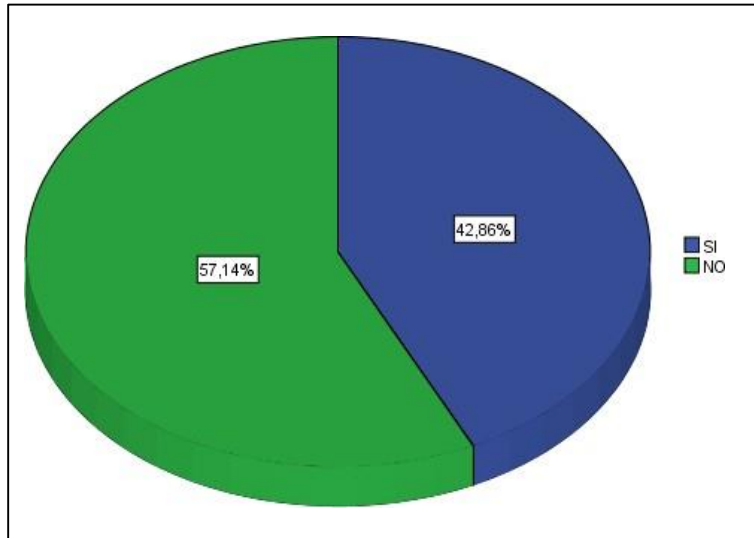


Grafico N° 1. Trascusión de la libertad personal de la víctima

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.17% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trascusión de la libertad personal de la víctima y que en el 42.86% si ha observado adecuadamente.

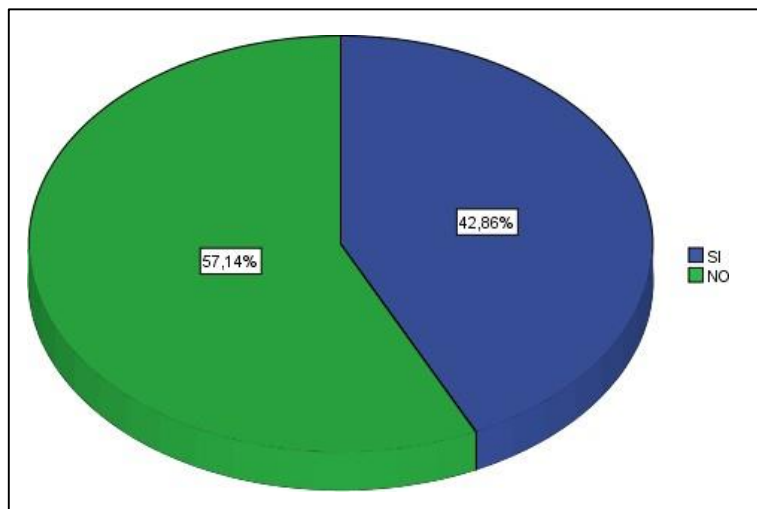


Grafico N° 2. Privación de la vida de la víctima

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima y que en el 42.86% si ha observado adecuadamente.

B) SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

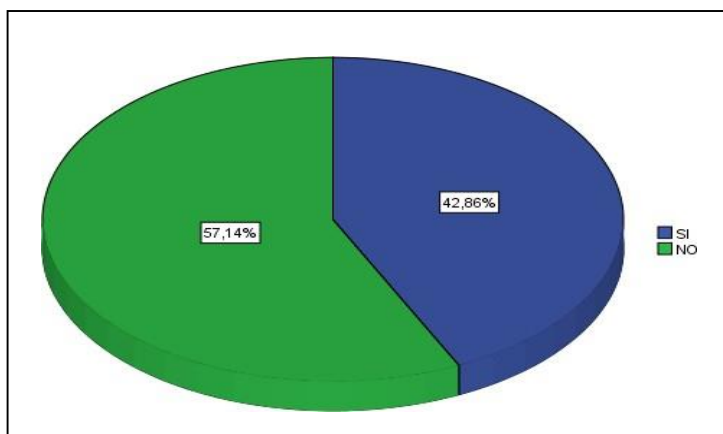


Gráfico N° 3. La muerte de la víctima

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima y que en el 42.86% si ha observado adecuadamente.

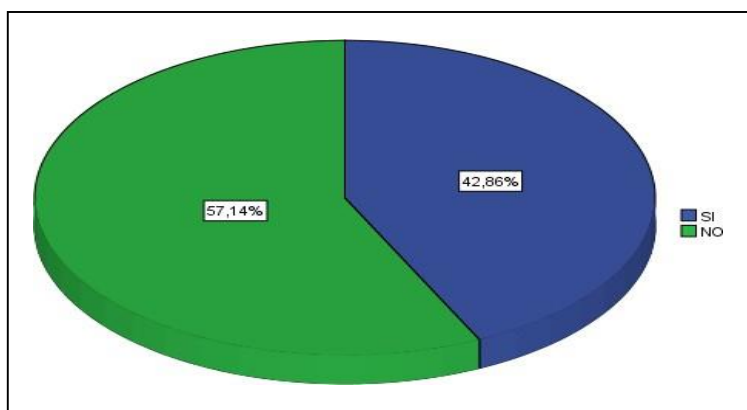


Gráfico N° 4. Conducta peligrosa del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima y que en el 42.86% si ha observado y evaluado adecuadamente.

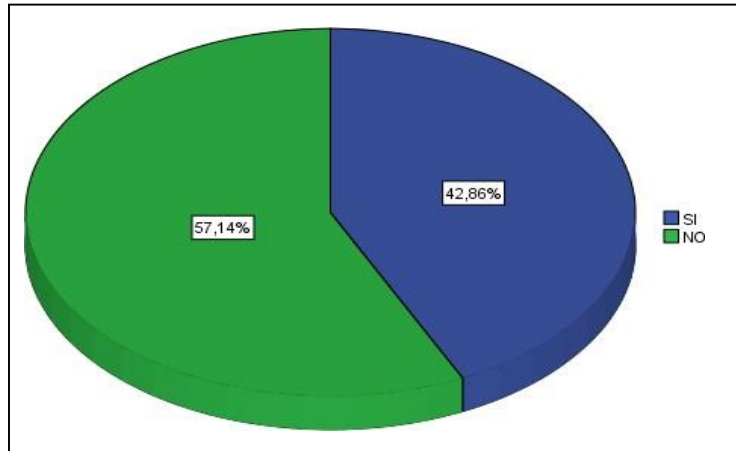


Gráfico N° 5. Comportamiento irreflexivo del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima y que en el 42.86% si ha observado y evaluado adecuadamente.

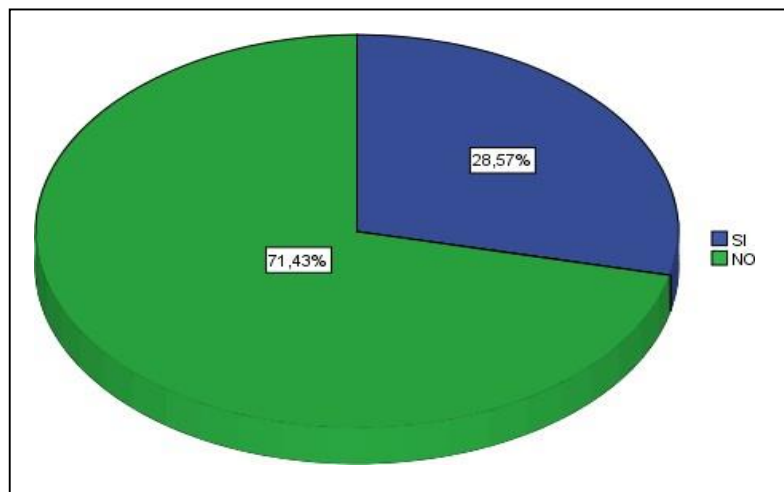


Gráfico N° 6. Insensatez de su acción del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 71.43% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima y que en el 28.57% si ha observado y evaluado adecuadamente.

C) TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

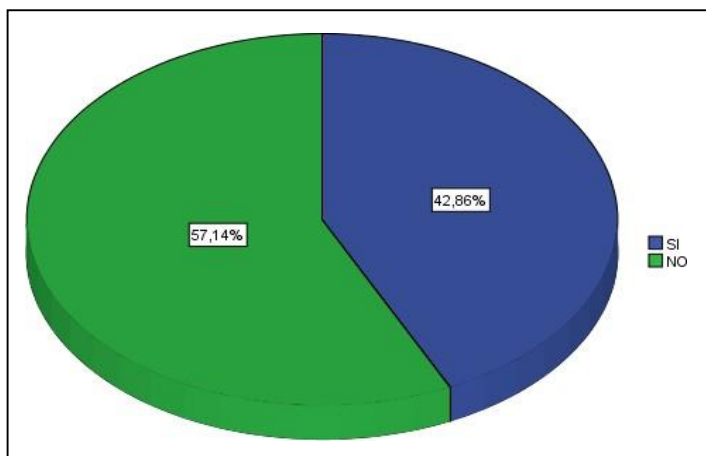


Gráfico N° 7. Insensatez de su acción del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, se evidencia que no se está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora del estado y que en el 42.86% si está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora.

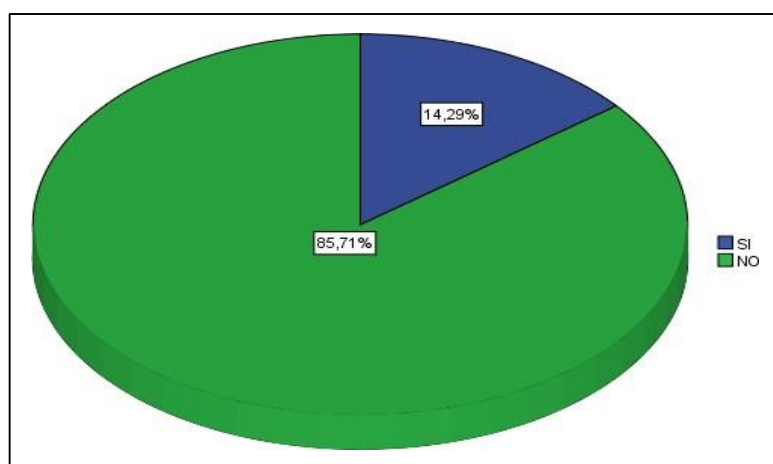


Gráfico N° 8. La parte agraviada apele la decisión

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 85.71% de ellos donde el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, ha generado que la parte agraviada apele la decisión y en el 14.29% la parte agraviada no apelo la decisión.

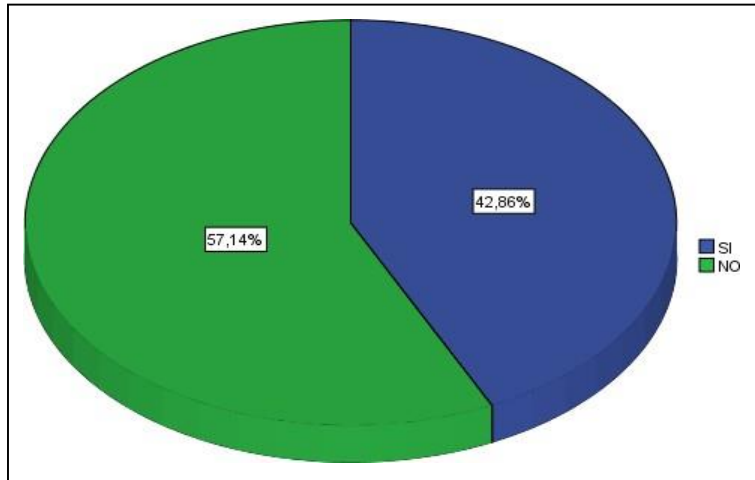


Gráfico N° 9. Imposición de un castigo justo al sujeto pasivo

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 57.14% de ellos el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, no se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo y que en el 42.86% si se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo.

D) HIPOTESIS GENERAL

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

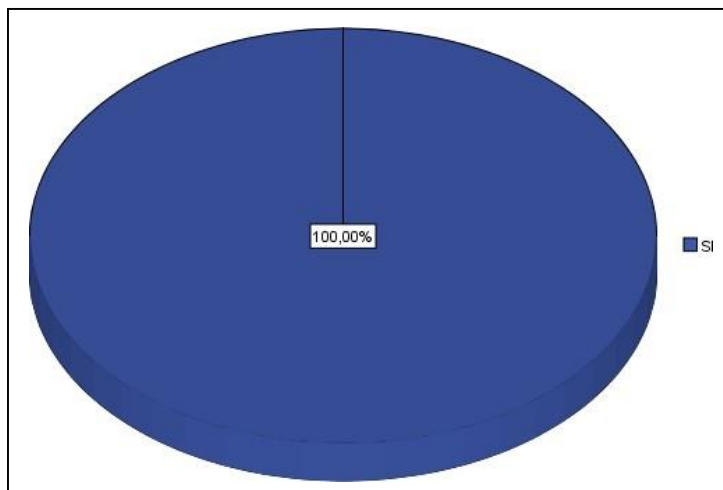


Gráfico N° 10. La consecuencia de muerte en el accidente

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 100% de ellos la consecuencia del accidente es la muerte de la víctima.

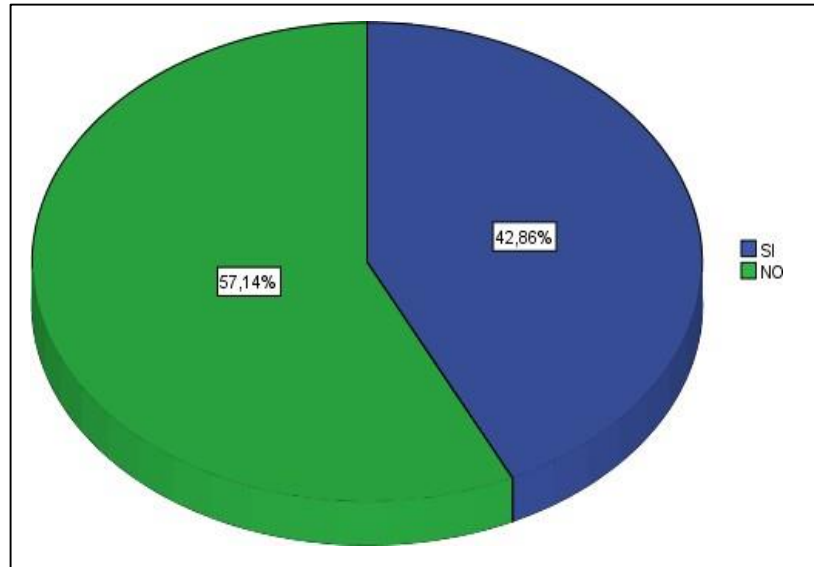


Gráfico N° 11. Sentencia del caso como homicidio culposo

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 42.86% de los casos de muerte por accidente de tránsito estos fueron sentenciado como homicidio culposo y que en el 57.14% no.

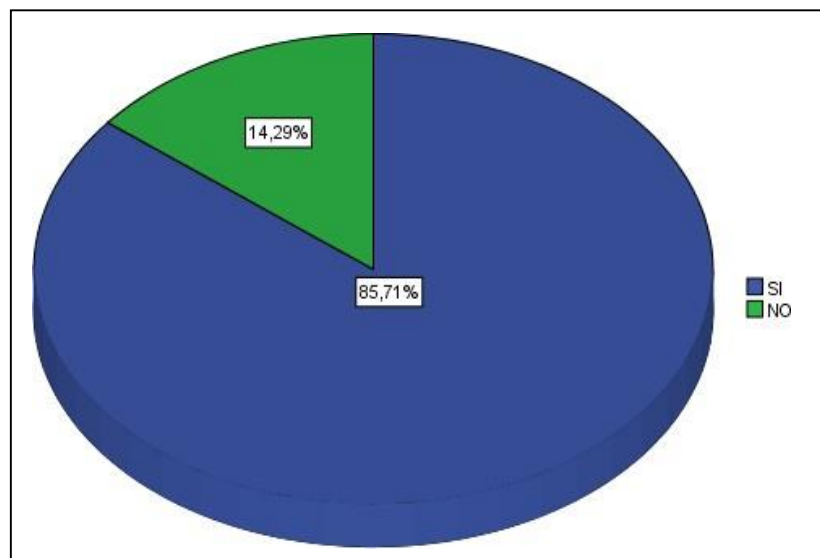


Gráfico N° 12. El accidente de tránsito es por causa de la actuación temeraria del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 85.71% de ellos se hace referencia o se identifica que la ocurrencia del accidente de tránsito es por causa de la actuación temeraria, irresponsable, negligente e imprudente del conductor y que en el 14.29% no se identifica.

