



**UNIVERSIDAD CATÓLICA LOS ÁNGELES DE CHIMBOTE
FACULTAD DE HUMANIDADES, CIENCIAS Y SALUD
PROGRAMA DE ESTUDIO DE DERECHO**

**AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y
SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE
EN TUMBES, 2023**

TESIS PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
DERECHO CONSTITUCIONAL, CORPORATIVO Y AMBIENTAL**

AUTOR

**GIMENEZ ALVAREZ, YSSAYTH MARCOS
ORCID:0000-0002-8095-2065**

ASESOR

**CHECA FERNANDEZ, HILTON ARTURO
ORCID:0000-0002-0358-6970**

**CHIMBOTE-PERÚ
2025**



FACULTAD DE HUMANIDADES, CIENCIAS Y SALUD

PROGRAMA DE ESTUDIO DE DERECHO

ACTA N° 0171-068-2025 DE SUSTENTACIÓN DEL INFORME DE TESIS

En la Ciudad de **Chimbote** Siendo las **22:49** horas del día **17** de **Mayo** del **2025** y estando lo dispuesto en el Reglamento de Investigación (Versión Vigente) ULADECH-CATÓLICA en su Artículo 34º, los miembros del Jurado de Investigación de tesis de la Escuela Profesional de **DERECHO**, conformado por:

MERCHAN GORDILLO MARIO AUGUSTO Presidente
MARQUEZ GALARZA ISABEL DAFNE DALILA Miembro
CHUCHON VILCA JESUS Miembro
Mgtr. CHECA FERNANDEZ HILTON ARTURO Asesor

Se reunieron para evaluar la sustentación del informe de tesis: **AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE EN TUMBES, 2023**

Presentada Por :
(2106172144) **GIMENEZ ALVAREZ YSSAYTH MARCOS**

Luego de la presentación del autor(a) y las deliberaciones, el Jurado de Investigación acordó: **APROBAR** por **UNANIMIDAD**, la tesis, con el calificativo de **13**, quedando expedito/a el/la Bachiller para optar el TITULO PROFESIONAL de **Abogado**.

Los miembros del Jurado de Investigación firman a continuación dando fe de las conclusiones del acta:

MERCHAN GORDILLO MARIO AUGUSTO
Presidente

MARQUEZ GALARZA ISABEL DAFNE DALILA
Miembro

CHUCHON VILCA JESUS
Miembro

Mgtr. CHECA FERNANDEZ HILTON ARTURO
Asesor



CONSTANCIA DE EVALUACIÓN DE ORIGINALIDAD

La responsable de la Unidad de Integridad Científica, ha monitorizado la evaluación de la originalidad de la tesis titulada: AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE EN TUMBES, 2023 Del (de la) estudiante GIMENEZ ALVAREZ YSSAYTH MARCOS, asesorado por CHECA FERNANDEZ HILTON ARTURO se ha revisado y constató que la investigación tiene un índice de similitud de 0% según el reporte de originalidad del programa Turnitin.

Por lo tanto, dichas coincidencias detectadas no constituyen plagio y la tesis cumple con todas las normas para el uso de citas y referencias establecidas por la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote.

Cabe resaltar que el turnitin brinda información referencial sobre el porcentaje de similitud, más no es objeto oficial para determinar copia o plagio, si sucediera toda la responsabilidad recaerá en el estudiante.

Chimbote, 15 de Julio del 2025



Mgtr. Roxana Torres Guzman
RESPONSABLE DE UNIDAD DE INTEGRIDAD CIENTÍFICA

AGRADECIMIENTO

A MI HIJA y ESPOSA: Dedico este trabajo, los logros y éxitos, a mi menor hija ADELIS ELLIETH, a mi esposa ADNIRA SUMMY por ser muy fuertes y resistir tantas adversidades. Por entender mi ausencia en sus momentos de soledad, por darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en este proceso del estudio, pero supieron comprender que mi esfuerzo era para nuestro mejor porvenir y como persona lograr la meta.

A MIS PADRES:

por haberme dado la vida y una buena formación en mi vida personal que me valió para no abandonar el estudio en este difícil camino del destino.

Yssayth Marcos Gimenez Alvarez.

DEDICATORIA

A Dios por guiar mi camino a mis hijos a mis
padres, por formarme en mi vida profesional.

A ULADECH CATÓLICA Y DOCENTES:

Agradezco a la universidad por haberme dado esa
oportunidad y permitido ser parte de su comunidad
estudiantil, por abrirme el conocimiento en esta
hermosa carrera del derecho que únicamente su
finalidad es buscar justicia para los que necesitan
y que fueron desprotegidos. Al mismo tiempo
agradezco a mis docentes que fueron parte de la
carrera profesional de DERECHO que en todo
momento me brindaron su apoyo.

Yssayth Marcos Gimenez Alvarez.

ÍNDICE GENERAL

Carátula.....	i
JURADO EVALUADOR	ii
REPORTE TURNITIN	iii
AGRADECIMIENTO	iv
ÍNDICE GENERAL	vi
ÍNDICE DE RESULTADOS	x
RESUMEN	xii
ABSTRACT	xiii
I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	14
1.1. Descripción del problema	14
1.2 Formulación del problema	17
1.3 Objetivo general y específico	18
1.4 Justificación	19
1.4.1 Justificación Teórica.....	19
1.4.2. Justificación científica	19
1.4.3. Justificación social.....	20
1.4.4. Justificación académica	20
1.4.5. Justificación Práctica.....	20
II. MARCO TEÓRICO	20
2.1. Antecedentes	20
2.1.1. Internacionales	20
2.1.2. Nacionales	23

2.2. Bases teóricas.....	25
2.2.1. Teoría de la imputación objetivo	25
2.2.2. Teoría del delito y la imputación penal	26
2.2.3. Normas de tránsito como deber del cuidado legal.....	29
2.2.4. Delitos culposos con resultado de muerte	29
2.2.5. Principio de legalidad y debido proceso.....	30
2.2.6. La prueba en delitos de tránsito.....	31
2.2.7. Perspectiva criminologica y social	31
2.2.8. Teoría del derecho penal del transito.....	32
2.2.9. Título I – Disposiciones generales	33
2.2.9.1. Concepto.....	33
2.2.10. Título II – Autoridades Competentes	33
2.2.10.1. Concepto.....	33
2.2.11. Título III – De las Vías	35
2.2.11.1. Concepto.....	35
2.2.12. Capítulo II – Dispositivos de control.....	35
2.2.12.1. Concepto.....	35
2.2.13. Sección II – Señales, Marcas y dispositivos.....	36
2.2.13.1.1. <i>Concepto.</i>	36
2.2.14. Sección III – Semáforos	36
2.2.15. Sección IV – Cruces de vías férreas	37
2.2.16. Sección V – Policía Nacional del Perú.....	37
2.2.17. Título IV – De la Circulación	37

2.2.17.1. Capítulo I – De los peatones y el uso de la vía	37
2.2.18. Capítulo II – De los conductores y el uso de la vía	38
2.2.18.1. Sección I – Aspectos generales.	38
2.2.18.2. Sección II – Habilitación para conducir	38
2.2.18.3. Sección III – Reglas generales de circulación.....	39
2.2.19. Capítulo III – Los vehículos	41
2.2.19.1. Concepto.....	41
2.2.19.2. Sección II – Condiciones de seguridad	41
2.2.20. Título V – Registro vehicular	42
2.2.20.1. Concepto.....	42
2.2.21. Título VII – Infracciones y sanciones.....	42
2.2.21.1. Capítulo I – Infracciones	42
2.2.21.2. Sección II – Tipificación y calificación	43
2.2.21.3. Capítulo II – Medidas preventivas.	43
2.2.21.4. Capítulo III – Sanciones.....	43
2.2.21.5. Capítulo IV – Procedimientos	44
2.2.12. Inobservancia de normas de tránsito como criterio de responsabilidad penal	45
2.2.13. Jurisprudencia sobre delito de tránsito y homicidio culposo	46
2.2.14. Responsabilidad del Estado y Seguridad vial	48
2.2.16. Teoría del riesgo permitido y deber objetivo de cuidado.....	49
2.2.17. Teoría de la concurrencia de causas en accidentes de tránsito.....	51
2.2.17.1 Concepto.....	51