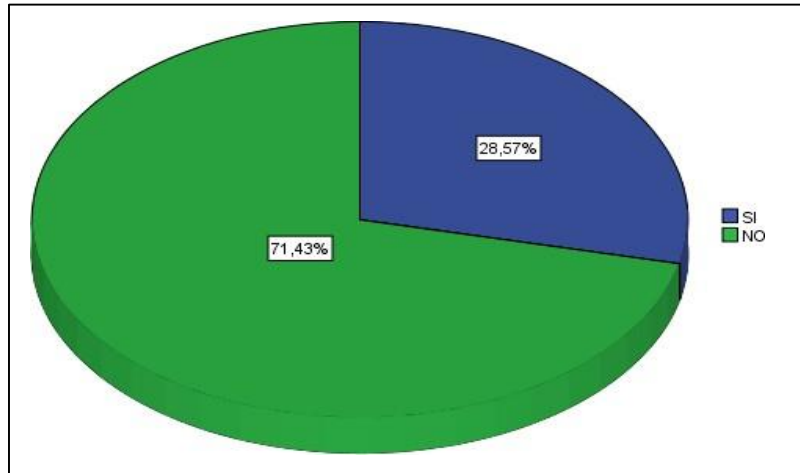


Grafico N° 13. Los accidentes a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 28.57% de ellos se hace referencia o se identifica que la ocurrencia del accidente de tránsito es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y que el 71.43% de los accidentes no es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.

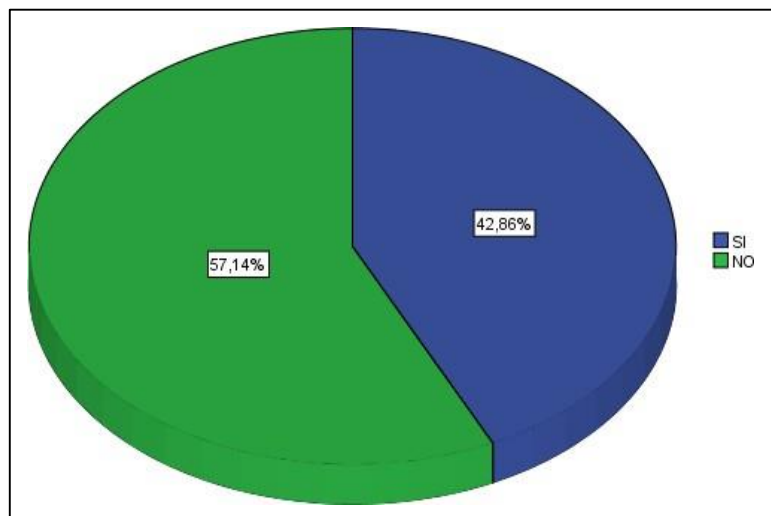


Grafico N° 14. El resultado de la acción del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 42.86% de ellos el juzgador o las partes han considerado y valorado el resultado de la acción del conductor y que en el 57.14% de ellos no han considerado ni valorado.

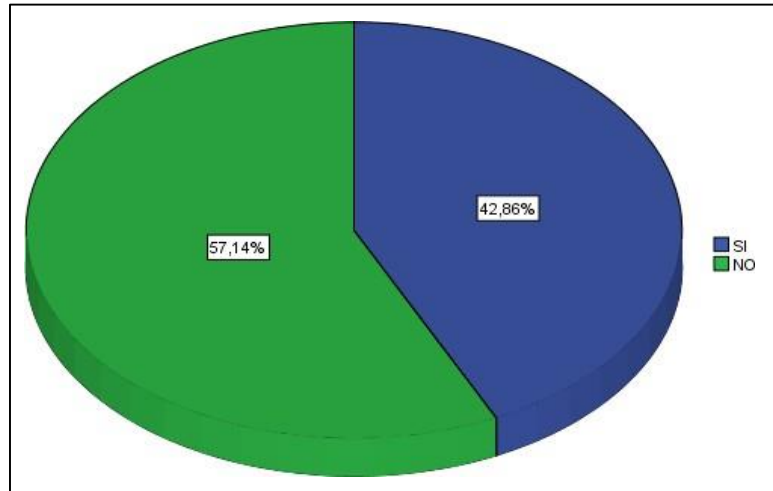


Grafico N° 15. La Previsión del posible resultado de la acción

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 42.86% de ellos el juzgador o las partes han considerado y valorado la previsión del posible resultado de la acción y que en el 57.14% de ellos no han considerado ni valorado.

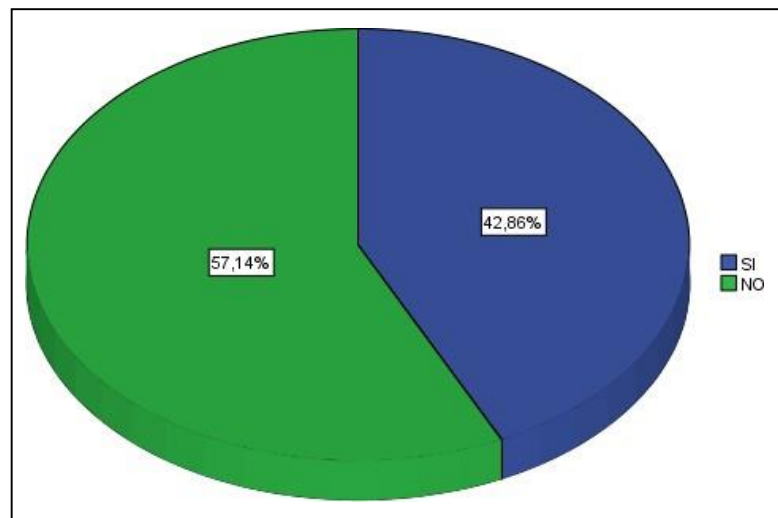


Grafico N° 16. Conocimiento de las Acciones para evitar el resultado

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 42.86% de ellos el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las Acciones para evitar el resultado y que en el 57.14% de ellos no han considerado ni valorado.

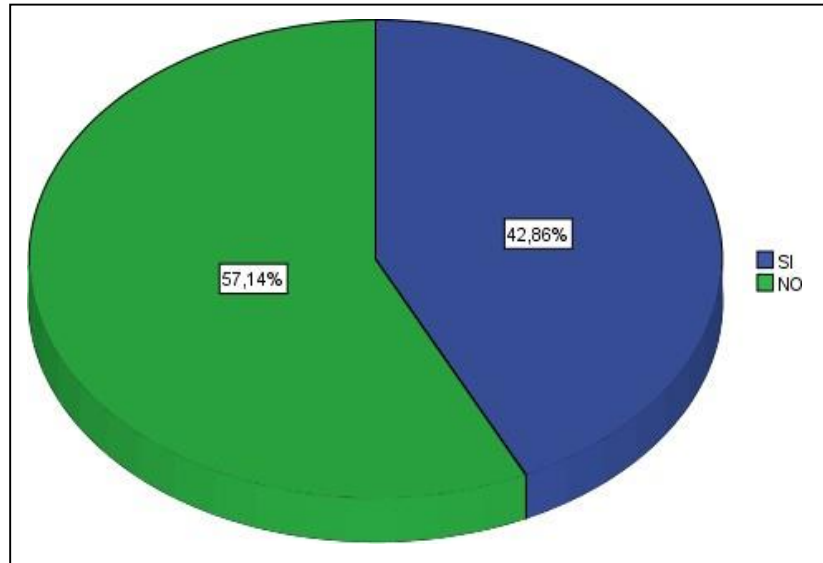


Gráfico N° 17. Situación de riesgo para terceros producto de la conducta negligente e imprudente del conductor

Al analizar los expedientes se ha observado que en el 42.86% de ellos el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente y que en el 57.14% de ellos no han considerado ni valorado que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente

4.1.2. RESULTADOS DE LA ENCUESTA

A) PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Tabla N° 1. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	8	11,6	12,3	12,3
	DE ACUERDO	35	50,7	53,8	66,2
	NO PRECISA	10	14,5	15,4	81,5
	EN DESACUERDO	9	13,0	13,8	95,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	3	4,3	4,6	100,0
	Total	65	94,2	100,0	
Perdidos	Sistema	4	5,8		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

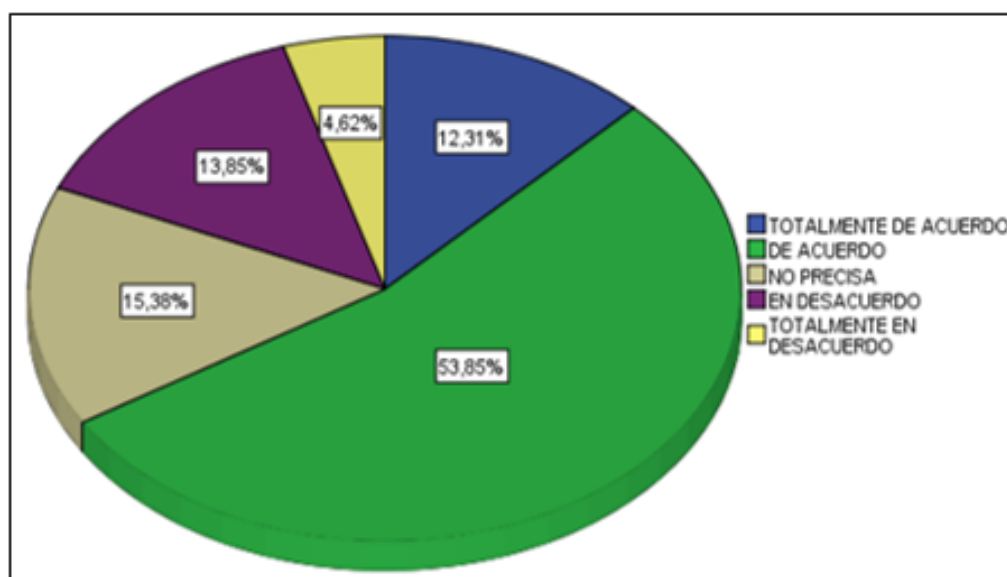


Gráfico N° 18. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima? donde el 12.31% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 53.85% indicaron estar de acuerdo, el 15.38%no precisa, el 13.85% indico estar en desacuerdo y el 4.62% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 2. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	10	14,5	15,9	15,9
	DE ACUERDO	29	42,0	46,0	61,9
	NO PRECISA	13	18,8	20,6	82,5
	EN DESACUERDO	10	14,5	15,9	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	63	91,3	100,0	
Perdidos	Sistema	6	8,7		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

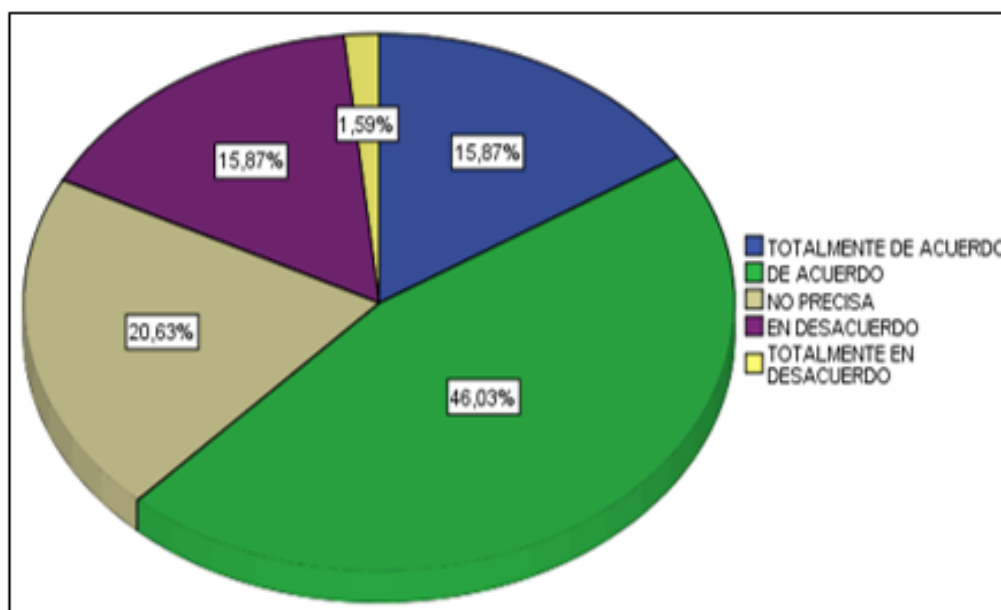


Gráfico N° 19. Inobservancia de la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima? donde el 15.87% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 46.03% indicaron estar de acuerdo, el 20.63% no precisa, el 15.87% indico estar en desacuerdo y el 1.59% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 3. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	6	8,7	9,8	9,8
	DE ACUERDO	30	43,5	49,2	59,0
	NO PRECISA	11	15,9	18,0	77,0
	EN DESACUERDO	13	18,8	21,3	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	61	88,4	100,0	
Perdidos	Sistema	8	11,6		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

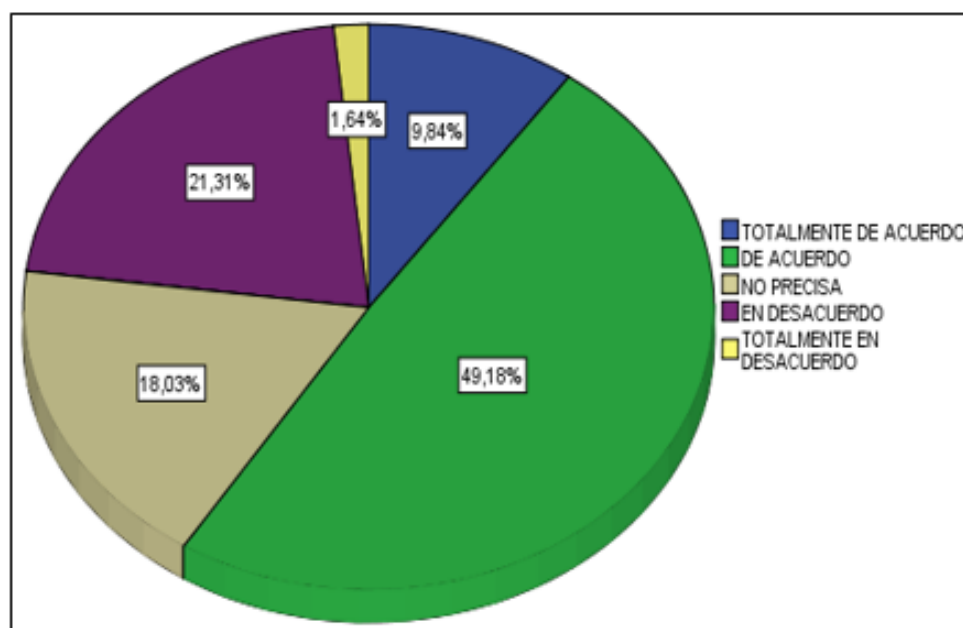


Gráfico N° 20. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a una adecuada protección del bien jurídico vida? donde el 9.84% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 49.18% indicaron estar de acuerdo, el 18.03% no precisa, el 21.31% indico estar en desacuerdo y el 1.64% indico estar totalmente en desacuerdo.

B) SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	11	15,9	16,4	16,4
	DE ACUERDO	40	58,0	59,7	76,1
	NO PRECISA	6	8,7	9,0	85,1
	EN DESACUERDO	9	13,0	13,4	98,5
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,5	100,0
	Total	67	97,1	100,0	
Perdidos	Sistema	2	2,9		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

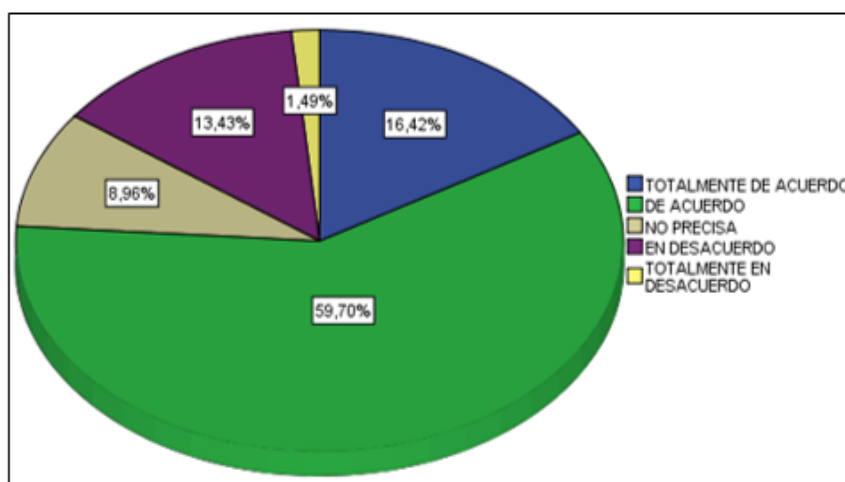


Gráfico N° 21. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima? donde el 16.42% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 59.70% indicaron estar de acuerdo, el 8.96% no precisa, el 13.43% indicó estar en desacuerdo y el 1.49% indicó estar totalmente en desacuerdo.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	9	13,0	14,3	14,3
	DE ACUERDO	34	49,3	54,0	68,3
	NO PRECISA	11	15,9	17,5	85,7
	EN DESACUERDO	7	10,1	11,1	96,8
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	2	2,9	3,2	100,0
	Total	63	91,3	100,0	
Perdidos	Sistema	6	8,7		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

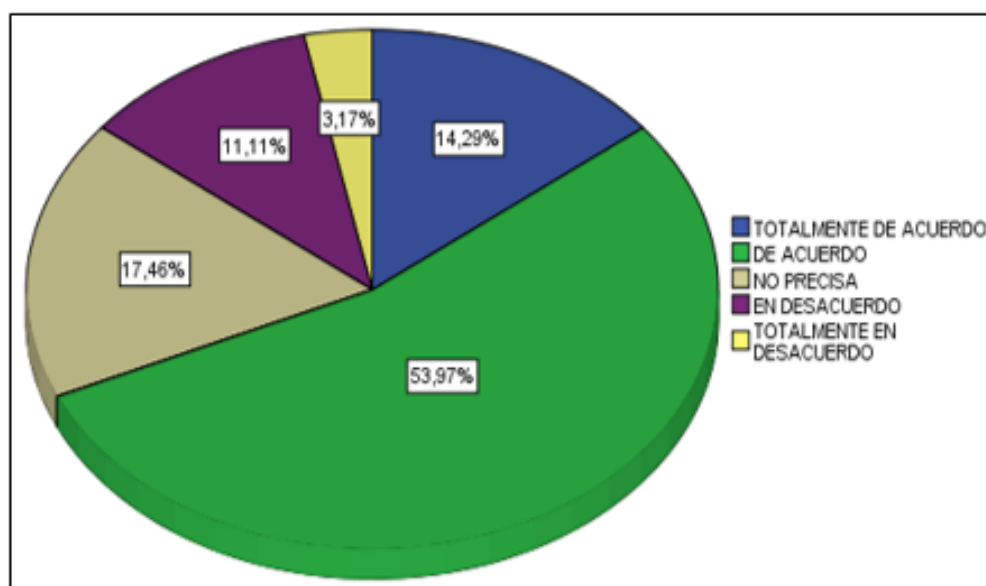


Gráfico N° 22. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima? donde el 14.29% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 53.97% indicaron estar de acuerdo, el 17.46% no precisa, el 11.11% indicó estar en desacuerdo y el 3.17% indicó estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 6. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	9	13,0	14,3	14,3
	DE ACUERDO	34	49,3	54,0	68,3
	NO PRECISA	10	14,5	15,9	84,1
	EN DESACUERDO	9	13,0	14,3	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	63	91,3	100,0	
Perdidos	Sistema	6	8,7		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

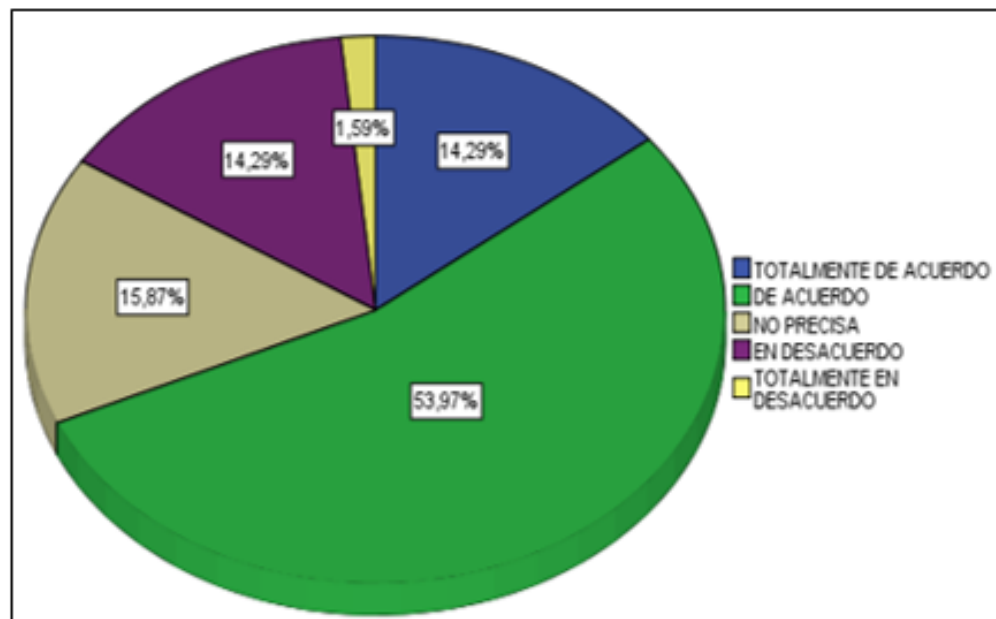
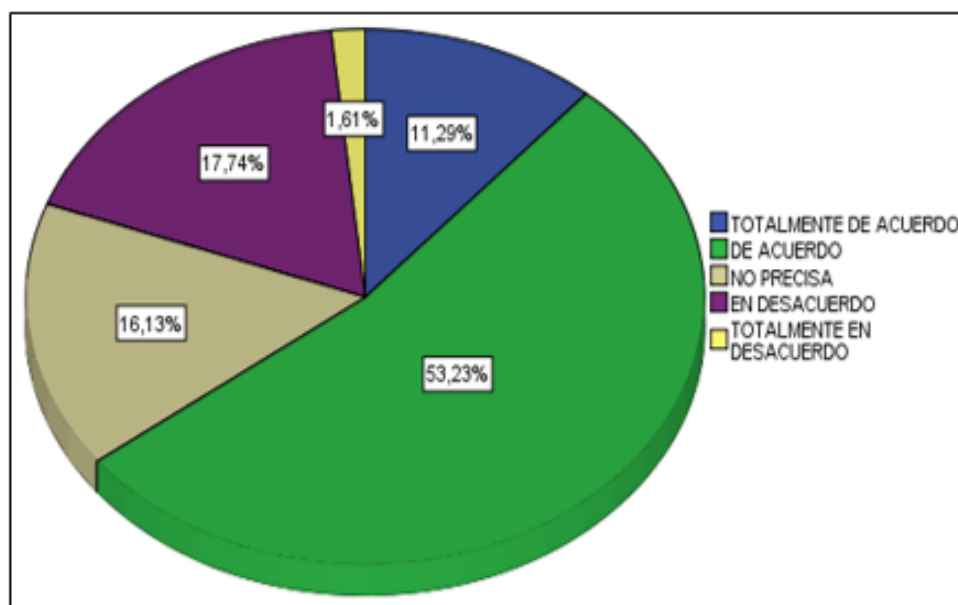


Gráfico N° 23. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima? donde el 14.29% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 53.97% indicaron estar de acuerdo, el 15.87% no precisa, el 14.29% indicó estar en desacuerdo y el 1.59% indicó estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 7. Inobservancia de la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	7	10,1	11,3	11,3
	DE ACUERDO	33	47,8	53,2	64,5
	NO PRECISA	10	14,5	16,1	80,6
	EN DESACUERDO	11	15,9	17,7	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	62	89,9	100,0	
Perdidos	Sistema	7	10,1		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019



**Gráfico N° 24. Inobservancia de la conducta del conductor;
específicamente la insensatez de su acción**

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima? donde el 11.29% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 53.23% indicaron estar de acuerdo, el 16.13% no precisa, el 17.74% indicó estar en desacuerdo y el 1.61% indicó estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 8. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual y la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	9	13,0	13,8	13,8
	DE ACUERDO	22	31,9	33,8	47,7
	NO PRECISA	17	24,6	26,2	73,8
	EN DESACUERDO	15	21,7	23,1	96,9
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	2	2,9	3,1	100,0
	Total	65	94,2	100,0	
Perdidos	Sistema	4	5,8		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

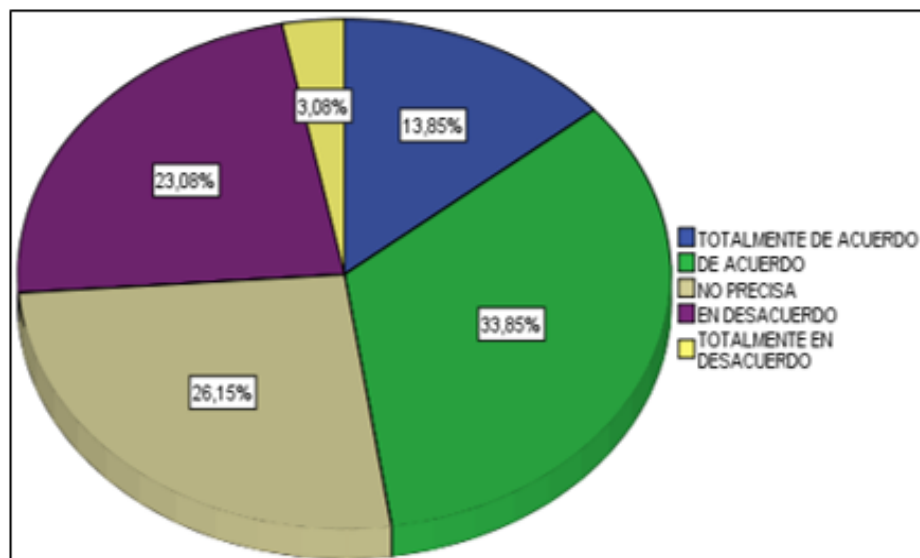


Gráfico N° 25. Los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual y la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor? donde el 13.85% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 33.85% indicaron estar de acuerdo, el 26.15% no precisa, el 23.08% indico estar en desacuerdo y el 3.08% indico estar totalmente en desacuerdo.

C) TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	8	11,6	12,5	12,5
	DE ACUERDO	37	53,6	57,8	70,3
	NO PRECISA	7	10,1	10,9	81,3
	EN DESACUERDO	11	15,9	17,2	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	64	92,8	100,0	
Perdidos	Sistema	5	7,2		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

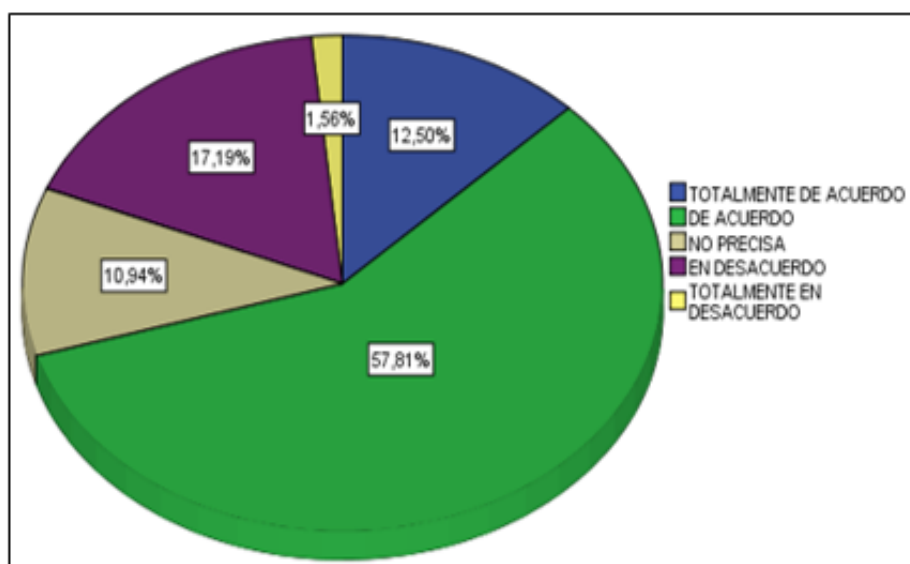


Gráfico N° 26. El IUS PUNIENDI y la facultad sancionadora del estado

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora del estado? donde el 12.50% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 57.81% indicaron estar de acuerdo, el 10.94% no precisa, el 17.19% indico estar en desacuerdo y el 1.56% indico estar totalmente en desacuerdo.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	7	10,1	11,1	11,1
	DE ACUERDO	31	44,9	49,2	60,3
	NO PRECISA	12	17,4	19,0	79,4
	EN DESACUERDO	12	17,4	19,0	98,4
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,6	100,0
	Total	63	91,3	100,0	
Perdidos	Sistema	6	8,7		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

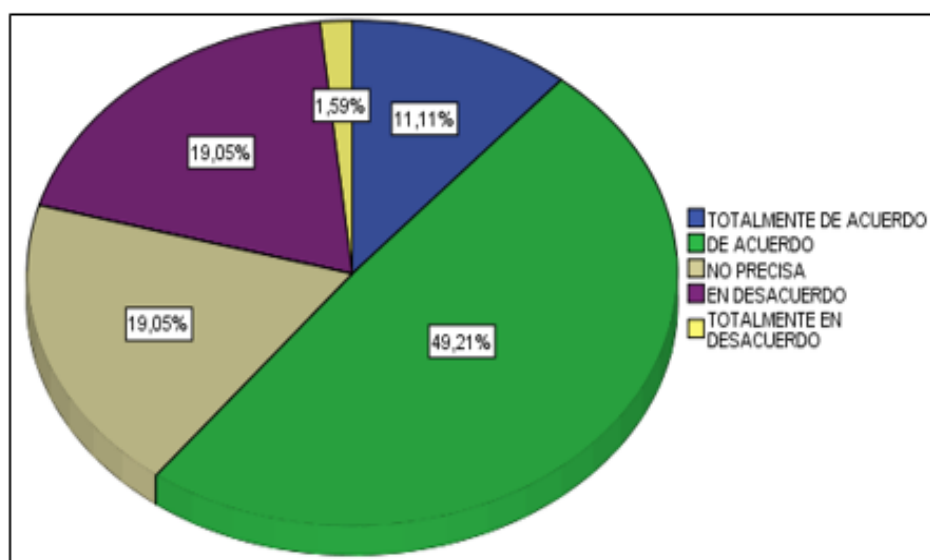


Gráfico N° 27. El IUS PUNIENDI y la imposición de un castigo justo al sujeto pasivo

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo? donde el 11.11% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 49.21% indicaron estar de acuerdo, el 19.05% no precisa, el 19.05% indico estar en desacuerdo y el 1.59% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 11. Los casos de muerte por accidentes de tránsito al ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual fortalecen el IUS PUNIENDI

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	13	18,8	19,7	19,7
	DE ACUERDO	30	43,5	45,5	65,2
	NO PRECISA	8	11,6	12,1	77,3
	EN DESACUERDO	14	20,3	21,2	98,5
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	1	1,4	1,5	100,0
	Total	66	95,7	100,0	
Perdidos	Sistema	3	4,3		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

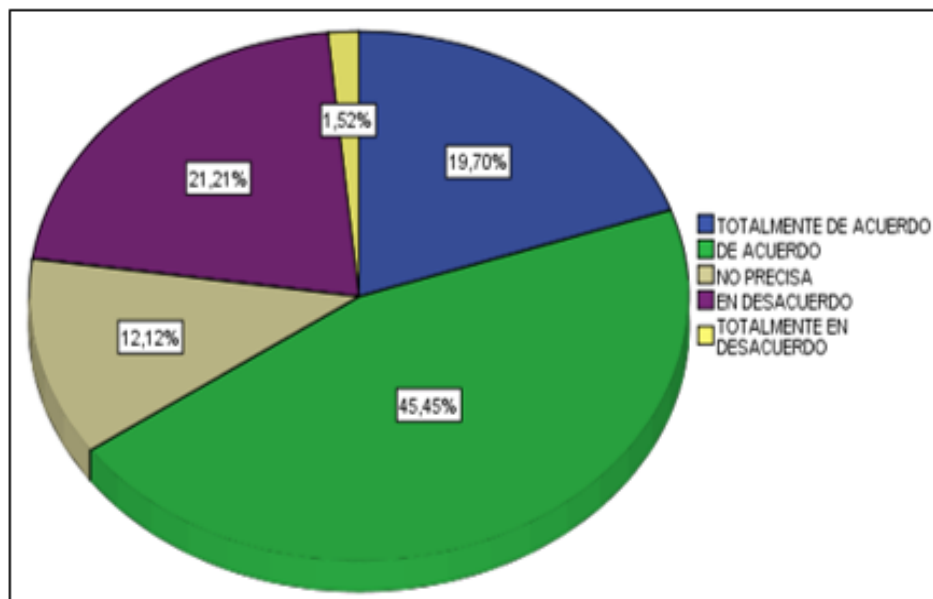


Gráfico N° 28. Los casos de muerte por accidentes de tránsito al ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual fortalecen el IUS PUNIENDI

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará al fortalecimiento del IUS PUNIENDI? donde el 19.70% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 45.45% indicaron estar de acuerdo, el 12.12% no precisa, el 21.21% indico estar en desacuerdo y el 1.52% indico estar totalmente en desacuerdo.