2.2.18. Compresación de culpas y concurrencia de causas	52
2.3. Marco conceptual.....	54
III. METODOLOGÍA.....	53
3.1. Nivel, tipo y diseño de investigación.....	53
3.2. Población y muestra.....	53
3.3. Variable(s). Definición y operacionalización	54
3.4. Técnica e instrumentos de recolección de información.....	55
3.5. Método de análisis de datos	55
3.6. Aspectos éticos	55
IV. RESULTADOS	57
V. DISCUSIÓN.....	85
VI. CONCLUSIONES.....	92
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	96
ANEXOS	102
Anexo 01. Matriz de consistencia lógica	103
Anexo 02. Matriz de definición y operacionalización de la variable en estudio	105
Anexo 03. Ficha técnica de los instrumentos	106
Anexo 04: Protocolo de consentimiento informado para entrevistas	124
Anexo 05. Declaración jurada de compromiso ético no plagio	127
Anexo 06. Evidencias de la ejecución	128
Anexo 07. Ficha de Identificación del Experto	130

ÍNDICE DE RESULTADOS

Tabla 1 Participantes	57
Tabla 2 ¿Cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 3 ¿Cuáles son los mayores desafíos que enfrentan los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 4 ¿Qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito, y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?.....	¡Error! Marcador no definido.
Tabla 5 ¿Qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?.....	64
Tabla 6 ¿Qué factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?.....	66
Tabla 8 ¿Cuáles considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?	70
Tabla 9 ¿Qué impacto tiene la falta de análisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?	73
Tabla 10 ¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?.....	75
Tabla 11 ¿Cómo podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en situaciones donde hay concurrencia de infracciones?.....	77

Tabla 12 ¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prever de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?..... 80

Tabla 13 ¿Qué mejoras propondría en cuanto a la tipificación de las infracciones de tránsito, tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción? 82

RESUMEN

El objetivo en la presente investigación es: Analizar cómo la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultados de muerte en la ciudad de Tumbes en el año 2023; es de nivel descriptivo; de tipo cualitativo; no experimental y transversal; la fuente de recolección de la información es: proporcionada por 07 participantes; la técnica utilizada es: la entrevista; el instrumento fue: la guía de entrevista. Los resultados revelan que: el análisis de la concurrencia en la inobservancia de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones al momento de atribuir la responsabilidad penal necesita ser contrastado con las reglas de cuidado establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito. Por tanto, se adopta la postura que, si un conductor causa la muerte de un peatón al manejar a exceso de velocidad, será castigado por el delito, incluso si el peatón también infringió las normas de tránsito. Sin embargo, si el conductor manejaba a una velocidad adecuada y el peatón se cruzó imprudentemente, el conductor no será penalmente responsable, debido que cumplió con las normas de cuidado establecidas en la normativa antes citada.

Palabras clave: Capacitación, Concurrencia, Conductores, Infraestructura y Responsabilidad.

ABSTRACT

The objective of the present investigation is: To analyze how the absence of the criterion of non-observance of traffic regulations influences the imputation of crimes resulting in death in the city of Tumbes in the year 2023; it is of a descriptive level; of a qualitative type; non-experimental and cross-sectional; the source of information collection is: provided by 07 participants; the technique used is: the interview; the instrument was: the interview guide. The results reveal that: the analysis of concurrence in the non-observance of traffic regulations by drivers and pedestrians at the time of attributing criminal responsibility needs to be contrasted with the rules of care established in the National Traffic Regulations. Therefore, the position adopted is that if a driver causes the death of a pedestrian by driving at excessive speed, they will be punished for the crime, even if the pedestrian also violated traffic regulations. However, if the driver was driving at an appropriate speed and the pedestrian crossed imprudently, the driver will not be criminally responsible, because they complied with the rules of care established in the aforementioned regulations.

Keywords: Training, Attendance, Drivers, Infrastructure and Responsibility.

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción del problema

En el desarrollo del problema de la seguridad vial y su contrapartida con el incremento de las muertes por accidentes de tránsito, es necesario que los gobiernos tomen medidas que garanticen un adecuado análisis de la imputación atribuida al conductor, siendo claro en los criterios en la aplicación de la responsabilidad penal.

Dicho ello, como data estadística, según el informe de la OMS de 2023, las muertes anuales por accidentes de tránsito reflejan un total de 1,19 millones de fallecimientos al año, lo que equivale a una muerte cada dos minutos. En ese sentido, los accidentes de tránsito continúan siendo una crisis sanitaria global y la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años (OMS, 2023).

En América, los accidentes de tránsito causan alrededor de 155,000 muertes anuales. Los usuarios más vulnerables, como peatones (22%), ciclistas y motociclistas (23%), representan casi la mitad de estas muertes. En América Latina, el uso de motocicletas, cuya siniestralidad es 18 veces mayor que la de los automóviles, ha aumentado debido a su bajo costo y versatilidad, siendo las víctimas fatales más comunes en el Caribe latino y el Cono Sur (OMU, 2023).

De esta manera las lesiones por accidentes de tránsito son una de las cinco principales causas de pérdida de años de vida ajustados por discapacidad a nivel mundial con 83 millones de años de vida saludable perdidas en 2016. Esta problemática afecta especialmente a países de ingresos bajos y medianos, como Perú, que ocupa el puesto 107 de 175 en muertes por accidentes de tránsito, con una tasa de 13.5 por cada 100,000 habitantes, cifra superior a la de otros países de la región con un parque automotriz similar, como Chile (Comex Peru, 2020).

Por tanto, en un contexto nacional, la intervención del Estado es crucial para regular la seguridad vial debido a los frecuentes accidentes de tránsito. Según la Defensoría del Pueblo, en el primer semestre de 2022 ocurrieron más de 1,500 accidentes en Perú. Datos del Observatorio Nacional de Seguridad en el Tránsito señalan que estos

incidentes causaron 871 muertes y dejaron 957 heridos, reflejando una preocupante situación en las carreteras del país (Defensoría del Pueblo, 2022).

Para proteger el derecho a la seguridad personal, es crucial gestionar adecuadamente el transporte terrestre para reducir los accidentes y lesiones de tráfico. Cabe resaltar que, según diversas investigaciones de la Defensoría del Pueblo, los factores más comunes en estos accidentes son la embriaguez del conductor, el exceso de velocidad, la imprudencia tanto de conductores como de pasajeros, y la invasión de carriles (Defensoría del Pueblo, 2023).

Por otro lado, un informe del Ministerio de Transportes y Comunicaciones reveló que cerca del 70% de los accidentes de tránsito se deben a factores humanos, siendo el exceso de velocidad el más común. Entre estos factores se incluyen la imprudencia del conductor, el exceso de carga, la conducción bajo los efectos del alcohol, la imprudencia de peatones o pasajeros, el incumplimiento de señales de tránsito, la invasión de carriles y el mal estacionamiento de vehículos (Solar, 2023).

Además del problema de las muertes en accidentes de tránsito, tanto la doctrina extranjera como la nacional critican la falta de precisión y coherencia en las decisiones judiciales sobre homicidios imprudentes en estos casos. Esto genera frustración en las familias de las víctimas, especialmente cuando los fallos sugieren que el peatón es responsable de su propia muerte, basándose en interpretaciones dogmáticas incorrectas. La víctima del delito puede convertirse en víctima de la teoría del delito, algo que los jueces deben evitar, para ello, es fundamental aclarar los conceptos de riesgo permitido e imprudencia, que requieren un análisis adecuado y contextual (Durán, 2023).