D) HIPOTESIS GENERAL

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	MUY ALTO	14	20,3	20,9	20,9
	ALTO	31	44,9	46,3	67,2
	MEDIO	19	27,5	28,4	95,5
	BAJO	2	2,9	3,0	98,5
	MUY BAJO	1	1,4	1,5	100,0
	Total	67	97,1	100,0	
Perdidos	Sistema	2	2,9		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

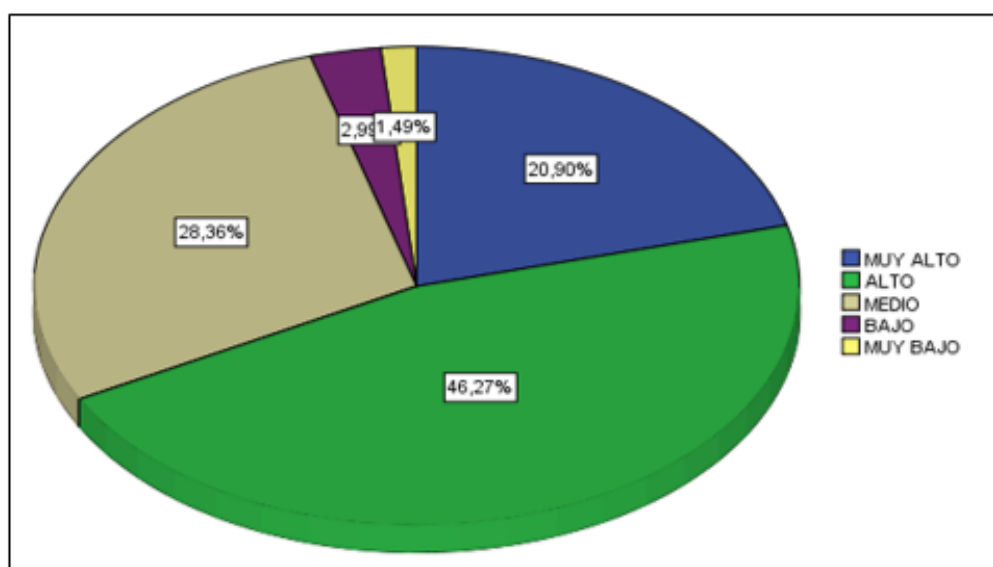


Gráfico N° 29. Nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el transcurso de este año, Cuál cree que es el nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad?, donde el 20.90% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que el nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad es muy alto, el 46.27% que el nivel es alto, el 28.36% que el nivel es medio, el 2.99% que el nivel es bajo y el 1.9% que el nivel es muy bajo.

Tabla N° 13. Los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	20	29,0	32,8	32,8
	DE ACUERDO	35	50,7	57,4	90,2
	NO PRECISA	3	4,3	4,9	95,1
	EN DESACUERDO	3	4,3	4,9	100,0
	Total	61	88,4	100,0	
Perdidos	Sistema	8	11,6		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

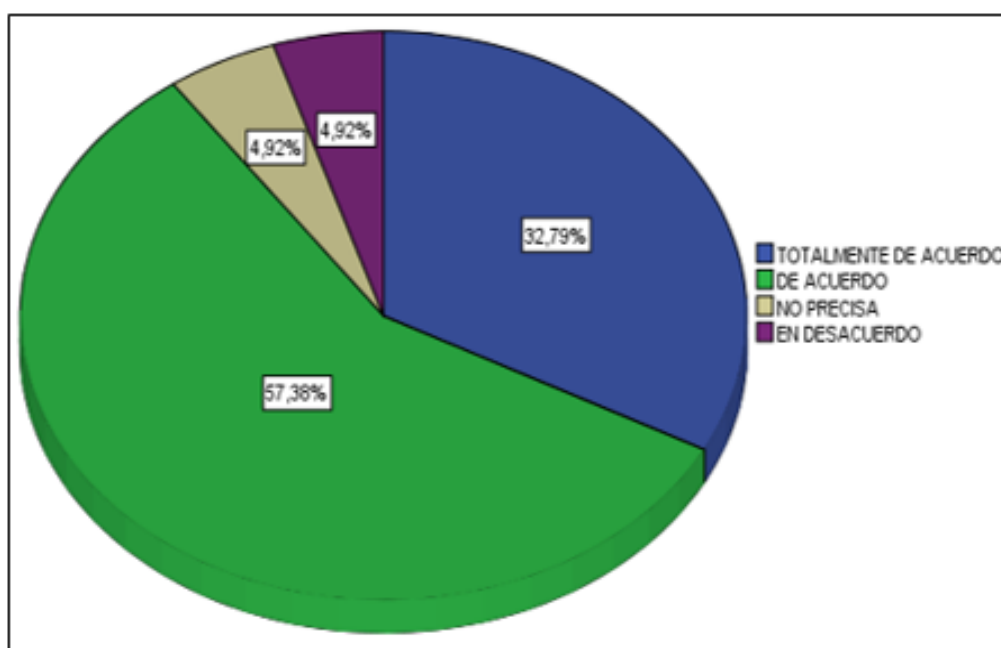


Gráfico N° 30. Los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor

Se ha formulado la siguiente pregunta, ¿La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor? donde el 32.79% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor, el 57.38% indicaron estar de acuerdo, el 4.92% no precisa y el 4.92% indico estar en desacuerdo.

Tabla N° 14. Principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido
Válidos	Pasar el semáforo en rojo	10	14.5	14.5
	Distracciones (maquillarte en el auto, programar el GPS, discutir con el acompañante, manipular con frecuencia la radio, etc.)	12	17.4	17.4
	Exceso de velocidad	38	55.1	55.1
	Uso del teléfono móvil al conducir	16	23.2	23.2
	Sueño (manejar durante muchas horas seguidas, conducción en horarios nocturnos, la fatiga)	16	23.2	23.2
	Conducir en estado de ebriedad	51	73.9	73.9
	Fallas mecánicas (los neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados)	17	24.6	24.6
Total		69	100,0	

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

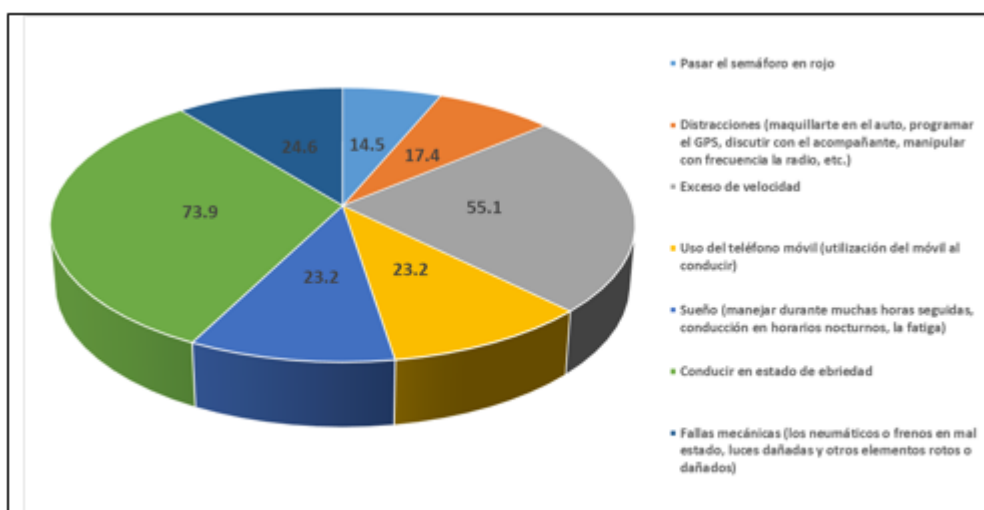


Gráfico N° 31. Principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito

Se ha formulado la siguiente pregunta, ¿De las siguientes cuales cree Ud. que son las principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito? donde el 14.5% indicaron que la causa principal es pasar el semáforo en rojo, el 17.4% son las distracciones (maquillarte en el auto, programar el GPS, discutir con el acompañante, manipular con frecuencia la radio, etc.), el 55.1% es el exceso de velocidad, el 23.2% es el uso del teléfono móvil al conducir, el 23.2% es a causa del sueño (manejar durante muchas horas seguidas, conducción en horarios nocturnos, la fatiga), el 73.09% es por conducir en estado de ebriedad y el 24.6% es por las fallas mecánicas (los neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados).

Tabla N° 15. La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	27	39,1	41,5	41,5
	DE ACUERDO	31	44,9	47,7	89,2
	NO PRECISA	4	5,8	6,2	95,4
	EN DESACUERDO	3	4,3	4,6	100,0
	Total	65	94,2	100,0	
Perdidos	Sistema	4	5,8		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

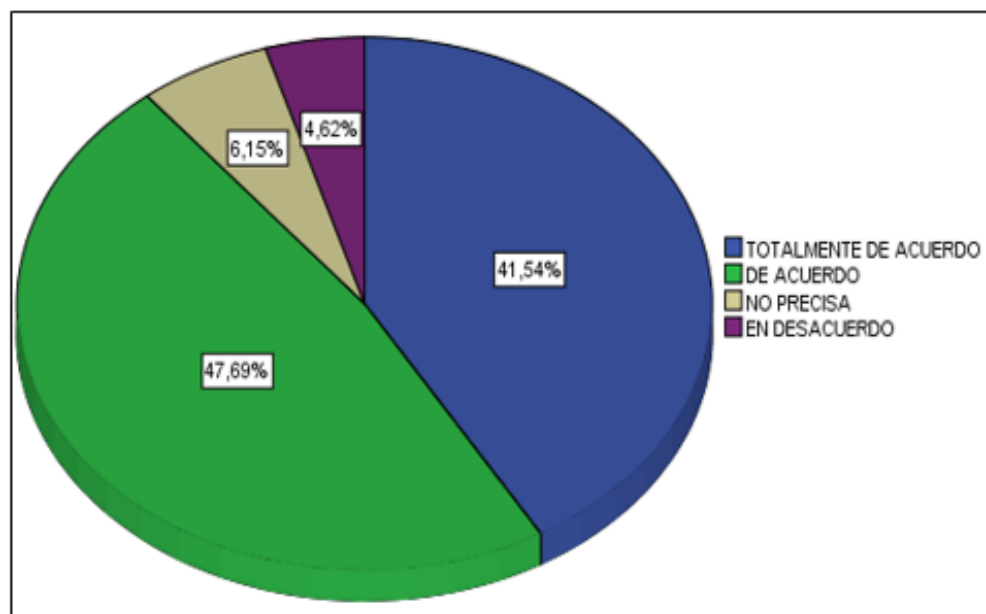


Gráfico N° 32. La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que establece las obligaciones, precauciones, prohibiciones y reglas que todo conductor de vehículos debe cumplir y respetar? Donde el 41.54% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que la ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, el 47.69% indicaron estar de acuerdo, el 6.15%no precisa y el 4.62% indico estar en desacuerdo.

Tabla N° 16. La mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	33	47,8	49,3	49,3
	NO	31	44,9	46,3	95,5
	NS / NC	3	4,3	4,5	100,0
	Total	67	97,1	100,0	
Perdidos	Sistema	2	2,9		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

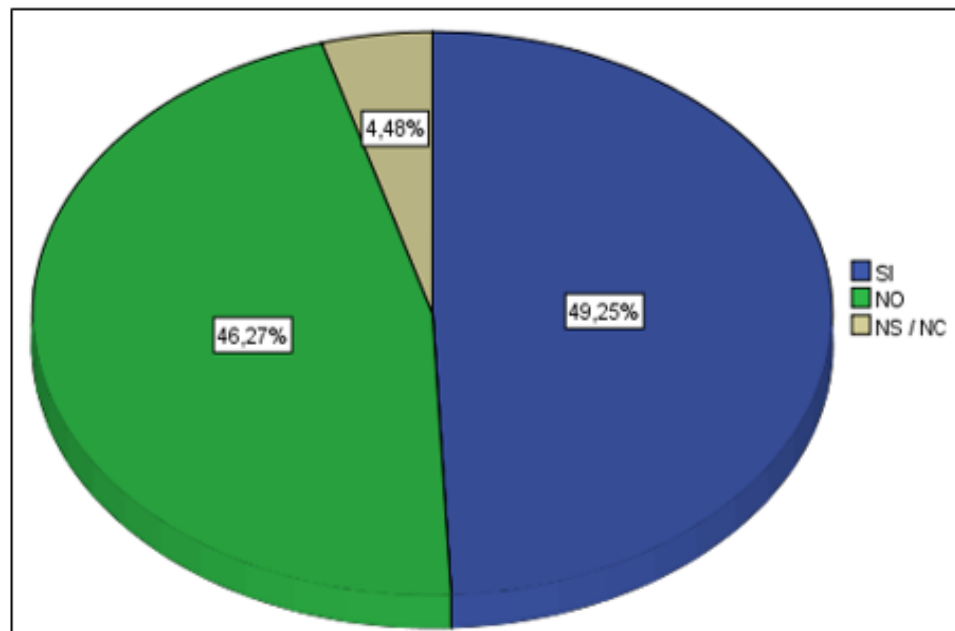


Gráfico N° 33. La mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo? Donde el 49.25% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que, si son sentenciados como homicidio culposo, el 46.27% indicaron que no y el 4.48% no saben no conocen.

Tabla N° 17. En la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo es injusta

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	23	33,3	33,8	33,8
	NO	39	56,5	57,4	91,2
	NS / NC	6	8,7	8,8	100,0
	Total	68	98,6	100,0	
Perdidos	Sistema	1	1,4		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

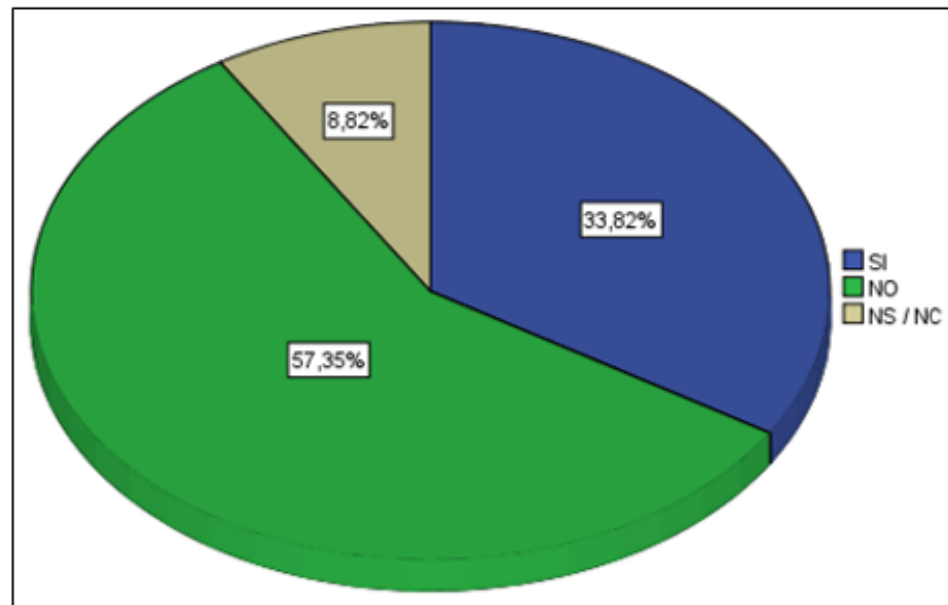


Gráfico N° 34. En la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo es injusta

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo es injusta toda vez que la mayoría de conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente? Donde el 33.82% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que la sentencia como homicidio culposo es injusta, el 57.35% indicaron que no y el 8.82% indico no saber.