En este contexto, la normativa nacional aún no ha abordado de manera adecuada los delitos de tránsito en el ámbito penal, especialmente en casos con resultados fatales que involucran la infracción de las normas de tránsito, tanto por parte de conductores como de peatones. En situaciones donde ambos transgreden las normas, es crucial realizar un análisis exhaustivo de las circunstancias que rodean los hechos. Es ilógico que los jueces asignen la responsabilidad a una de las partes sin un análisis detallado, basándose

únicamente en la doctrina extranjera sin considerar adecuadamente el contexto local y las particularidades del caso.

Se debe tener en cuenta que, el artículo 111 del Código Penal, al ser un tipo penal abierto, dejaba un amplio margen para la interpretación judicial, basada en teorías dogmáticas. Sin embargo, esta interpretación no puede ser arbitraria, sino que debe estar fundamentada en un análisis riguroso y adaptado a nuestra legislación. No obstante, se ha evidenciado que no existe un consenso sobre la evaluación o remisión a las reglas de cuidado del conductor contenidas en el Código de Tránsito, para evaluar su adecuada atribución de responsabilidad penal, ya que, muchas veces, los jueces pasan por alto esta alternativa debido a la tendencia a recurrir a la doctrina y jurisprudencia.

Este enfoque puede resultar en la vulneración de derechos fundamentales, como el derecho a la defensa y a la obtención de justicia, los mismos que están garantizados constitucionalmente. La falta de un análisis integral y contextualizado en las sentencias judiciales puede llevar a decisiones injustas, afectando negativamente la equidad y la protección de los derechos de los involucrados en los accidentes de tránsito. Es esencial que la normativa y la práctica judicial consideren todos los factores relevantes para asegurar una justicia equitativa y efectiva en estos casos.

Cabe mencionar que la motivación de las resoluciones asegura a los ciudadanos decisiones claras y fundamentadas, lo que facilita el derecho de defensa y la revisión de las mismas en instancias superiores. Dado su carácter constitucional, obliga a las autoridades a justificar sus decisiones con bases jurídicas y fácticas, evitando subjetividades o decisiones arbitrarias. Las deficiencias en la motivación generan resoluciones defectuosas, que carecen de una justificación coherente interna o externa, y presentan inconsistencias sustanciales (Liza, 2022).

Si bien es cierto, con la Ley 27753, al incluir la inobservancia de las reglas de tránsito como agravante en el homicidio culposo, y como se ha comentado, debido a su naturaleza de tipo penal abierto, no se hapreciado cuál será la norma extrapenal a la cual se debe realizar su remisión, no obstante, ese criterio no está claro, con lo cual se

adopta la postura de que de forma ineludible se debe analizar y complementar con el Código de Tránsito.

En sentido, adoptamos la postura también que, si un conductor causa la muerte de un peatón al manejar a exceso de velocidad, será castigado por el delito, incluso si el peatón también infringió las normas de tránsito. Sin embargo, si el conductor manejaba a una velocidad adecuada y el peatón se cruzó imprudentemente, el conductor no será penalmente responsable, debido a que cumplió con las normas de cuidado establecidas en el Código de tránsito.

Por tanto, esta investigación tiene como objetivo abordar la problemática de los delitos de tránsito mediante una revisión exhaustiva de la normativa vigente, así como de los fundamentos doctrinarios aplicados en estos casos. Es fundamental examinar cómo la adhesión a teorías dogmáticas, que no han sido desarrolladas de manera integral o específica para situaciones de concurrencia de imprudencias, afecta la interpretación de la normativa. Este análisis crítico sugiere la necesidad de una relectura y adaptación de la doctrina importada, ajustándola al contexto y a las realidades locales para garantizar su adecuada aplicación.

Por último, es evidente que la falta de claridad y precisión en la normativa respecto a la doctrina aplicada puede generar vulneraciones a estos derechos, afectando la equidad y justicia en los procesos judiciales relacionados con delitos de tránsito. Por ello, resulta indispensable proponer reformas que fortalezcan la coherencia legal y doctrinal, garantizando una mejor protección de los derechos de todos los implicados.

1.2 Formulación del problema

Antes de la formulación del problema, es importante señalar que la presente investigación se relaciona con el derecho constitucional, ya que se vincula directamente con diversos principios y normas fundamentales que garantizan el respeto a la legalidad, la vida, la seguridad y el debido proceso. Estos principios son esenciales para la correcta interpretación y aplicación de las normas jurídicas involucradas, asegurando que las actuaciones del sistema de justicia se desarrollen dentro del marco de protección de los derechos fundamentales reconocidos en la Constitución. En primer lugar, el art. 1 de la

Constitución peruana reconoce a la persona humana como el fin supremo de la sociedad y del Estado, por lo que, la vida y la integridad física deben ser protegidas. En ese sentido, los delitos con resultados de muerte ocasionados por infracciones de tránsito constituyen una grave afectación a este derecho fundamental, y su correcta imputación penal se relaciona con la obligación del Estado de garantizar la protección de la vida. Además, el principio de legalidad penal (art. 2, inc. 24, literal d) establece que nadie puede ser sancionado por actos no tipificados como delito o falta con anterioridad. La inobservancia de las normas de tránsito, como elemento objetivo de imputación, debe estar claramente valorada dentro del proceso penal para evitar la impunidad o la errónea calificación del delito. Por otro lado, el art. 139, inc. 3, establece el principio del debido proceso, que exige una correcta fundamentación jurídica de las resoluciones judiciales, incluyendo el análisis adecuado de la conducta del imputado respecto a normas de tránsito cuando estas tengan relación causal con el resultado muerte. Finalmente, el principio de responsabilidad penal objetiva está prohibida en el sistema constitucional peruano; por ello, la omisión de considerar la inobservancia de normas de tránsito podría conllevar imputaciones sin base en la conducta del agente, contraviniendo el principio de culpabilidad implícito en el Estado de derecho. La formulación del problema es:

¿De qué manera influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte en la ciudad de Tumbes en el año 2023?

1.3 Objetivo general y específico

General

Específicos

- Analizar las características específicas de la problemática relacionada con la concurrencia de infracciones a las normas de tránsito cometidas tanto por conductores como por peatones.

- Examinar las causas y consecuencias de la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito sin un análisis previo y contextualizado.
- Proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación justa y coherente.

1.4 Justificación

1.4.1 *Justificación Teórica*

Según Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) este tipo de justificación implica que el autor, al argumentar la relevancia de su investigación, no debe limitarse a una única opinión, sino que debe explorar diversas posturas a efectos de reforzar la idea sobre el fenómeno que pretende abordar.

Siendo relevante para el estudio en cuanto al derecho penal, la inobservancia de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones en la imputación de delitos con resultado de muerte. El análisis de este tema permite una revisión crítica de la dogmática jurídica actual y su adaptación a contextos locales, lo cual es necesario para desarrollar una teoría coherente que responda a las realidades del sistema de justicia peruano. Además, esta investigación puede contribuir al debate doctrinario sobre la responsabilidad compartida en accidentes de tránsito, promoviendo una mayor claridad y precisión en la interpretación de las leyes.

1.4.2. *Justificación científica*

De acuerdo con Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) esta justificación se caracteriza debido a la generación de conocimiento sobre el fenómeno que aborda el investigador para poder brindar una solución. Esto en el estudio se abordará a través de la ampliación del conocimiento sobre la inobservancia de las normas de tránsito por parte de conductores y peatones en la imputación de delitos con resultado de muerte.

1.4.3. *Justificación social*

A juicio de Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) la justificación se direcciona en la repercusión, efectos o consecuencias en la sociedad en donde se encuentra el fenómeno. El presente estudio repercute dentro de la sociedad en la observación a los ciudadanos que incurrir en la comisión de un delito con resultado de muerte por no acatar las normas de tránsito.

1.4.4. *Justificación académica*

A criterio de Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) dicha justificación aborda el aspecto del aporte de lo estudiado por el investigador sobre el fenómeno y el significado que pueda conllevar en otros investigadores sobre lo estudiado, lo cual, permite enriquecer, desde el ámbito académico, a más investigaciones que conlleven de forma positiva a nuevos cambios en el mundo.

1.4.5. *Justificación Práctica*

Para Hernández-Sampieri y Mendoza (2018) este tipo de justificación se basa en el conocimiento que se tiene o la experiencia que ha ocasionado que se aborde el fenómeno, en ese sentido, permite que se hagan cambios en beneficio de la sociedad de un país.

Con relevancia en el análisis detallado de casos de concurrencia de inobservancia de las normas por parte de conductores y peatones, el estudio busca ofrecer criterios claros para que los operadores del sistema judicial —como jueces, fiscales y abogados— puedan tomar decisiones más justas y equitativas. Esto es fundamental para evitar interpretaciones arbitrarias y para garantizar que se respeten los derechos de todas las partes involucradas en accidentes de tránsito con consecuencias fatales.

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

2.1.1. Internacionales

Arevalo (2022) en Ecuador estudio “Admisibilidad de la caucion en delitos culposos de transito con resultado de muerte”, el objetivo general fue: Establecer la admisibilidad de la caución como garantía en los delitos culposos de tránsito con muerte, los datos fueron extraídos de documentos, artículos, leyes y libros respecto al tema planteado; y presenta las siguientes conclusiones son: 1) Los delitos relacionados con el tránsito tienen como característica principal su naturaleza culposa, ya que suelen derivarse de un comportamiento negligente o imprudente por parte de la persona que los comete, pero que desde el punto de vista doctrinal, se ha señalado que este tipo de delitos requiere un enfoque particular, esto se debe a que la acción de conducir un vehículo implica un riesgo inherente que la sociedad permite dentro de ciertos límites, siempre y cuando se cumplan las normas establecidas para minimizar dicho riesgo, por ello, el estudio y análisis jurídico de estos delitos deben llevarse a cabo considerando de manera exhaustiva todas las circunstancias que rodean cada caso específico. 2) Esto incluye evaluar factores como el grado de negligencia, el contexto en el que ocurrió el hecho y las consecuencias derivadas, con el objetivo de garantizar una interpretación justa y adecuada en cada situación. La metodología empleada es de análisis jurídico y argumentativo. Esta investigación se relaciona con el objetivo general del presente trabajo, que es describir cómo la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultados de muerte.

Quishpi (2022) en Ecuador, estudio “La desproporcionalidad entre las sanciones de accidentes de tránsito con resultado de muerte o lesiones”, el objetivo general fue: Elaborar una reforma al artículo 379 del Código Orgánico Integral Penal, sobre las sanciones que deben aplicarse a las lesiones causadas por accidentes de tránsito, aplicando el principio de proporcionalidad, direccionada a que la sanción vaya acorde a la consecuencia de la acción, los datos fueron extraídos de la guía de entrevista y encuesta; y presenta las siguientes conclusiones son: Con lo opinado por juristas y diversos autores expertos tanto en derecho internacional como en derecho nacional, se considera que la aplicación de sanciones en casos de accidentes de tránsito que resultan

en la muerte o en lesiones graves puede entrar en conflicto con el principio de proporcionalidad. Este principio establece que debe existir una correspondencia adecuada entre la gravedad de la acción u omisión que causó el daño y la severidad del castigo que se impone como consecuencia. Cuando no se respeta esta relación proporcional, se genera una disonancia entre el acto cometido y la pena aplicada, lo cual plantea cuestionamientos sobre la justicia y equidad en el sistema sancionador para este tipo de delitos. La metodología empleada es mixta: cualitativa de diseño narrativo y cuantitativo no experimental de diseño transversal, siendo una investigación exploratoria, descriptiva y explicativa. Esta investigación se encuentra relacionada con el objetivo de proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación justa y coherente.

Polaino (2020) en España, estudió “Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española” ; el objetivo general fue: Llevar a cabo un análisis de los delitos vinculados a la seguridad vial a la luz de las reformas al Código Penal, los datos fueron extraídos de documentos, artículos, leyes y libros respecto al tema planteado; Los resultados indican que el núcleo del tipo penal se centra en la conducción de vehículos sin la correspondiente habilitación legal; y presenta la siguiente conclusión: El tipo penal contempla tres modalidades: a) la pérdida total de los puntos del permiso de conducir, b) la privación cautelar del permiso por resolución judicial y c) la conducción sin haber obtenido nunca una licencia. La metodología que se deduce fue empleada es la de análisis doctrinal y legal. Este artículo se vincula con el objetivo específico de proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación justa y coherente.

Mendoza (2021) en su artículo denominado “*Responsabilidad civil, solidaria y reparación integral en infracciones de tránsito con muerte en el Cantón Quinindé, periodo 2019*”, que fue desarrollado en Ecuador, tuvo como objetivo “*examinar la responsabilidad civil, solidaria y reparación integral en infracciones de tránsito con muerte en el cantón Quinindé en el periodo 2019*”. Por ello, la metodología empleada fue a través del enfoque cualitativo, de diseño no experimental transversal, utilizando

métodos de nivel teórico: analítico sintético, inductivo deductivo e histórico lógico, métodos de nivel empírico: análisis documental y método de expertos, además las técnicas aplicadas fueron las de entrevista formal (guía de entrevista) e informal. Finalmente, llegó a la conclusión que, el propietario del vehículo que generó un accidente de tránsito con consecuencia de muerte, debe responder civilmente en forma solidaria con el conductor inmerso en el ilícito, pues no puede eximir su responsabilidad en mérito a que una tercera persona manejaba su unidad. Por lo que se considera que este artículo aportará al presente trabajo a través del análisis comparativo de jurisdicciones, pues esta teoría está relacionada con el objeto de estudio.

Rodríguez (2023) en su tesis titulada *“Los delitos de tránsito en Iberoamérica hacia una norma común y un sistema alternativo de pruebas de embriaguez”* desarrollada en España, fijó como objetivo analizar las regulaciones de los países de Iberoamérica respecto a los homicidios y las lesiones imprudentes, así como los controles del nivel de alcohol y droga en los conductores. La metodología empleada fue mixta, pues ha sido dividida en una investigación documental y un análisis comparativo. Concluyendo que sería ideal unificar criterios en los países de Iberoamérica, estableciendo lineamientos a seguir por parte de la Policía de Tránsito, el Ministerio Público y la Organización de Estados Americanos. Así, esta investigación coadyuvará al análisis comparativo de legislaciones a efectos de sugerir, de ser el caso, una reforma en la actuación de las entidades involucradas en los accidentes de tránsito con subsecuente de muerte.

Peñañiel y López (2023) en su artículo nombrado *“Proceso de juzgamiento en las muertes culposas por accidente de tránsito en Ambato”* que fue realizada en Ecuador, se planteó como objetivo analizar el procedimiento de enjuiciamiento en casos de muertes culposas ocasionadas por accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato. Se deduce que la metodología utilizada fue cualitativa, utilizando métodos analíticos e inductivos. Concluyendo en su trabajo que principalmente las causas de muerte culposa son la negligencia, imprudencia e inobservancia del reglamento de tránsito. Bajo este contexto, esta investigación aportará en este estudio pues en el Perú también se advierten estos factores como parte del problema de los homicidios culposos por infracciones de tránsito.