Tabla N° 18. La consideración y valoración del Resultado de la acción del conductor

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	5	7,2	7,7	7,7
	DE ACUERDO	22	31,9	33,8	41,5
	NO PRECISA	11	15,9	16,9	58,5
	EN DESACUERDO	18	26,1	27,7	86,2
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	9	13,0	13,8	100,0
	Total	65	94,2	100,0	
Perdidos	Sistema	4	5,8		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

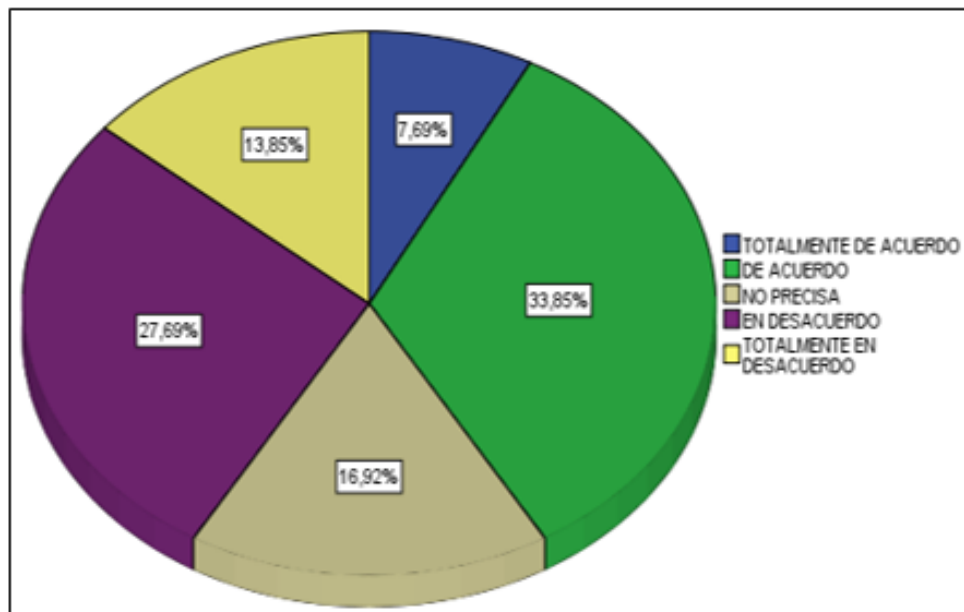


Gráfico N° 35. La consideración y valoración del Resultado de la acción del conductor

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado el resultado de la acción del conductor? donde el 7.69% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 33.85% indicaron estar de acuerdo, el 16.92% no precisa, el 27.69% indico estar en desacuerdo y el 13.85% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 19. Consideración y valoración de la previsión del posible resultado de la acción

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	5	7,2	7,8	7,8
	DE ACUERDO	13	18,8	20,3	28,1
	NO PRECISA	26	37,7	40,6	68,8
	EN DESACUERDO	13	18,8	20,3	89,1
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	7	10,1	10,9	100,0
Total		64	92,8	100,0	
Perdidos	Sistema	5	7,2		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

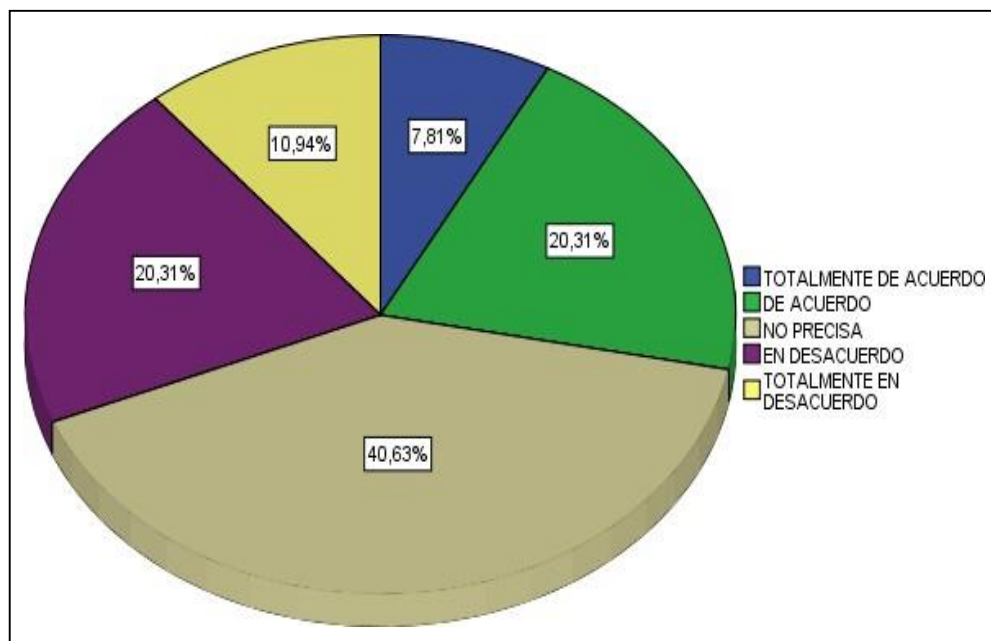


Gráfico N° 36. Consideración y valoración de la previsión del posible resultado de la acción

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado la previsión del posible resultado de la acción? donde el 7.81% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 20.31% indicaron estar de acuerdo, el 40.63% no precisa, el 20.31% indico estar en desacuerdo y el 10.94% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 20. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de las acciones para evitar el resultado

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
TOTALMENTE DE ACUERDO	8	11,6	12,5	12,5
DE ACUERDO	16	23,2	25,0	37,5
NO PRECISA	30	43,5	46,9	84,4
Válidos EN DESACUERDO	5	7,2	7,8	92,2
TOTALMENTE EN DESACUERDO	5	7,2	7,8	100,0
Total	64	92,8	100,0	
Perdidos Sistema	5	7,2		
Total	69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

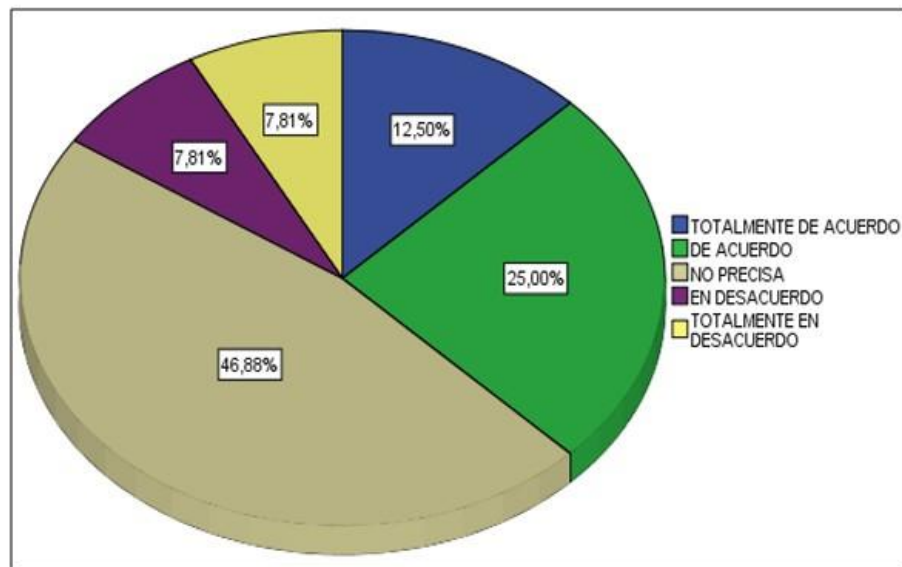


Gráfico N° 37. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de las acciones para evitar el resultado

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las acciones para evitar el resultado? donde el 12.50% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 25% indicaron estar de acuerdo, el 46.88% no precisa, el 7.81% indico estar en desacuerdo y el 7.81% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 21. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	TOTALMENTE DE ACUERDO	6	8,7	9,2	9,2
	DE ACUERDO	20	29,0	30,8	40,0
	NO PRECISA	22	31,9	33,8	73,8
	EN DESACUERDO	10	14,5	15,4	89,2
	TOTALMENTE EN DESACUERDO	7	10,1	10,8	100,0
	Total	65	94,2	100,0	
Perdidos	Sistema	4	5,8		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

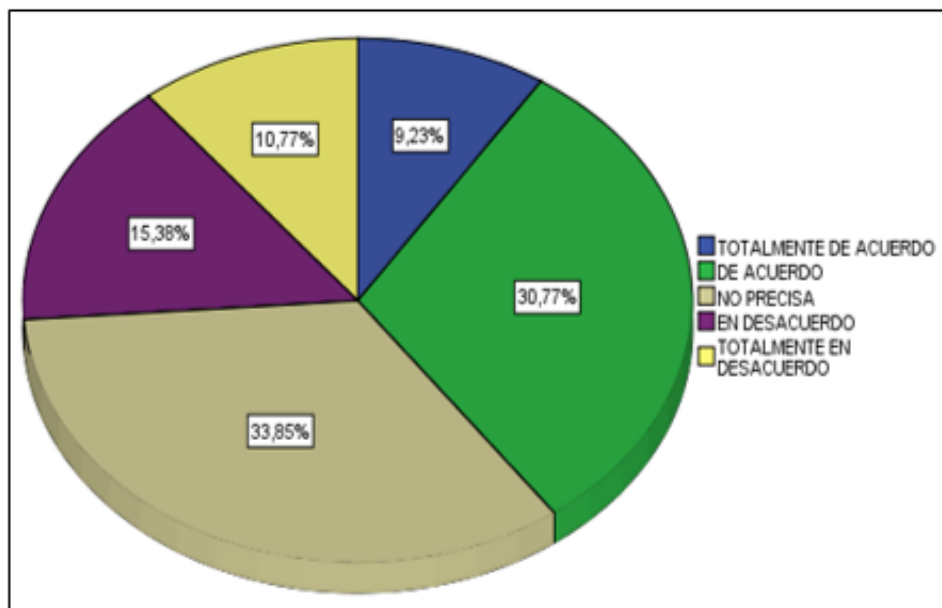


Gráfico N° 38. Consideración y valoración que el conductor tenga conocimiento de la situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de la Situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente? donde el 9.23% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que están totalmente de acuerdo, el 30.77% indicaron estar de acuerdo, el 33.85% no precisa, el 15.38% indico estar en desacuerdo y el 10.77% indico estar totalmente en desacuerdo.

Tabla N° 22. Los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válidos	SI	37	53,6	54,4	54,4
	NO	28	40,6	41,2	95,6
	NS / NC	3	4,3	4,4	100,0
	Total	68	98,6	100,0	
Perdidos	Sistema	1	1,4		
Total		69	100,0		

Fuente: encuesta formulada a los integrantes de muestra de investigación el 15-12-2019

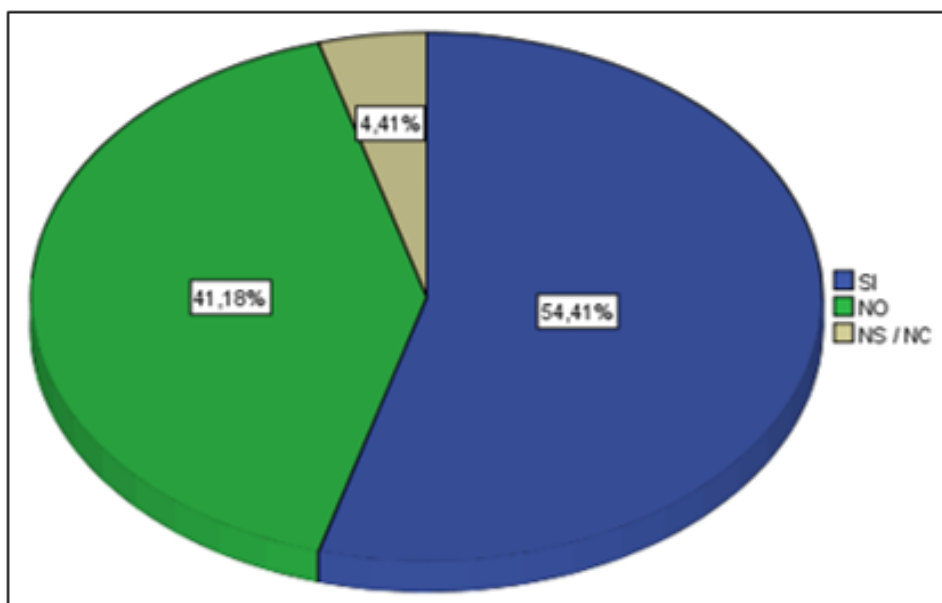


Gráfico N° 39. Los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual

Se ha formulado la siguiente pregunta ¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual? Donde el 54.41% de los integrantes de la muestra de investigación han indicado que, si deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, el 41.18% indicaron que no y el 4.41% indico no saber.

4.2. CONTRASTACIÓN DE LAS HIPÓTESIS

Para el contraste de las hipótesis se utilizó el estadístico inferencial Chi Cuadrado dado el nivel de la investigación teniendo los siguientes resultados:

A) PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

H₀: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito NO incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

H_A: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Al haberse contrastado los datos obtenidos de las variables de la primera hipótesis específica, se tiene el siguiente resultado:

Estadísticos de contraste de la Primera Hipótesis Específica	
	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a una adecuada protección del bien jurídico vida
Chi-cuadrado	39,574 ^a
gl	4
Sig. asintót.	,000

a. 0 casillas (0,0%) tienen frecuencias esperadas menores que 5. La frecuencia de casilla esperada mínima es 12,2.

Considerando un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se ha obtenido el valor de $\chi^2 = 39,574$ por lo que comparándolos con los valores de la tabla respectiva se tiene:

$$\chi^2_C = 39,574 > \chi^2_T = 9,4877$$

En consecuencia, al obtener los resultados donde la Chi Cuadrada calculada es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se rechaza la Hipótesis Nula y acepta la Hipótesis Alterna, por lo tanto, se afirma que:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

B) SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA

Ho: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito NO incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

HA: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Al haberse contrastado los datos obtenidos de las variables de la primera hipótesis específica, se tiene el siguiente resultado:

Estadísticos de contraste de la Segunda Hipótesis Especifica	
	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad
Chi-cuadrado	18,308 ^a
gl	4
Sig. asintót.	,001

a. 0 casillas (0,0%) tienen frecuencias esperadas menores que 5. La frecuencia de casilla esperada mínima es 13,0.

Considerando un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se ha obtenido el valor de $Chi^2 = 18,308$ por lo que comparándolos con los valores de la tabla respectiva se tiene:

$$Chi^2_C = 18,308 > Chi^2_T = 9,4877$$

En consecuencia, al obtener los resultados donde la Chi Cuadrada calculada es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose

un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se rechaza la Hipótesis Nula y acepta la Hipótesis Alterna, por lo tanto, se afirma que:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

C) TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

Ho: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito NO incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

HA: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Al haberse contrastado los datos obtenidos de las variables de la primera hipótesis específica, se tiene el siguiente resultado:

Estadísticos de contraste de la Tercera Hipótesis Específica	
	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará al fortalecimiento del IUS PUNIENDI
Chi-cuadrado	34,758 ^a
gl	4
Sig. asintót.	,000

a. 0 casillas (0,0%) tienen frecuencias esperadas menores que 5. La frecuencia de casilla esperada mínima es 13,2.

Considerando un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se ha obtenido el valor de $\text{Chi}^2 = 34,758$ por lo que comparándolos con los valores de la tabla respectiva se tiene:

$$\text{Chi}^2_{\text{C}} = 34,758 \quad \text{>} \quad \text{Chi}^2_{\text{T}} = 9,4877$$

En consecuencia, al obtener los resultados donde la Chi Cuadrada calculada es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose

un 95% de confianza y con 4 grados de libertad se rechaza la Hipótesis Nula y acepta la Hipótesis Alterna, por lo tanto, se afirma que:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

D) HIPOTESIS GENERAL

Ho: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito NO incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

HA: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Al haberse contrastado los datos obtenidos de las variables de la primera hipótesis específica, se tiene el siguiente resultado:

Estadísticos de contraste de la Hipótesis General	
	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; DEBEN SER SENTENCIADOS COMO HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL
Chi-cuadrado	27,382 ^a
gl	2
Sig. asintót.	,000

a. 0 casillas (0,0%) tienen frecuencias esperadas menores que 5. La frecuencia de casilla esperada mínima es 22.7.

Considerando un 95% de confianza y con 2 grados de libertad se ha obtenido el valor de $\text{Chi}^2 = 27,382$ por lo que comparándolos con los valores de la tabla respectiva se tiene:

$$\text{Chi}^2_{\text{C}} = 27,382 \quad \text{>} \quad \text{Chi}^2_{\text{T}} = 5,9915$$

En consecuencia, al obtener los resultados donde la Chi Cuadrada calculada es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose

un 95% de confianza y con 2 grados de libertad se rechaza la Hipótesis Nula y acepta la Hipótesis Alterna, por lo tanto, se afirma que:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

4.3. DISCUSIÓN DE RESULTADOS

A) PRIMERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

En cuanto al delito de homicidio debemos remitirnos al Código Penal, dónde según el Libro Segundo Parte Especial – Delitos; Título I; Delitos contra la vida, el cuerpo y la salud; Capítulo I Homicidio:

Art. 106.- “Homicidio Simple, El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años” (MINJUS, 2016)

El bien jurídico protegido es la vida ya que se pretende tutelar el derecho a la vida humana independiente, entendida desde la perspectiva natural biológica, se pretende proteger el derecho a la vida de la persona, la misma que se comprende según nuestro sistema jurídico desde el momento del parto hasta la muerte de aquella.

Salinas Siccha (2019) al respecto indica que “lo que, para nuestro sistema jurídico vigente, la condición, cualidad o calidad del titular del bien jurídico *derecho a la vida* no interesa para catalogar como homicidio simple una conducta dolosa dirigida a aniquilar. Aquel puede ser un genio, un idiota, la miss Perú, un deforme, un enfermo, un recién nacido, un orate, etc. El hecho punible aparece y se sanciona drásticamente, debido a que el derecho a la vida humana independiente es el bien jurídico que a la sociedad jurídicamente organizada le interesa proteger en forma rigurosa de cualquier atacante extraño” (Salinas Siccha, 2019, pág. 11), diremos

de igual manera que un conductor de un vehículo motorizado al ocasionar un accidente de tránsito y mata a una persona que está transitando tranquilamente por las calles de su localidad, o una persona que se encuentra viajando a otra provincia en un bus y este chofer conduce transgrediendo las normas, ya sea ocasionando un accidente o atropellando a una persona por ir a excesiva velocidad adelantando vehículos a gran velocidad, o no respetar las señales de tránsito en las carreteras, o en la ciudad, etc., pues diremos que este conductor está cometiendo el delito de **homicidio simple con dolo eventual**.

En esta misma línea indicamos que el dolo es, la conciencia y la voluntad de una persona para realizar una o varias acciones que supongan un daño o perjuicio a otra persona, y que el dolo eventual es la conducta cuando la realización de la infracción penal ha sido prevista como probable y su no producción deja librada al azar, el cual se configura cuando el sujeto se le presenta una probabilidad concreta de realizar una conducta punible que no hace parte de su propósito criminal y sin embargo integra a su voluntad al no intentar evitarla y dejar su no producción librada a la suerte al azar. Por lo que diremos que el dolo eventual se encuentra dirigida por la voluntad del sujeto contra la propia norma que le prohíbe atentar contra el bien jurídico vida, de forma que el autor es plenamente consciente de que con su actuar lesiona el bien jurídico vida y actúa así porque lo quiere lesionar gravemente y matarlo.

Es por ello que el dolo eventual debe ser considerado, ya que con la consideración del homicidio simple con dolo eventual estaríamos protegiendo el derecho a la vida, y que, para algunos autores, la vida humana debe ser entendida desde una perspectiva puramente naturalística, esto es, atendiendo a la propia existencia “físico-biológica” del ser humano. La vida debe ser protegida desde el mismo momento en que concurren los presupuestos fisiológicos que la tornan reconocible como vida humana, independientemente de valoraciones sociales u otras razones de utilidad social. Como consecuencia de este criterio, toda expresión de vida humana merece protección jurídica, sin que importen

razones de utilidad, capacidad, viabilidad, calidad o condición de la persona humana.

El bien jurídico protegido, en todas las formas de homicidio, es la vida humana. El Derecho Penal no suministra un concepto de vida humana, sólo se ocupa de protegerla como objeto material de los delitos que atentan contra ella. En rigor de verdad, el derecho penal interviene, con distinta intensidad, en todo el proceso de la vida humana. De aquí que el objeto de protección de los delitos que constituyen formas de homicidio es, en todos los casos, el ser humano, la persona física viva. Por lo tanto, como indica Polaino (2017) “debemos convenir en que al menos desde un punto de vista ontológico biológico es la vida humana misma el bien jurídico tutelado por estos delitos, afirmación que no parece que hoy pueda discutirse” (Polaino-Orts, 2017, págs. 34-42).

Sin embargo, lo que sí ha suscitado un interesante debate doctrinario y jurisprudencial es la determinación del contenido del bien jurídico y del momento en el que comienza la vida humana independiente, por cuanto se trata de cuestiones cuya importancia reside en el hecho de que permitirán, por un lado, trazar la frontera entre los delitos de aborto y homicidio (límite mínimo de protección), y por otro lado, fijar el momento en que se produce la muerte de la persona humana, instante en que quedará marcado el límite entre el homicidio y la impunidad, o el delito imposible, por falta del objeto material de protección (límite máximo de protección).

Bajo este mismo contexto Evangelina Racca (2015) en su tesis titulada “El homicidio culposo y la pena por conducción imprudente” ha señalado que “en el caso de los accidentes de tránsito, se recurre al derecho penal, para intensificar la protección del bien jurídico tutelado, que en estos casos resulta ser la vida humana o la integridad de la persona; porque quien conduce un vehículo automotor, a alta velocidad, o en estado de ebriedad o por otras sustancias y ocasiona en un accidente el homicidio de una persona, el autor actúa con total menosprecio, respecto la vida de la víctima, y la de todas las demás personas de la sociedad” (Racca, 2015, pág. 49) aspecto este que es compartido por los investigadores toda vez

que como se ha evidenciado del análisis de los expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte en el 57.17% de los casos analizados el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima y una privación de la vida de la víctima; aspectos que vulneran gravemente objetos trascendentes para la vida social y los intereses colectivos, los que conocemos como bienes jurídicos e intereses jurídicos; que para el presente caso es el bien jurídico vida.

Por lo tanto, en base a los fundamentos expuestos se ha cumplido con el objetivo propuesto que fue: establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo – 2019; lo cual se evidencia con los resultados del análisis de expedientes judiciales y de la encuesta formulada a los Abogados especialistas en Derecho Penal mostrados en el apartado anterior. Asimismo, considerando el procedimiento de contrastación de las hipótesis, donde al obtener los resultados para la Chi Cuadrada calculada, que es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose un 95% de confianza y con 4 grados de libertad validamos la Primera Hipótesis Específica de la investigación, por lo que afirmamos:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.

B) SEGUNDA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Respecto al homicidio culposo nos remitimos al Artículo 111 del código penal, donde se prescribe: “el que, por culpa, ocasiona la muerte de una

persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas” (MINJUS, 2016), cuyo tercer párrafo fue modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 29439, publicada el 19 noviembre 2009, cuyo texto es el siguiente: "La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustanciaspsicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos/litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de lainobservancia de reglas técnicas de tránsito".

También es pertinente hacer referencia a las Teorías de la Voluntad; estas teorías utilizan el elemento volitivo como criterio para distinguir entre el dolo eventual y la imprudencia consciente, estableciendo que el dolo eventual exige que, junto con la previsión o representación del resultado (elemento cognitivo), el sujeto apruebe interiormente el mismo, es decir, que esté de acuerdo con él o lo acepte Este reconocimiento del elemento volitivo es el que sustenta las teorías de la voluntad, considerando sus defensores que "se debe distinguir en el dolo la doble dimensión de conocimiento y voluntad. Sólo el que sabe lo que ocurre puede querer que ocurra, es decir, aplicar su voluntad a conseguir el resultado que tenga en la cabeza. El sujeto debe ser consciente de que concurren todos los elementos del tipo objetivo". Ésta es actualmente la postura mayoritaria en la doctrina, encontrando entre los principales autores con diversos matices en la formulación a Luzón Peña, para quien "el dolo requiere un elemento cognitivo y un elemento volitivo, entendiéndose por este último no la voluntad genérica de acción, sino la voluntad de realizar la conducta típica, es decir, el querer realizar todos los elementos del tipo objetivo del que se tiene conocimiento" (Chang Kcomt , 2014, pág. 256).

Ahora bien, tenemos conocimiento que los delitos en accidentes de tránsito son tipificados como delitos culposos, ya que el conductor manifiesta que no quería producir el accidente de tránsito, y se le tipifica como homicidio culposo. Es llamado homicidio negligente, también llamado homicidio culposo o involuntario, es un delito que consiste en causar la muerte a una persona física por una acción negligente, es decir que no quería causarlo.

Para Ingeborg Puppe, en su libro, *La Distinción entre Dolo e Imprudencia*, en su capítulo primero denominado, dolo e imprudencia como elementos del ilícito y la culpabilidad, menciona que en la teoría del delito clásica de V. Liszt y Beling dolo e imprudencia era considerado como las dos formas posibles de culpabilidad. El ilícito se agotaba en el proceso externo, es decir objetivo, de la causación de un resultado penalmente relevante por medio de una acción humana. De este modo, el elemento central de la imprudencia, la violación de un deber de cuidado, se ha demostrado como elemento del ilícito.

Se había conocido mucho antes el conocimiento de que el dolo es ante todo un elemento del ilícito. Eso fue promovido esencialmente por la teoría final de la acción, que partía de la idea de que la diferencia decisiva entre actuar humano y mera casualidad natural consistía en que el actuar humano está dirigido a un fin.

Postulamos que incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, ya que lo tipificaremos como homicidio simple con dolo eventual, porque se acude a tipificar como dolo eventual para así dar un visto de racionalidad a condenas más graves que aquellas que se hubiesen dictado de encontrar la adecuación típica del caso en la tipicidad culposa y así disminuirá la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, aplicando una pena más grave que va de los 6 a 20 años.

Con estas penas que van de los 6 años a 20 años de prisión, por cometer el delito de homicidio simple con dolo eventual en accidentes de tránsito, disminuirá, ya que se aplicarán penas más fuertes, los choferes o

conductores tendrán que respetar las reglas de tránsito, tendrán más cuidado.

Es pertinente mencionar a Peter Santa Cruz (2017), quien en su investigación titulada “La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Lima año 2015” indico que “los criterios que adoptan los Jueces penales para fundamentar y aplicar la imputación objetiva no son adecuados para determinar la responsabilidad penal en los casos de accidentes de tránsito, en el Distrito Judicial de Lima en el año 2015. Toda vez que, los jueces consideran que si en un accidente se comprueba que el piloto condujo acorde a las reglas de tránsito y la muerte de la víctima se originó porque este aumentó el riesgo (se encontraba alcoholizado o conversando por celular o cruzó el semáforo en rojo), igual se le debería cargar la responsabilidad en el conductor del automóvil” (Santa Cruz Huillcahuaman, 2017, pág. 54), consideración que también es compartida por los investigadores en la medida que de acuerdo a los reportes de los accidentes de tránsito, estos son a causa de la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, lo cual ha sido desencadenado en la muerte de la víctima y que bajo las consideraciones actuales del Código Penal incluso el Juzgador en los casos que se ha desarrollado no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente: la imprudencia de su acción, la peligrosidad de su acción, el comportamiento irreflexivo de su acción y la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima; por lo que es pertinente y de gran relevancia la materialización de la modificación normativa en el Código Penal y se considere el homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito como consecuencia de muerte de las víctimas.

Por lo tanto, en base a los fundamentos expuestos se ha cumplido con el objetivo propuesto que fue: establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.; lo cual se evidencia con los

resultados del análisis de expedientes judiciales y de la encuesta formulada a los Abogados especialistas en Derecho Penal mostrados en el apartado anterior. Asimismo, considerando el procedimiento de contrastación de las hipótesis, donde al obtener los resultados para la Chi Cuadrada calculada, que es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose un 95% de confianza y con 4 grados de libertad validamos la Segunda Hipótesis Especifica de la investigación, por lo que afirmamos: ***La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.***

C) TERCERA HIPOTESIS ESPECÍFICA

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Partiendo de la premisa que el Art 106 del Código Penal prescribe al Homicidio Simple como: “el que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años” (MINJUS, 2016). Precisamos que al considerar el homicidio con dolo eventual ayudaremos que el ius puniendi se fortalezca porque la acción de matar es malo cuando no exista justificación para matar una persona, ya que con el dolo eventual conocemos que lo que se hace puede generar algún daño, diremos que si se conoce la producción del daño causado, pero diremos que se quiere realizar ese daño, pero en realidad no se quiere producir ese daño, pero por que se sanciona como dolo eventual por si bien no se quiere producir ese daño, pero asume la producción del resultado y no le importa.

Especial atención merece la propuesta formulada por Roxin, quien rechaza las teorías tradicionales de la voluntad (del consentimiento y del sentimiento) por basar la afirmación del dolo en una actitud determinada

del sujeto, lo que es contrario al principio de protección de bienes jurídicos, máxime cuando "(..) la principal misión del Derecho Penal no consiste en impedir que alguien lleve a cabo la lesión de un bien jurídico protegido como consecuencia de una actitud interna reprobable; antes bien, lo que hay que impedir es que esta lesión no se produzca bajo ningún concepto". De igual forma, este autor rechaza las teorías cognitivas (de la representación), por cuestionar que la estimación como doloso de un hecho que en el que el sujeto valoró como altamente probable la producción de un resultado lesivo para el bien jurídico, sea el proceso adecuado para la constatación del dolo. Para Roxin, el punto de partida para la distinción entre el dolo eventual y la imprudencia consciente radica en el diferente grado de culpabilidad, "(...) en la comprobación de si el sujeto, (siendo indiferentes sus emociones, sus actitudes internas y sus deseos) se ha decidido o no por la realización de un tipo penal. Una decisión de este tipo, a favor o en contra de aquellos bienes y valores protegidos por una amenaza penal siempre se da cuando el sujeto se plantea, ante la posibilidad de un resultado lesivo, abstenerse de actuar o seguir adelante. Si en esa situación, el sujeto renuncia a su plan, la norma jurídica penal habrá alcanzado su objetivo y el bien jurídico protegido por ella estará a salvo. Si, por el contrario, el sujeto decide seguir adelante con su plan y dado el hecho de que no podrá evitar el resultado lesivo, dicho sujeto se habrá decidido, a través de su acción, en contra del bien jurídico protegido" (Chang Kcomt , 2014, pág. 263).

Lo cual ocurre con los conductores que según ellos no querían producir un accidente de tránsito, pero estos conducían a excesiva velocidad, por lugares donde hay colegios, o por lugares donde transitan demasiadas personas, que ocurre con los conductores de buses, cuando estos exceden la velocidad permitida, adelantan en curvas cerradas, o simplemente aceleran en zonas donde no deben hacerlas, pues en este hecho el conductor actúa con dolo eventual, y para calificar esta acción ocasionada por conductores que producen accidentes de tránsito, y para identificar este hecho como dolo eventual valoraremos el conocimiento más la posible producción del resultado, es decir querer matar a todos sus

pasajeros, a todos los transeúntes, o atropellar a los niños que salen de sus colegios, es por ello que existe el dolo eventual que significa conocimiento de que pueda producir un accidente de tránsito si conduce a excesiva velocidad, pero a este conductor no le importa y decide hacerlo y produce el hecho reprochable, es decir hay conocimiento pero no hay la voluntad, pero asume la producción del resultado. Es aquí donde encaja el delito de homicidio simple con dolo eventual, pues al tipificar este delito ayudaría que el ius puniendi se aplique en estos delitos subjetivos con una pena que van de 6 años a 20 años de prisión.

Bajo esta misma premisa se tiene también que incluso bajo las condiciones normativas actuales cuando en un caso como los que están bajo comento el Juzgador determina una reparación civil a favor de las víctimas del fallecido, este no es cumplido por el sentenciado, evidenciándose una debilidad del ius puniendi por parte del estado, aspecto este que también ha sido demostrado por Roosbelth Barrón (2018) quién en su investigación titulada “La Reparación Civil y su Relación con los Delitos Culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte año 2017” indicó que “Que el no pago de la reparación civil afecta considerablemente a los agraviados que han sufrido accidentes de tránsito por delitos culposos en el distrito judicial de Lima Norte. Pero también es cierto que existen casos en que hay peatones que son víctimas de los conductores que los perjudican y más aún cuando son sentenciados y ni siquiera depositan en parte la reparación civil” (Barrón Gonzales, 2018, pág. 62) y como se puede apreciar existe una negligencia y desconsideración de los sentenciados al no cumplir con lo dispuesto por el Juzgador.

Por lo tanto, en base a los fundamentos expuestos se ha cumplido con el objetivo propuesto que fue: establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019; lo cual se evidencia con los resultados del análisis de expedientes judiciales y de la encuesta formulada a los Abogados especialistas en Derecho Penal mostrados en el apartado anterior. Asimismo, considerando el procedimiento de

contrastación de las hipótesis, donde al obtener los resultados para la Chi Cuadrada calculada, que es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose un 95% de confianza y con 4 grados de libertad validamos la Tercera Hipótesis Especifica de la investigación, por lo que afirmamos: ***La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.***

D) HIPOTESIS GENERAL

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Está demostrado que en nuestra ciudad y más el país, los accidentes de tránsito se han incrementado de forma estrepitosa y de manera alarmante, tal como lo menciono Elmer Huerta: “recientes estadísticas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) revelan que, después de un récord de 3531 muertes en las carreteras en el 2011, se han registrado 2965, 2.696, 2826 y 3245 muertes en el 2015, el 2016, el 2017 y el 2018, respectivamente. Es decir, nueve peruanos mueren diariamente en un accidente de tránsito, de los cuales más de la mitad tiene entre 26 y 60 años. Eso supera los muertos por inseguridad ciudadana” (Huerta, 2019), a esto debemos considerar también que “a nivel nacional, de acuerdo con las recientes estadísticas de la Policía Nacional y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones (MTC), se han registrado más de 90000 siniestros en las calles del país que dejaron 61512 heridos y 3245 fallecidos. Al cierre del año 2019 el número de siniestros viales ascendió a 94685; y para el año 2020 se proyecta que el número de siniestros viales ascenderá a 95989 ... Y que en Perú, el 70% de los accidentes ocurridos son atribuibles al conductor como causa principal, siendo las principales: Exceso de Velocidad, Imprudencia del Conductor y Manejar sinprecaución o en estado de ebriedad” (Elbúho.pe, 2020).