2.1.2. Nacionales

Huerta (2023) en Huacho, estudio “Homicidios culposos y penas impuestas por inobservancia de las reglas profesionales médicas, Huaura – 2022”; el objetivo general fue: Determinar si los homicidios culposos se han relacionado con las penas impuestas por inobservancia de las reglas profesionales médicas, Huaura 2022. La metodología empleada fue de tipo básico, teniendo como población jueces, fiscales y abogados todos penalistas en ejercicio en la provincia de Huaura aplicando como instrumento el cuestionario; los datos fueron extraídos de: la técnica del cuestionario; y presenta las siguientes conclusiones son: 1) Huaura durante el año dos mil veintidos, el 60 % de los encuestados afirmó que los casos de homicidios culposos no guardan una relación directa con las penas impuestas por el incumplimiento o la falta de observancia de las normas y reglas inherentes al ejercicio de la profesión médica, según estas ópticas, el desarrollo de las investigaciones fiscales y policiales en torno a estos casos presenta serias deficiencias. 2) particularmente en cuanto a la recopilación y presentación de pruebas, esta precariedad de actividad probatoria representa una limitación significativa que debilita la posibilidad de establecer una tesis de imputación fiscal sólida y eficaz, lo que a su vez impacta negativamente en la adecuada administración de justicia en estos contextos. Es así que esta tesis aportará en cuanto a determinar en los homicidios culposos las inobservancias en el área médica, y así poder dilucidar si ello guarda relación también con los homicidios por infracciones de tránsito.

Durán (2023), en Lima, estudió “Homicidio imprudente en el tránsito vial: jurisprudencia contradictoria a partir de dogmática aplicada incorrectamente”; el objetivo general fue: Analizar las implicancias jurídicas derivadas del actuar imprudente de los usuarios de las vías de tránsito, como conductores o peatones. La metodología empleada fue de análisis doctrinal y propuesta jurídica; asimismo, los datos fueron extraídos: de documentos, artículos, leyes y libros respecto al tema planteado; presenta las siguientes conclusiones son: 1) La redacción original del artículo 111 del Código Penal, al ser un tipo penal abierto y carecer de una norma específica que lo cierre, permitía evaluar su tipicidad recurriendo a teorías jurídicas. Sin embargo, la adhesión a estas teorías en una decisión judicial no puede ser meramente acrítica; requiere un análisis riguroso de sus fundamentos y alcances. 2) En cualquier caso, su aplicación

debe considerar los matices adecuados según la legislación nacional. Este estudio guarda relación con el objetivo general el cual es describir como la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultados de muerte.

Florian et al. (2023) en Lima, estudiaron “La autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito y la responsabilidad penal”, el objetivo general fue: Analizar cómo la autopuesta en peligro en delitos culposos relacionados con accidentes de tránsito contribuye a la determinación de la responsabilidad penal. La metodología empleada fue cualitativa con un diseño fenomenológico; los datos fueron extraídos de: la técnica entrevista, se aplicó una guía de entrevista a 8 especialistas en materia penal; y presenta las siguientes conclusiones son: 1) En los casos de autopuesta en peligro relacionados con delitos culposos por accidentes de tránsito (como lesiones culposas o homicidio culposo), es la víctima quien sufre las consecuencias (ya sea muerte o lesiones) debido a su comportamiento contrario a la ley. En estos casos, los criterios de imputación objetiva, como el riesgo permitido, el principio de confianza y la prohibición de regreso, explican mejor la situación. Por lo tanto, se excluye al conductor de la responsabilidad penal en relación con la autopuesta en peligro de la víctima.. Este estudio esta vinculado con el objetivo general el cual se direcciona en describir cómo la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultados de muerte.

Rosario y Díaz (2024) en su tesis denominada “*Infracción vehicular y la negligencia de conductores en el Distrito de Huacho año 2023*” desarrollada en Huacho, plantearon como objetivo: investigar los factores que contribuyen a que la negligencia de conductores cause la infracción vehicular en el distrito de Huacho, en el año 2023. Se empleó una metodología de tipo básica o teórica, de diseño no experimental – transversal, de nivel descriptivo correlacional, utilizando la técnica de la encuesta como recolección de datos y el cuestionario como instrumento. Se concluyó que la conducción en estado de ebriedad es un factor que contribuye a la comisión de infracciones de accidentes de tránsito. Por ello, esta tesis aportará en el objeto de estudio por cuanto esta situación, dígame el estado ético del conductor, debe ser considerado

como un agravante cuando se examinen los casos de muerte ocasionados por accidente de tránsito.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. *Teoría de la imputación objetivo*

Conforme ha indicado el autor Durán (2023) una de las primeras sentencias que puso énfasis en el criterio dogmático se dictó el veinticuatro de mayo de mil novecientos noventa y ocho, correspondiente al exp. 550-98-Lima, de modo que, en dicha sentencia, se destacó lo siguiente: que en relación al tipo de injusto imprudente, la doctrina establece que actúa de manera culposa o imprudente quien no cumple con el deber de diligencia, entendiendo este como la transgresión de normas de conducta exigibles en una situación determinada, dichas normas no dependen estrictamente de la violación de leyes o reglamentos, sino que se basan en la experiencia común y reflejan el estándar de cuidado que una persona promedio habría observado en las mismas circunstancias y con los conocimientos específicos del caso; asimismo se indicó que si la acción se realiza con la diligencia adecuada, incluso cuando el resultado sea previsible, no trasciende en el ámbito de lo jurídicamente permitido, lo que implica que no existiría problema alguno, por el contrario, sería una acción objetivamente imprudente, es decir, un acto realizado sin la diligencia requerida y que incrementa de forma ilegítima el riesgo de que ocurra un resultado que constituiría, junto con el vínculo de causalidad, la base para fundamentar la imputación objetiva del resultado.

Desde esta perspectiva, aceptar que, el riesgo inherente y socialmente tolerado al conducir un vehículo implique automáticamente la penalización del conductor por cualquier resultado no deseado, sería un error. Esto llevaría a considerar que el mero resultado, incluso si ocurre de manera fortuita, bastaría para atribuir responsabilidad penal. Sin embargo, la teoría de la imputación objetiva aclara que solo se pueden imputar aquellos resultados que surgen de un riesgo no permitido implícito en la acción misma. Por lo tanto, la existencia de una relación causal entre la acción y el resultado no es suficiente para atribuir responsabilidad penal al autor (Durán, 2023).

En cuanto al caso específico analizado, se observa que, si bien el atestado n.º 22-DR-SIAT señala que el principal factor fue la conducta del peatón, quien intentó cruzar una vía peligrosa sin tomar las precauciones necesarias, en un área con poca iluminación y sin usar el puente peatonal disponible, esta acción puso en riesgo su propia vida. Además, las circunstancias del hecho reflejan una falta de previsibilidad del resultado por parte del conductor, por ende, no se ha demostrado en el proceso judicial la existencia de negligencia por parte del imputado (Durán (2023)).

2.2.2. Teoría del delito y la imputación penal

En cuanto a la teoría del delito, de acuerdo con Arizaga y Ochoa (2021), este concepto ha variado a lo largo del tiempo, siempre volviéndose más completo y complejo; en este sentido, el delito es definido como aquella conducta (acción u omisión), típica, culpable, punible y antijurídica. Asimismo, para Sgubbi (2024) es una conducta libremente desarrollada en violación de la ley.

Además, según Guzmán et al. (2022) el delito es: (i) un vinculado de conductas ilegales que son contrarias a las normas o leyes estatales y que ocasiona una sanción o un castigo; (ii) el daño ocasionado al bien común o al otro debido a la búsqueda de privilegios (ventajas o ganancias) propios del interés egoísta por instituciones, grupos o personas, aprovechando las propias fallas organizativas (sistémicas) y estructurales, como deficiencias en los componentes constitutivos de la sociedad y en sus relaciones, que coloca a esa acción al margen y contra el orden y la ley en un contexto local y/o global favorable a su consumación, y que conlleva a deteriorar la vida y las personas que están alrededor.

Adicionalmente, de acuerdo con Goldcheidt (2024) el delito es: (i) una palabra empleada para describir al fenómeno social cuya infracción causa daño, lesiona o pone en peligro un bien jurídicamente protegido; (ii) un vinculado de ciertas acciones prohibidas por la ley y consideradas antisociales, cuya comisión hace acreedor al delincuente a determinadas sanciones conocidas con el nombre específico de penas; (iii) todo acto punible que cometen personas individualmente o en grupo, cuya consecuencia

es una infracción penal puesto que la ciudadanía que infringe la ley necesariamente debe ser sancionada conforme a los ordenamientos jurídicos que existen.