Como podemos apreciar de los datos alarmantes de las muertes por accidentes de tránsito se puede deducir que todas ellas reflejan la imprudencia del conductor, puesto que en el Reglamento Nacional de Tránsito se establece las obligaciones, precauciones, prohibiciones y reglas que todo conductor de vehículos debe cumplir y respetar; pero en la realidad la mayoría de los conductores no cumplen con esta normativa, evidenciando un alto grado de irresponsabilidad, esto a causa de que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo, pero como se ha demostrado en los resultados de la investigación producto del análisis de los expedientes y la encuesta realizada, la mayoría de conductores que ocasionan accidentes de tránsito con la consecuencia de muertes humanas, no han actuado involuntariamente, sino todo lo contrario, aspecto este que se evidencia cuando el 32.79% y 57.38% de los encuestados indicaron estar totalmente de acuerdo y de acuerdo respectivamente, en que los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor; asimismo respecto principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito se tiene que el 14.5% indicaron que la causa principal es pasar el semáforo en rojo, el 17.4% son las distracciones (maquillarte en el auto, programar el GPS, discutir con el acompañante, manipular con frecuencia la radio, etc.), el 55.1% es el exceso de velocidad, el 23.2% es el uso del teléfono móvil al conducir, el 23.2% es a causa del sueño (manejar durante muchas horas seguidas, conducción en horarios nocturnos, la fatiga), el 73.09% es por conducir en estado de ebriedad y el 24.6% es por las fallas mecánicas (los neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados); por lo que se deduce que hay una clara conducta temeraria e imprudente de los conductores para materializar el accidente de tránsito plasmado en la Imprudencia de la acción, Peligrosidad de la acción, Comportamiento irreflexivo y falta de Sensatez del comportamiento de los conductores.

Por lo tanto es de vital importancia que el estado tome las medidas necesarias para revertir esta problemática que día a día viene cobrando

vidas de personas inocentes a causa de la irresponsabilidad de los conductores; por lo que la solución del caso es la modificación al Código Penal donde para un accidente de tránsito con consecuencia de muerte se le tipifique como homicidio simple con dolo eventual, lo cual repercutirá en la protección del derecho a la vida de las personas porque se tendrá mayor claridad en la protección del bien jurídico vida, se reducirá la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor a causa del fortalecimiento del ius puniendi del estado.

Por lo tanto, en base a los fundamentos expuestos se ha cumplido con el objetivo propuesto que fue: determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019; lo cual se evidencia con los resultados del análisis de expedientes judiciales y de la encuesta formulada a los Abogados especialistas en Derecho Penal mostrados en el apartado anterior. Asimismo, considerando el procedimiento de contrastación de las hipótesis, donde al obtener los resultados para la Chi Cuadrada calculada, que es mayor que la Chi Cuadrada de la tabla y considerándose un 95% de confianza y con 2 grados de libertad validamos la Hipótesis General de la investigación, por lo que afirmamos:

La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

4.4. PROPUESTA JURIDICA

Como se ha manifestado a lo largo de la presente investigación y frente a la problemática expuesta se formuló la propuesta de la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito a fin de coadyuvar a la protección del derecho a la vida de las personas, aspecto este que se debe plasmar en la modificación normativa del Código Penal, bajo el siguiente detalle:

Artículo 106 del Código Penal.- HOMICIDIO SIMPLE.

Dice:

“El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años.”

Debe decir:

“**Artículo 106-A.- HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL.** EL que, ocasiona un accidente de tránsito con un vehículo motorizado y producto de este accidente, ocasiona la muerte de una persona o más personas, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis ni mayor de veinte años.”

CONCLUSIONES

1. En base a los resultados obtenidos y el análisis y discusión realizada se ha logrado determinar que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incide favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas; toda vez que en la actualidad a consecuencia de que la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito son sentenciados como homicidio culposo ha coadyuvado a que se incremente el índice de muertes por accidente de tránsito producto de la imprudencia, incumplimiento de las normas de tránsito y el alto grado de irresponsabilidad de los conductores, por lo que es de vital importancia y trascendencia que se considere como homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte lo que permitirá mejorar la protección del derecho a la vida de las personas.
2. En base a los resultados obtenidos y el análisis y discusión realizada se ha logrado establecer que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incide coadyuvando la protección del bien jurídico vida, toda vez que considerándose que una de las funciones del derecho penal es la protección de bienes jurídicos a fin de establecer una vida en sociedad basados en la libertad y dignidad de la persona; pero que en los casos de accidentes de tránsito con la consecuencia de muerte de la víctima se ha afectado este bien jurídico más aun cuando el conductor ha actuado de forma negligente e irresponsable es de vital importancia que el estado formule acciones que garanticen la pacífica convivencia de los ciudadanos por lo que frente a la alta tasa de criminalidad de este tipo se debe considerar el homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito para efectivizar la protección del bien jurídico vida a fin de garantizar que el ser humano sea la única para decidir sobre su proyecto de vida.
3. En base a los resultados obtenidos y el análisis y discusión realizada se ha logrado establecer que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incide disminuyendo la conducta

temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, toda vez que frente a las acciones de las personas que atentan la convivencia pacífica basada en la práctica de la justicia social como es el caso de las conductas temerarias e imprudentes de los conductores de una unidad automotor causando la muerte de las personas y generando efectos colaterales también para sus familiares y la sociedad el derecho debe ordenar la vida del grupo social afectado esto es mediante la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito lo cual va a procurar y obligar corregir las inconductas de los conductores.

4. En base a los resultados obtenidos y el análisis y discusión realizada se ha logrado establecer que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incide fortaleciendo el ius puniendi, toda vez que de acuerdo a la problemática evidenciada mediante los resultados de la investigación consideramos que la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito es una medida necesaria frente al incumplimiento de las normas por parte de los conductores imprudentes y negligentes; medida que también fortalecerá la facultad sancionadora del Estado y permitirá imponer un castigo justo al sujeto pasivo, esto es se coadyuvará el ius puniendi.

RECOMENDACIONES

1. Es de vital importancia que desarrollemos una convivencia pacífica con pleno respeto de los derechos de las personas, por lo que ante los desórdenes sociales es función y obligación del estado emitir normas que procuren esa convivencia y para el presente caso invocamos a las autoridades a plasmar la modificación del Código Penal respecto a la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito a fin de coadyuvar a la protección del derecho a la vida de las personas.
2. Si bien es cierto el Derecho Penal protege a un conjunto de objetos que son valorados socialmente por su relación con las personas y su desarrollo y que todos son de relevancia, pero se debe tener presente que existe un bien jurídico que sobresale entre todos por el interés de la vida, que es el bien jurídico vida, sobre el cual debe recaer la atención de los operadores del derecho para cuidarlo y protegerlo, por lo que se recomienda a los Juzgadores prestarle atención especial cuando van a administrar justicia en casos donde se haya lesionado el bien jurídico vida.
3. Es de mucha importancia que las autoridades jurisdiccionales y las autoridades de los gobiernos locales emprendan campañas de sensibilización y concientización de las personas que están frente al volante de un vehículo automotor a fin de que lo conduzcan con responsabilidad y precaución, observando y cumpliendo el Reglamento Nacional de Tránsito.
4. A las autoridades del Poder Judicial desplegar el interés para solucionar problemas jurídicos que día a día aquejan a la sociedad como es el caso de los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte a fin de coadyuvar a la protección del derecho a la vida de las personas, para lo cual podrían tratar el tema en un próximo Pleno Jurisdiccional Penal Supremo; procedimiento este que podría ser estudiado en futuras investigaciones.

- Huerta, E. (02 de 07 de 2019). La preocupante cifra de muertes por accidentes de tránsito en el Perú y sus principales causas. *El Comercio*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/tecnologia/actualidad/preocupante-cifra-muertes-accidentes-transito-peru-principales-causas-ecpm-noticia-651076-noticia/>
- Humanium. (2014). *Derecho a la Vida*. Recuperado el 25 de mayo de 2019, de Humanium.org: <https://www.humanium.org/es/derecho-vida/>
- Hurtado Pozo, J. (1987). *Manual de Derecho Penal* (Segunda ed.). Lima - Perú: Eddili.
- Hurtado Pozo, J. (2005). *Manual de Derecho penal*. Lima - Perú: Ed. Grijley.
- Hurtado Pozo, J. (2008). *Pena de Muerte y Política Criminal*. Lima - Perú: Fondo Editorial de la PUCP.
- MAPFRE. (10 de agosto de 2018). *7 principales causas de accidentes de auto*. (MAPFRE, Editor) Recuperado el 6 de mayo de 2019, de <https://www.mapfre.com.pe/viviendo-en-confianza/seguridad-vial/7-principales-causas-accidentes-auto/>
- Meza, P. (2015). *Imputación de homicidio y lesiones culposas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez*. Universidad Nacional de Colombia. Bogota- Colombia: Biblioteca Digital de la Universidad Nacional de Colombia. Obtenido de <http://bdigital.unal.edu.co/49819/1/93388094.2015.pdf>
- MINJUS, M. (2016). *Código Penal Peruano* (Décimo Segunda ed.). Lima - Perú: DOSMASUNO S.A.C.
- MINJUS, M. (2016). *Constitución Política del Perú* (Cuarta ed.). Lima - Perú: Litho & Arte S.A.C.
- MINJUS, M. (2017). *Teoría del Delito*. Obtenido de <https://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2017/03/Teoria-Del-Delito.pdf>
- OPS, O. (4 de setiembre de 2013). *Accidentes de tránsito son la primera causa de carga de enfermedad que afecta a población joven*. (OPS/OMS, Editor) Recuperado el 5 de mayo de 2019, de : https://www.paho.org/per/index.php?option=com_content&view=article&i

d=2415:accidentes-transito-son-primera-causa-carga-enfermedad-que-afecta-poblacion-joven&Itemid=900

Oré Guardia. (2016). *Derecho Penal I*. Obtenido de Estudio Oré Guardia Abogados: <http://www.oreguardia.com.pe/media/uploads/derecho-penal/Funcion-del-Derecho-Penal.pdf>

Paredes Romero, A. (2015). *La Figura del Homicidio en la Legislación Peruana*. Obtenido de <http://www.geocities.ws/cindeunsch/doc/public/Artur02.pdf>

Peña Gonales, O., & Almanza Altamirano, F. (2010). *Teoría del DElito*. Lima - Perú: Edir. Nomos & Thesis E.I.R.L.

Polaino-Orts, M. (2017). *Lecciones de Derecho Penal Parte General*. Barcelona: Tecnos.

Racca, E. (2015). *El homicidio culposo y la pena por conduccion imprudente*. Córdoba - Argentina: Repositorio Institucional de la Universidad Siglo 21 de Argentina. Obtenido de https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/12851/RACC_A%20Evangelina.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Rosales Abogados. (2015). *Qué son los derechos fundamentales y cuáles son*. Recuperado el 25 de mayo de 2019, de Bufete Rosales Abogados: <https://www.bufeterosales.es/que-son-los-derechos-fundamentales-y-cuales-son/>

Roxin, C. (1979). *Teoría del Tipo Penal*. Buenos Aires - Argentina: Ediciones Depalma.

Salinas Siccha, R. (2019). *DERECHO PENAL - parte especial (8va ed.)*. Lima, Perú: Grijley.

Santa Cruz Huillcahuaman, P. (2017). *La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Lima año 2015*. Universidad de Huánuco. Huánuco: Repositorio Institucional de la Universidad de Huánuco. Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/884/SANTA%20CRUZ%20HUILLLCAHUAM%C3%81N%2C%20PETER.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Vásquez Manyari, C. A. (2016). *Accidentes de transito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los Juzgados Penales del distrito judicial*

de Junin - 2015. Universidad de Huánuco. Huánuco: Repositorio Institucional de la Universidad de Huánuco. Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/276/TESIS%20FINAL%20VASQUEZ%20PRESENTACION%20Terminado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Wikipedia. (14 de agosto de 2008). *Conductor*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Conductor>

Wikipedia. (31 de marzo de 2010). *Ius puniendi*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Ius_puniendi

Wikipedia. (12 de febrero de 2014). *Dolo*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Dolo>

Wikipedia. (11 de octubre de 2017). *Accidente de tránsito*. Recuperado el 25 de mayo de 2019, de https://es.wikipedia.org/wiki/Accidente_de_tr%C3%A1nsito

Wikipedia. (14 de octubre de 2018). *Homicidio*. Obtenido de <https://es.wikipedia.org/wiki/Homicidio>

Wolters Kluwer. (2015). *Temeridad*. Recuperado el 25 de mayo de 2019, de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTYyNTtbLUouLM_DxblwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAP1mEdzUAAAA=WKE

ANEXOS

MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO - 2019”				
PROBLEMA	OBJETIVO	HIPOTESIS	VARIABLES	INDICADORES
<p>PROBLEMA GENERAL</p> <p>¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL</p> <p>Determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL:</p> <p>La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá favorablemente en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>VARIABLE INDEPENDIENTE</p> <p>X1: La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Resultado de la acción del conductor ➤ Previsión del posible resultado de la acción ➤ Acciones para evitar el resultado ➤ Situación de riesgo para terceros
<p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS</p> <p>A. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019?</p>	<p>A. Establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>A. La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá coadyuvando la protección del bien jurídico vida, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>VARIABLE DEPENDIENTE</p> <p>Y: La protección del derecho a la vida de las personas</p>	<p><u>La protección del bien jurídico vida:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Transgresión de la libertad personal ➤ Privación de la vida <p><u>La conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Imprudencia de la acción ➤ Peligrosidad de la acción ➤ Comportamiento irreflexivo ➤ Sensatez del comportamiento <p><u>El ius puniendi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Facultad sancionadora del Estado ➤ Castigo justo al sujeto pasivo.
<p>B. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019?</p>	<p>B. Establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>B. La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá disminuyendo la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>		
<p>C. ¿Cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019?</p>	<p>C. Establecer cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019.</p>	<p>C. La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá fortaleciendo el ius puniendi, en la ciudad de Huancayo - 2019</p>		

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES		DIMENSIONES	INDICADORES
VARIABLE INDEPENDIENTE	La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito		<ul style="list-style-type: none"> • Resultado de la acción del conductor • Previsión del posible resultado de la acción • Acciones para evitar el resultado • Situación de riesgo para terceros
VARIABLE DEPENDIENTE	La protección del derecho a la vida de las personas	La protección del bien jurídico vida	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transgresión de la libertad personal ➤ Privación de la vida
		La conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Imprudencia de la acción ➤ Peligrosidad de la acción ➤ Comportamiento irreflexivo ➤ Sensatez del comportamiento
		El ius puniendi	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Facultad sancionadora del Estado ➤ Castigo justo al sujeto pasivo.

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DEL INSTRUMENTO

VARIABLES		DIMENSIONES	INDICADORES	ITEM	ESCALA
VARIABLE INDEPENDIENTE	La consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito		<ul style="list-style-type: none"> • Resultado de la acción del conductor 	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado el Resultado de la acción del conductor	NOMINAL Totalmente de acuerdo () De acuerdo () No precisa () En desacuerdo () Totalmente en desacuerdo ()
			<ul style="list-style-type: none"> • Previsión del posible resultado de la acción 	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado la Previsión del posible resultado de la acción	
			<ul style="list-style-type: none"> • Acciones para evitar el resultado 	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las Acciones para evitar el resultado	
			<ul style="list-style-type: none"> • Situación de riesgo para terceros 	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de la Situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente	
VARIABLE DEPENDIENTE	La protección del derecho a la vida de las personas	La protección del bien jurídico vida	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Transgresión de la libertad personal 	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una transgresión de la libertad personal de la víctima	NOMINAL Totalmente de acuerdo () De acuerdo () No precisa () En desacuerdo () Totalmente en desacuerdo ()
			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Privación de la vida 	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima	
		La conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Imprudencia de la acción 	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	NOMINAL Totalmente de acuerdo () De acuerdo () No precisa () En desacuerdo () Totalmente en desacuerdo ()
			<ul style="list-style-type: none"> ➤ Peligrosidad de la acción 	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha	

				observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	
			➤ Comportamiento irreflexivo	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	
			➤ Sensatez del comportamiento	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	
		El ius puniendi	➤ Facultad sancionadora del Estado	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora del estado	NOMINAL Totalmente de acuerdo () De acuerdo () No precisa () En desacuerdo () Totalmente en desacuerdo ()
			➤ Castigo justo al sujeto pasivo.	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo.	

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP.