Por otro lado, una barrera que enfrenta el delito es visualizarlo como algo que se da en la sociedad circunstancialmente; en este sentido, es relevante comprender que la sociedad debe ser reestructurada cuando se suscitan problemáticas; no obstante, esta no cuenta con los recursos suficientes para afrontar los delitos; otra barrera es que las fuerzas productivas pueden suscitar actividades delictivas; entonces, el delito es parte de la vida de la sociedad y genera soluciones para eludirlo así como también repentinos cambios en la sociedad; también, existe la barrera de la reificación y embellecimiento del delito, en la que se menciona que la sociedad transforma al delito en algo objetivo e independiente, olvidando que es una creación de los seres humanos, lo que origina una pesimista visión acerca de lo que son los delitos, por lo que posteriormente son difíciles combatirlos y eliminarlos (Guzmán et al., 2022).

Guzmán et al. (2022) mencionan otras barreras que enfrentan los delitos: (i) responder violencia con violencia; es decir, emplear la pena o violencia severa para controlar o reducir el delito; (ii) la relatividad del delito, en la que se tiene en cuenta que el delito puede variar de acuerdo al contexto histórico; es decir, lo que hoy puede ser considerado criminal, mañana puede no serlo (iii) la tendencia de buscar el “último móvil del crimen”; en este sentido, el delito es un producto creado por la sociedad y es resultado de la interacción de muchos factores, por lo que es difícil analizarlo; (iv) la falta de visión inter y transdisciplinaria del delito, es necesario la unión de varias disciplinas como la psicología, derecho, sociología, entre otras para poder diseñar estrategias orientadas a combatir los diversos delitos.

En cuanto a la teoría de la imputación objetiva, Mila (2023) aborda que tiene sus raíces en las propuestas de Georg Friedrich Hegel en el siglo XIX y fue desarrollada por Karl Larenz en el ámbito del derecho civil, siendo luego adaptada al derecho penal por Richard Honig en 1930, Claus Roxin formuló la versión contemporánea de esta teoría en 1970, la cual ha ganado reconocimiento en la doctrina y la jurisprudencia, aunque todavía no está plenamente elaborada; Larenz criticó las explicaciones de fenómenos jurídicos basadas en conceptos naturales, definiendo la imputación objetiva como la

evaluación de si un suceso puede atribuirse a un sujeto, sin tener en cuenta su voluntad subjetiva; en sintonía con Larenz, Honig sostenía que la causalidad no puede ser el único fundamento del derecho penal, ya que su alcance es demasiado amplio, y que únicamente los nexos causales guiados por la voluntad humana son pertinentes.

Para Cornejo y Martínez (2023) la formulación de la imputación objetiva buscó mejorar la conexión causal entre la acción y el resultado al integrar el concepto de peligro significativo para el bien jurídico protegido, en este contexto, si no se establece el tipo objetivo, resulta imposible determinar la responsabilidad y la participación en el delito. De acuerdo con Feijo (2023), en las primeras teorías sobre la imputación objetiva, el enfoque se dirigía a asignar responsabilidades en función de los resultados, apoyándose en dos principios clave: la previsibilidad objetiva del hecho principal y el principio de confianza; si era posible prever que un autor podría cometer un delito, se entendía que ayudar en ese hecho equivalía a participar en él, sin embargo, la previsibilidad objetiva presenta el inconveniente de que casi cualquier circunstancia puede considerarse previsible, sin tener en cuenta la autorresponsabilidad; aunque el principio de confianza busca limitar este enfoque al centrarse en conductas responsables, su aplicación es limitada y pierde efectividad ante pruebas concretas de un delito, además, este principio implica que todos somos responsables de las acciones ajenas que hemos facilitado, sin tener en cuenta la posibilidad de una confianza contrafáctica, solo un error basado en la confianza puede eximir de responsabilidad por los actos de un tercero que esté causalmente relacionado.

Para Pedreira y García (2023), la teoría de la imputación objetiva establece criterios para atribuir responsabilidad en delitos, diferenciando entre la imputación de la conducta y la del resultado, pues para que una conducta se considere relevante, debe haber creado un riesgo jurídicamente desaprobado, este riesgo puede ser insignificante, como en el caso de un sobrino que espera la muerte de su tío en un accidente de avión, donde la previsibilidad del resultado es clave; también puede ser permitido en actividades que generan riesgos aceptables dentro de ciertos márgenes, como la conducción de un vehículo dentro de los límites de velocidad; además, se menciona que la disminución del riesgo también podría excluir la imputación, aunque este criterio es

debatido, ya que algunos lo consideran subjetivo y más relacionado con la justificación del acto que con la imputación objetiva.

2.2.3. Normas de tránsito como deber del cuidado legal

Existen situaciones en las que la infracción al deber objetivo de cuidado no necesariamente generan un resultado perjudicial. En otras palabras, el daño ocasionado no deriva directamente de la conducta del presunto responsable, sino de otros elementos, como un caso fortuito, fuerza mayor o incluso el comportamiento de la propia víctima (Cruz, 2020).

Por ejemplo, se puede considerar el caso de un conductor que circula a una velocidad superior a la permitida en una carretera, cuando de manera repentina explota una llanta de su vehículo, provocando que esta impacte y lesione a un peatón que caminaba por la acera. Aunque el conductor incurrió en un riesgo no permitido al exceder el límite de velocidad, incumpliendo así el deber objetivo de cuidado, dicha norma no está diseñada para prevenir explosiones imprevistas de partes del vehículo, sino para evitar atropellos. Por lo tanto, el resultado no puede ser objetivamente atribuido al conductor, ya que responde exclusivamente a un evento desafortunado (Cruz, 2020).

En situaciones de mala conducta, negligencia o incumplimiento de un deber relacionado con el cuidado o la seguridad estipulados en la ley o los reglamentos, la acción delictiva se configura si se demuestra que el autor de los hechos no actuó con la diligencia requerida. Esto debe evaluarse considerando, según corresponda, la naturaleza de sus responsabilidades, las funciones asignadas, así como los recursos y el poder a su disposición (Meléndez-Vega y Vázquez-Martínez, 2021).

2.2.4. Delitos culposos con resultado de muerte

Para Conde, como se citó en Jumbo-Jumbo (2024), es la conducta llevada a cabo por una persona con pleno entendimiento y aceptación de los objetivos establecidos en el tipo penal. En este contexto, la normativa que sanciona o regula, varía significativamente según el tipo de delito. En contraste con el delito culposo, que implica una acción realizada sin intención ni culpa de causar daño, la norma es clara y

se fundamenta en el principio del deber de cuidado. En otras palabras, se basa en la obligación de que las personas actúen procurando evitar causar perjuicios a terceros.

En ese sentido Figueroa, como se citó en Jumbo-Jumbo (2024), refiere que los delitos culposos se caracterizan por ser aquellos en los que el juez debe resolverlos identificando la obligación de cuidado que el autor del acto debió cumplir en el momento en que ocurrió el hecho. Esto permite concluir que dicha obligación de cuidado debe evaluarse de manera específica para cada caso en particular.

Según Vargas (2021) en los delitos culposos, la relación de causalidad entre la acción y el resultado se fundamenta en la teoría de la equivalencia de condiciones, según la cual toda causa es condición de un resultado. A esto se suma el criterio de imputación objetiva, que establece que el resultado debe derivarse de la inobservancia del deber objetivo de cuidado y ser imputable de manera objetiva al autor. Es esencial para configurar este tipo de delitos, que se produzca una afectación concreta al bien jurídico protegido, ya que no es posible hablar de tentativa en los delitos culposos.