ANALISIS DE EXPEDIENTES SOBRE LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO

OBJETIVO: Obtener información de los expedientes sobre casos de accidentes de tránsito con consecuencias de muerte, con la finalidad de determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo

N° DE EXPEDIENTE: _____

RESPECTO A LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

	SI	NO	OBSERVACIÓN
En el caso, la consecuencia del accidente es la muerte de la víctima			
En el caso de muerte por accidente de tránsito fue sentenciado como homicidio culposo			
En el expediente se hace referencia o se identifica que la ocurrencia del accidente de tránsito es por causa de la actuación temeraria, irresponsable, negligente e imprudente del conductor			
En el expediente se hace referencia o se identifica que la ocurrencia del accidente de tránsito es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito			
En el expediente se observa que el juzgador o las partes han considerado y valorado el Resultado de la acción del conductor			
En el expediente se observa que el juzgador o las partes han considerado y valorado la Previsión del posible resultado de la acción			
En el expediente se observa que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las Acciones para evitar el resultado			
En el expediente se observa que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de la Situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente			

RESPECTO A LA PROTECCION DEL BIEN JURIDICO VIDA:

	SI	NO	OBSERVACIÓN
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima			

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP.

RESPECTO A LA CONDUCTA TEMERARIA E IMPRUDENTE DE LOS CONDUCTORES DE UNA UNIDAD AUTOMOTOR:

	SI	NO	OBSERVACIÓN
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la <i>imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima</i>			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la <i>peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima</i>			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el <i>comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima</i>			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la <i>insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima</i>			

RESPECTO AL IUS PUNIENDI:

	SI	NO	OBSERVACIÓN
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, se evidencia que no se está ejerciendo coherentemente la <i>facultad sancionadora del estado</i> .			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, ha generado que <i>la parte agraviada apele la decisión</i>			
En el expediente se observa que el juzgador al sentenciarlo como homicidio culposo, no se estaría imponiendo un <i>castigo justo al sujeto pasivo</i> .			

ENCUESTA SOBRE LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO

OBJETIVO: Obtener información de los Abogados especialistas en Derecho Penal con la finalidad de determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo

INSTRUCCIONES: se solicita dar lectura a las preguntas y luego marcar la alternativa que corresponda.

RESPECTO A LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1. ¿En el transcurso de este año, Cuál cree que es el nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad?

MUY ALTO	ALTO	MEDIO	BAJO	MUY BAJO

2. Para la ocurrencia del accidente, cuan de acuerdo esta Ud. en:

	TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NO PRECISA	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO
La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor					
La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que establece las obligaciones, precauciones, prohibiciones y reglas que todo conductor de vehículos debe cumplir y respetar.					

3. De las siguientes cuales cree Ud. que son las principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito:

Pasar el semáforo en rojo	
Distracciones (maquillarte en el auto, programar el GPS, discutir con el acompañante, manipular con frecuencia la radio, etc.)	
Exceso de velocidad	
Uso del teléfono móvil (utilización del móvil al conducir)	
Sueño (manejar durante muchas horas seguidas, conducción en horarios nocturnos, la fatiga)	
Conducir en estado de ebriedad	
Fallas mecánicas (los neumáticos o frenos en mal estado, luces dañadas y otros elementos rotos o dañados)	

4. ¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo?

SI		NO		NS / NC	
----	--	----	--	---------	--

5. ¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo ES INJUSTA toda vez que la mayoría de conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente?

SI		NO		NS / NC	
----	--	----	--	---------	--

6. Respecto a LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO en los casos que ha patrocinado o tenga conocimiento de su proceso, indique:

	NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado el Resultado de la acción del conductor					
En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado la Previsión del posible resultado de la acción					
En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las Acciones para evitar el resultado					
En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de la Situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente					

7. ¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; DEBEN SER SENTENCIADOS COMO HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL?

SI		NO		NS / NC	
----	--	----	--	---------	--

LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS - LA PROTECCIÓN DEL BIEN JURÍDICO VIDA

8. Respecto a LA PROTECCION DEL BIEN JURIDICO VIDA en los casos de muerte por accidentes de tránsito, que ha patrocinado o tenga conocimiento de su proceso, indique:

	TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NO PRECISA	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima					
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima					
Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a una adecuada protección del bien jurídico vida					

9. Respecto a LA CONDUCTA TEMERARIA E IMPRUDENTE DE LOS CONDUCTORES DE UNA UNIDAD AUTOMOTOR en los casos de muerte por accidentes de tránsito, que ha patrocinado o tenga conocimiento de su proceso, indique:

	TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NO PRECISA	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima					
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima					

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE DERECHO Y CC.PP.

	TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NO PRECISA	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima					
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima					
Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor					

10. Respecto AL IUS PUNIENDI en los casos de muerte por accidentes de tránsito, que ha patrocinado o tenga conocimiento de su proceso, indique:

	TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NO PRECISA	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora del estado.					
En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo.					
Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará al fortalecimiento del IUS PUNIENDI					

CONSENTIMIENTO INFORMADO DE PARTICIPACIÓN

Yo, _____, de _____ años de edad, identificado con DNI N° _____, y N° de Colegiatura: _____; acepto voluntariamente mi participación en el trabajo de investigación; el cual tiene como fin: Determinar cómo la consideración del homicidio simple con dolo eventual en los accidentes de tránsito incidirá en la protección del derecho a la vida de las personas, en la ciudad de Huancayo - 2019.

Toda información que se obtenga a través de este cuestionario será usado por el investigador responsable con la finalidad de elaborar un trabajo de investigación.

Se garantiza el anonimato y la confidencialidad en su totalidad de la información obtenida. Habiendo sido informado en forma adecuada sobre los objetivos del estudio, acepto y firmo este documento.

Huancayo _____ de _____, 2019

JUICIO DE EXPERTO PARA LA VALIDACION DEL INSTRUMENTO DE RECOLECCION DE INFORMACION

Tesis: LA CONSIDERACIÓN DEL HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO Y LA PROTECCIÓN DEL DERECHO A LA VIDA DE LAS PERSONAS, EN LA CIUDAD DE HUANCAYO - 2019.

INSTRUCCIONES:

Coloque en cada casilla la letra correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada Ítem y alternativa de respuesta, según los criterios que a continuación se detallan.

E= Excelente / B= Bueno / M= Mejorar / X= Eliminar / C= Cambiar

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o correspondencia.

PREGUNTAS		REDACCION					CONTENIDO					CONGRUENCIA					PERTINENCIA				
		E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C
1	¿En el transcurso de este año, Cuál cree que es el nivel de ocurrencia de accidentes de tránsito en nuestra ciudad?		X					X					X					X			
2	La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría reflejan la imprudencia del conductor		X					X					X					X			
3	La ocurrencia de los accidentes de tránsito en su mayoría es a causa del incumplimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, el mismo que establece las obligaciones, precauciones, prohibiciones y reglas que todo conductor de vehículos debe cumplir y respetar		X					X					X					X			
4	De las siguientes cuales cree Ud. que son las principales causas para la ocurrencia de los accidentes de tránsito		X					X					X					X			
5	¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito que se ventilan en el Poder Judicial son sentenciados como homicidio culposo?	X					X					X					X				
6	¿Está de acuerdo Ud. que en la mayoría de los casos de muerte por accidentes de tránsito la sentencia como homicidio culposo ES INJUSTA toda vez que la mayoría de conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente?	X					X					X					X				
7	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado el Resultado de la acción del conductor	X					X					X					X				
8	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado la Previsión del posible resultado de la acción	X					X					X					X				
9	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga conocimiento de las Acciones para evitar el resultado	X					X					X					X				
10	En el proceso de los casos ha observado que el juzgador o las partes han considerado y valorado que el conductor tenga	X					X					X					X				

PREGUNTAS		REDACCION					CONTENIDO					CONGRUENCIA					PERTINENCIA					
Nº	Item	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	
	conocimiento de la Situación de riesgo para terceros producto de su conducta negligente e imprudente																					
11	¿Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito donde se demuestre y evidencia que los conductores que ocasionaron los accidentes actuaron de forma temeraria, irresponsable y negligente; DEBEN SER SENTENCIADOS COMO HOMICIDIO SIMPLE CON DOLO EVENTUAL?	X					X					X					X					
12	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una trasgresión de la libertad personal de la víctima	X					X					X					X					
13	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado adecuadamente la protección del bien jurídico vida y por consiguiente hubo una privación de la vida de la víctima	X					X					X					X					
14	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a una adecuada protección del bien jurídico vida	X					X					X					X					
15	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la imprudencia de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	X					X					X					X					
16	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la peligrosidad de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	X					X					X					X					
17	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente el comportamiento irreflexivo de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	X					X					X					X					
18	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo no ha observado, ni evaluado adecuadamente la conducta del conductor; específicamente la insensatez de su acción que desencadenó la muerte de la víctima	X					X					X					X					
19	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará a la disminución de la conducta temeraria e imprudente de los conductores de una unidad automotor	X					X					X					X					
20	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo	X					X					X					X					

PREGUNTAS		REDACCION					CONTENIDO					CONGRUENCIA					PERTINENCIA					
Nº	Item	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	E	B	M	X	C	
	tanto no se está ejerciendo coherentemente la facultad sancionadora del estado																					
21	En el proceso de los casos de muerte por accidentes de tránsito y donde el juzgador al sentenciarlos como homicidio culposo, se evidencia que no está fortaleciendo el IUS PUNIENDI por lo tanto no se estaría imponiendo un castigo justo al sujeto pasivo.	X					X					X					X					
22	Está de acuerdo Ud. que en los casos de muerte por accidentes de tránsito deben ser sentenciados como homicidio simple con dolo eventual, lo cual coadyuvará al fortalecimiento del IUS PUNIENDI	X					X					X					X					

Evaluado por:

NOMBRE Y APELLIDO: DR. ALEX SANDRO LANDEO QUISPE

CARGO / PUESTO DE TRABAJO: DOCENTE UNIVERSITARIO DE PRE Y POSGRADO

FECHA: 10-12-2019

FIRMA:

DATA DEL PROCESAMIENTO DE DATOS DEL ANÁLISIS DE EXPEDIENTES

NumExpediente	Item01	Item02	Item03	Item04	Item05	Item06	Item07	Item08	Item09	Item10	Item11	Item12	Item13	Item14	Item15	Item16	Item17
46-2016-30-1504	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1
3806055000-2019-26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3616-2010	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
2186-2016	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2088-2018	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2033-2017	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2035-2017	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
46-2016-30-1504	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1	2	1
3806055000-2019-26	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3616-2010	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
2186-2016	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2088-2018	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2033-2017	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2035-2017	1	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2

DATA DEL PROCESAMIENTO DE DATOS DE LA ENCUESTA

Preg01	Preg02A	Preg02B	Preg04	Preg05	Preg06A	Preg06B	Preg06C	Preg06D	Preg07	Preg08A	Preg08B	Preg08C	Preg09A	Preg09B	Preg09C	Preg09D	Preg09E	Preg10A	Preg10B	Preg10C
3	1	.	1	2	4	4	2	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
1	2	2	1	2	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
3	1	.	1	2	4	4	3	4	1	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2	2	2	1	1	3	3	3	3	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
3	.	1	1	1	3	2	4	4	1	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	2
1	2	2	2	2	3	3	5	5	1	4	4	4	1	1	1	4	4	3	4	4
2	2	2	1	2	5	4	3	3	2	4	4	4	2	2	3	3	3	4	3	4
1	.	1	1	1	4	.	3	3	1	2	2	2	2	2	.	.	2	2	2	2
1	1	1	1	1	4	3	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3
2	1	1	1	1	4	3	3	2	1	3	2	2	2	2	2	2	3	2	3	3
1	.	1	1	2	.	.	.	4	1	.	1	.	1	.	.	.	2	.	.	2
2	1	1	2	1	4	4	4	3	3	4	1	2	4	2	1	2	4	2	3	4
3	2	1	1	3	4	5	5	5	1	3	3	4	3	3	2	2	4	3	4	4
4	1	2	.	.	5	4	1	5	1	5	4	4	1	4	4	4	2	4	4	1
5	1	1	1	2	5	5	1	5	1	5	.	.	1	5	5	5	1	5	5	1
4	2	2	1	2	4	2	2	4	2	4	4	4	2	2	2	3	4	4	4	4
2	2	2	2	3	3	3	3	4	1	2	1	1	2	1	2	1	2	2	2	1
1	.	1	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1	.	1	1	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
1	.	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
2	4	2	2	1	5	3	3	4	1	2	2	3	2	2	3	2	3	3	3	3
1	.	1	2	2	2	.	.	.	1	.	.	.	2	.	.	.	2	.	.	2
.	1	1	1	1	.	.	.	.	2	1	.	.	3	.	3	.	.	.	.	4
3	2	2	1	2	4	4	4	4	1	2	2	2	3	3	3	3	2	2	2	2
2	1	.	1	1	3	2	3	4	1	2	3	2	1	2	2	2	2	4	2	4
2	2	2	1	2	5	3	4	2	1	3	3	2	5	5	2	2	5	2	4	5
.	2	2	.	2	1	3	2	3	3	1	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1
3	1	1	1	3	5	5	5	5	2	2	2	2	1	1	1	2	1	1	1	1
1	1	3	2	3	4	4	3	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1
2	2	1	1	1	4	3	2	2	1	2	2	3	2	2	2	2	3	4	4	3
2	2	.	1	2	.	5	.	.	2	1	.	.	2	.	.	.	.	2	.	.
2	1	1	2	2	3	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2	2	2
2	1	1	1	1	4	4	3	1	1	2	1	1	2	2	2	1	1	2	1	1
3	3	2	3	2	4	2	2	3	2	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	4
2	2	2	1	2	3	3	3	3	1	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	2
1	1	1	1	1	5	5	5	5	1	1	2	1	1	1	3	2	3	1	1	1
3	3	3	2	2	1	3	2	3	1	1	1	1	2	1	2	1	1	2	2	2

Preg01	Preg02A	Preg02B	Preg04	Preg05	Preg06A	Preg06B	Preg06C	Preg06D	Preg07	Preg08A	Preg08B	Preg08C	Preg09A	Preg09B	Preg09C	Preg09D	Preg09E	Preg10A	Preg10B	Preg10C
2	2	2	2	2	2	3	3	1	2	2	2	2	2	2	4	2	4	2	1	2
2	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	2	2	3	2	2	3	4	4	2
3	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	1	2	2	2	3	4	4	2	3	2
2	2	1	1	1	4	5	3	2	2	2	3	3	4	4	4	4	4	3	2	3
2	2	1	2	2	2	3	2	3	2	3	2	4	4	4	2	2	1	2	3	2
2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	1	1	1	1	2	3	2
2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1	2	3
2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	1	2	2
2	2	2	2	1	2	3	3	2	2	2	2	3	2	2	2	3	1	1	2	1
2	2	2	2	2	1	2	3	2	2	2	1	2	3	3	1	2	2	1	1	1
2	2	2	2	2	2	3	3	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2
2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	3	2	2	3	2	2	2	2	3	2
3	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	3	2	2	2
2	1	1	2	2	2	2	3	4	2	2	2	3	2	3	2	3	3	2	2	2
3	1	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2
3	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	3	1	2	1
3	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	4	2	2	2
3	2	4	2	1	2	1	2	3	1	2	2	3	2	2	4	4	4	2	2	2
2	2	2	1	1	3	3	3	2	1	2	4	2	2	3	4	4	3	2	2	2
2	2	2	1	1	3	3	3	2	1	1	2	4	2	2	2	2	3	2	2	2
3	4	4	3	1	2	3	2	1	2	4	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2
3	1	4	2	2	1	1	1	1	1	2	4	4	2	2	2	2	4	2	2	2
3	4	3	2	2	2	1	1	2	1	2	2	3	4	2	2	2	2	2	2	4
3	2	1	2	1	2	3	1	3	2	3	2	2	1	2	3	2	3	2	3	4
2	2	1	1	2	4	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2	2	1	1	2	4	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
2	3	2	2	3	4	4	3	3	3	3	3	3	2	2	3	2	3	2	2	3
2	1	1	1	2	5	4	3	3	1	3	3	2	2	2	2	2	2	3	2	2
1	1	1	1	1	5	5	5	5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
3	2	2	2	2	4	3	2	2	1	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1	.	1	2	2	2	4	4	2	1	5	5	5	3	2	1	4	5	2	3	1
1	1	2	3	3	3	3	3	3	1	3	3	.	3	3	3	3	3	3	3	3

CONSIDERACIONES ETICAS

Las consideraciones éticas a tener presente en la investigación son:

- Los criterios de la conducta responsable en investigación
- La integridad científica
- Respeto de los derechos de autor
- Respeto y consideración el Reglamento General de Investigación de la Universidad Peruana Los Andes, el Código de Ética para la Investigación Científica en la Universidad Peruana Los Andes, el Reglamento de Propiedad Intelectual de la Universidad Peruana Los Andes y las demás normas pertinentes

**FOTOS O EVIDENCIAS DE HABER REALIZADO EL TRABAJO DE CAMPO
DE LA INVESTIGACIÓN**