2.2.5. Principio de legalidad y debido proceso

El principio del debido proceso cumple un rol fundamental debido a la forma en que está formulada la norma constitucional, ya que este principio representa, principalmente, una exigencia de legalidad, en este sentido, el art. 111 de la Constitución establece que la jurisdicción se ejerce a través del debido proceso regulado por la ley, sin embargo, a pesar de que existen diferentes interpretaciones sobre el alcance de este precepto, resulta válido cuestionar si, ante un principio tan claramente establecido, es justificable introducir, bajo el argumento de su aplicación, plazos estrictos y supuestos de inadmisibilidad que no estén contemplados explícitamente en la ley, o incluso conducir el sistema hacia un progresivo debilitamiento del carácter coercitivo del derecho procesal civil (Passanante, 2021).

A partir de las reflexiones expuestas anteriormente, se puede considerar pertinente plantear dudas respecto a la plena compatibilidad de ciertas posturas con el principio del debido proceso. Este principio, que debe entenderse como la expresión de una exigencia

ineludible de legalidad procesal, establece límites claros sobre cómo deben interpretarse y aplicarse las normas que regulan los procedimientos judiciales, de modo que, resulta especialmente relevante analizar aquellas orientaciones que, al amparo del principio del debido proceso, proponen interpretaciones que, si bien pueden calificarse de innovadoras, llegan en ocasiones a ser subversivas frente a las reglas tradicionales del proceso. Dichas interpretaciones, al desafiar los fundamentos establecidos por el ordenamiento jurídico, generan incertidumbre respecto a su alineación con los valores esenciales que dicho principio busca proteger, como la legalidad, la equidad y la seguridad jurídica en los procedimientos (Passanante, 2021).

El principio de legalidad, conocido también como primacía de la ley, constituye un pilar esencial del Derecho Público. Este principio establece que tanto los ciudadanos como los órganos del poder público tienen la obligación de acatar las leyes y ajustarse al marco jurídico establecido por el Estado. Bajo este precepto, los actos realizados por la Administración Pública son considerados legítimos, salvo que se determine lo contrario (Vera et al., 2022).

2.2.6. La prueba en delitos de tránsito

En la práctica, las solicitudes o actuaciones requeridas por el procesado suelen no recibir una respuesta inmediata por parte de la fiscalía, ello, debido a la elevada carga procesal que recae sobre esta institución. Asimismo, el art. 640 del COPI establece que las pruebas deben ser anunciadas con un plazo máximo de tres días antes de la audiencia. Esto plantea un problema, ya que si el procesado no ha logrado reunir las evidencias necesarias para demostrar su inocencia en el breve tiempo estipulado por la ley, difícilmente podrá presentar algo que aún desconoce (Cando-Lagla, 2023).

2.2.7. Perspectiva criminológica y social

Según Murillo et al (2023) las sociedades actuales parecen estar enfrentando una crisis de valores éticos fundamentales que no han sido plenamente consolidados dentro de las familias. Por ejemplo, principios como el respeto por la vida se han vuelto poco comunes, mientras que la violencia tiende a ser legitimada, y se observa una ausencia

del principio social de respeto hacia los demás. Bajo ese sentido, el autor Bauman (2017) sugiere que este fenómeno está vinculado con la sociedad de consumo moderna líquida degradada, caracterizada por una constante incertidumbre, en este tipo de sociedad, actos heroicos basados en principios nobles pueden ser percibidos como incomprensibles, atroces o incluso repulsivos, debido a que todo parece estar orientado hacia la facilidad y la ausencia de sufrimiento o culpa, llegando incluso a asignarle un precio a la vida humana.

2.2.8. Teoría del derecho penal del tránsito

Para establecer la situación jurídica de una persona y la responsabilidad penal de un presunto infractor en un cuasidelito o delito de tránsito (como en casos de choferes y peatones), es fundamental analizar con detalle las pruebas presentadas, esto es crucial para evitar atribuir responsabilidad a alguien que no ha actuado con dolo, descuido o imprudencia al conducir un vehículo o motocicleta. En el desarrollo se identifica los puntos clave de los objetivos específicos, argumentando y construyendo ideas precisas sobre el tema, se ha enfatizado la importancia de considerar cuidadosamente la versión de los hechos, dado que el juez tiene la responsabilidad de resolver con sensibilidad y habilidad, evitando vulnerar derechos y agravando aún más el daño causado, tanto material como inmaterial. (Vargas et al., 2021).

Resulta imprescindible que exista jurisprudencia vinculante para situaciones similares donde se determine la responsabilidad penal en accidentes de tránsito con resultado de muerte, pues la misma a la fecha es escasa. Asimismo, se ha señalado la necesidad de promover una justicia equitativa que garantice igualdad de condiciones para todas las partes involucradas, evitando así la transgresión de otros derechos.

Además, se ha identificado que la responsabilidad en accidentes de tránsito suele atribuirse a factores como inoperancia, impericia, negligencia e imprudencia de ambas partes implicadas (conductor y peatón). Sin embargo, cuando el peatón resulta herido o fallece, frecuentemente se ejerce presión por parte de los familiares para atribuir la culpa al conductor, aun cuando este no sea responsable del hecho (Vargas et al., 2021).

2.2.9. Título I – Disposiciones generales

2.2.9.1. Concepto.

Según el MTC (2009) como principal normativa de tránsito en Perú existe el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito – Decreto Supremo N° 016-2009-MTC. A continuación se resalta las principales conclusiones del TUO del reglamento nacional de tránsito.

2.2.1.2. Capítulo I.- El Reglamento establece disposiciones que regulan el uso de las vías públicas terrestres, las cuales son pertinentes para personas, vehículos y animales, así como para las actividades asociadas al transporte y al medio ambiente en el ámbito del tránsito. Estas normas son aplicables en todo el territorio nacional.

2.2.1.2.1. Capítulo II.- Se realiza la definición de los principales términos presentes en el reglamento.

- Accidente: Suceso que genera daños a personas o bienes, originado por la circulación de vehículos.
- Alcoholemia: Prueba utilizada para determinar la cantidad de alcohol en la sangre de un individuo (dosificación etílica).
- Berma: Zona de una carretera o camino adyacente a la calzada, que no está diseñada para el tránsito de vehículos, pero puede ser utilizada para el estacionamiento de emergencia y el paso de peatones (banquina).
- Calzada: Sección de la vía destinada al tránsito de vehículos, así como al cruce de peatones y animales.
- Depósito Municipal de Vehículos (DMV): Instalación autorizada para almacenar vehículos, equipada y asegurada conforme a la legislación vigente.
- Internamiento: Proceso mediante el cual un vehículo es ingresado al DMV, ordenado por la autoridad competente.

2.2.10. Título II – Autoridades Competentes

2.2.10.1. Concepto

Las siguientes autoridades son competentes en materia de tránsito terrestre:

- Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC). - es el ente rector a nivel nacional y tiene las siguientes competencias:

1. Competencias normativas: evaluar y actualizar el Reglamento Nacional de Tránsito, así como interpretar la Ley General de Transporte y Tránsito terrestre.
2. Competencias de gestión: diseñar sistemas para prevenir accidentes, crear el Registro Nacional de Sanciones y fortalece capacidades técnicas a nivel nacional.
3. Competencias no asignadas expresamente: competencias no asignadas a ninguna autoridad, corresponde exclusivamente al MTC.

- Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN):

1. Competencias de gestión: Recolectar y gestionar los fondos generados por el pago de sanciones por violaciones a las normas de tránsito.
2. Competencia de fiscalización: supervisa, detecta infracciones e impone sanciones y medidas preventivas, inscribe las papeletas de infracción en el Registro Nacional de Sanciones (RNS) y actualiza el RNS.

2.2.2.2. Municipalidades provinciales y distritales:

Municipalidades provinciales: emisión de normas complementarias, la gestión del tránsito y la recaudación de multas por infracciones, instalar y conservar la señalización de tránsito. En el ámbito de la fiscalización, deben supervisar y sancionar infracciones, inscribir las sanciones en el Registro Nacional y aplicar medidas preventivas, asegurando a su vez que este registro se mantenga actualizado en su área de competencia.

Municipalidades distritales: gestionar y supervisar el tránsito terrestre en su territorio, cumpliendo con las normativas establecidas por la Municipalidad Provincial y el Reglamento correspondiente, además, son responsables de la instalación, mantenimiento y renovación de la señalización vial en su zona.

2.2.2.3. Policía Nacional del Perú (PNP): asegurar la libre circulación en las vías, supervisar el cumplimiento de las normativas de tránsito, gestionar y vigilar el tráfico vehicular, así como prevenir e indagar sobre infracciones. También tiene la

responsabilidad de documentar las infracciones y las acciones preventivas en el Registro Nacional de Sanciones.

2.2.2.4. Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual (INDECOPI). - se encarga de asegurar que se respeten las normativas generales relacionadas con la protección del consumidor en el ámbito del tránsito terrestre.

2.2.11. Título III – De las Vías

2.2.11.1. Concepto.

Se indica que la vía pública está compuesta por varios elementos, tales como calzadas, aceras y servicios, los cuales son regulados por las autoridades pertinentes en su área. Para realizar cualquier tipo de obra en la vía, se necesita una autorización que garantice un paso alternativo seguro durante la ejecución de dichas obras. Además, se establece una responsabilidad compartida entre las autoridades y los constructores por los daños que puedan surgir de las obras, y se prohíben actividades que puedan interrumpir el tránsito, como el comercio ambulante. También se fijan pautas para la colocación de anuncios publicitarios y se permite la instalación de sistemas de comunicación destinados a brindar asistencia en situaciones de emergencia, según lo disponga el Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

2.2.12. Capítulo II – Dispositivos de control

2.2.12.1. Concepto.

La regulación del tránsito en las vías públicas debe realizarse a través de señales y dispositivos oficiales, siguiendo las normativas del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Las Municipalidades Provinciales y Distritales son responsables de instalar y mantener estos elementos. La autoridad pertinente tiene la facultad de eliminar cualquier señal no oficial que interfiera con la señalización oficial, y está prohibido modificar o dañar los dispositivos de regulación sin el debido permiso. Durante la realización de obras, es necesario colocar señales temporales autorizadas, y la instalación de dispositivos reguladores requiere estudios técnicos apropiados. Tanto los conductores como los peatones deben seguir las señales, excepto si reciben instrucciones de la policía. Además, quienes realicen trabajos en las vías son

responsables de asegurar la señalización y la seguridad. También se prohíbe la instalación de signos que se asemejen a las señales de tránsito y se imponen restricciones sobre la publicidad en las vías públicas.

2.2.13. Sección II – Señales, Marcas y dispositivos

2.2.13.1.1. Concepto.

La normativa sobre señales verticales de tránsito las clasifica en tres categorías: las reguladoras, que establecen limitaciones y prohibiciones; las preventivas, que alertan sobre peligros; y las informativas, que orientan a los usuarios. Se detallan sus formas, especificando que las señales reguladoras pueden ser circulares o rectangulares, las preventivas son romboidales, y las informativas tienen forma rectangular. Asimismo, la autoridad pertinente tiene la facultad de designar preferencias de paso en cruces mediante señales como "PARE" y "CEDA EL PASO". También se abordan las marcas en el pavimento y su clasificación, además de la importancia de colocar dispositivos de control en vías en obras para gestionar el tráfico. Finalmente, la implementación de islas peatonales debe basarse en estudios que validen su necesidad, facilitando así un cruce seguro para los peatones.

2.2.14. Sección III – Semáforos

Los semáforos se dividen en tres categorías: aquellos que regulan el tráfico vehicular, los que están destinados a los peatones y los semáforos especiales. Cada luz tiene un significado particular: el verde permite el paso tanto a vehículos como a peatones, mientras que el ámbar indica que se aproxima el rojo, aconsejando a los conductores que se detengan o avancen con cuidado, la luz roja requiere que tanto vehículos como peatones se detengan, y el rojo con flecha verde autoriza el movimiento en la dirección indicada, respetando el paso de los peatones. Asimismo, el rojo intermitente se interpreta como una señal de "PARE", y el ámbar intermitente sirve como advertencia de precaución. En carreteras con más de dos carriles, las luces indican la disponibilidad de uso de cada carril y deben estar colocadas en un orden específico, ya sea vertical u horizontal, para garantizar su correcta visualización.

2.2.15. Sección IV – Cruces de vías férreas

En los cruces a nivel con las vías del tren, los vehículos de ferrocarril tienen prioridad sobre los automóviles, que deben detenerse a una distancia mínima de cinco metros antes de la vía y solo continuar una vez que se aseguren de que no hay trenes en acercamiento. Los trenes deben utilizar señales sonoras al aproximarse a estos cruces, y se prohíbe a los vehículos cruzar por lugares no autorizados. La señalización en estos puntos debe ser adecuada, siendo responsabilidad de la Organización Ferroviaria la instalación y mantenimiento de las señales, mientras que la autoridad correspondiente debe encargarse de la señalización en la vía que cruza. Esta señalización puede incluir marcas en el pavimento, señales verticales, así como semáforos o barreras. Además, los proyectos de cruce de vías deben contar con la aprobación del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, tras recibir una opinión favorable de la Organización Ferroviaria.

2.2.16. Sección V – Policía Nacional del Perú

Los conductores y peatones están obligados a seguir de inmediato las instrucciones de los agentes de la Policía Nacional del Perú que regulan el tránsito, ya que estas prevalecen sobre las señales luminosas y semáforos. Las posiciones básicas de los policías indican acciones concretas: si están de frente o de espaldas, los vehículos deben detenerse, mientras que, si están de perfil, se puede continuar avanzando; además, los agentes deben portar distintivos claramente visibles. Asimismo, se permite girar a la derecha cuando el tráfico en la dirección opuesta está detenido, y los giros a la izquierda solo se permiten en las mismas circunstancias para evitar posibles accidentes. En las intersecciones con semáforos, los policías deben desactivar las luces de estos para dirigir el flujo vehicular.

2.2.17. Título IV – De la Circulación

2.2.17.1. Capítulo I – De los peatones y el uso de la vía

Los peatones están obligados a cumplir con las normas de tránsito y seguir las instrucciones de la Policía Nacional del Perú, aceptando la responsabilidad por cualquier violación. Estas normas también son aplicables a personas con discapacidad

que utilizan sillas de ruedas y a los vehículos de niños. Tienen derecho de paso en intersecciones, tanto semaforizadas como no semaforizadas, y al cruzar áreas de estacionamiento, aunque deben ceder el paso a los vehículos de emergencia. Deben transitar por las aceras y cruzar la calle de manera segura en los pasos peatonales, evitando zonas peligrosas y cruzando perpendicularmente y rápidamente en intersecciones que no cuenten con señalización. En el caso de semáforos, deben esperar el momento adecuado para cruzar y utilizar los semáforos con botón cuando estén disponibles. También deben someterse a pruebas de intoxicación si lo solicita la Policía y despejar la vía al ver vehículos de emergencia. Las personas mayores, los niños y aquellos con discapacidad deben ser ayudados por adultos al cruzar, y está prohibido que los peatones caminen por la calzada o intenten detener vehículos en movimiento para solicitar su servicio.

2.2.18. Capítulo II – De los conductores y el uso de la vía

2.2.18.1. Sección I – Aspectos generales.

En Perú, los conductores están obligados a cumplir con las reglas de tránsito y seguir las instrucciones de la Policía Nacional, asumiendo la responsabilidad por cualquier infracción. Tienen la obligación de prestar atención a los peatones, no pueden compartir el asiento ni permitir que otras personas manejen el vehículo mientras está en movimiento. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad, así como la prohibición de utilizar teléfonos celulares al volante y de conducir bajo la influencia de alcohol o drogas. También deben llevar la documentación necesaria, mantener una distancia segura de otros vehículos y asegurarse de que la carga esté bien sujeta. Tanto los motociclistas como los ciclistas deben usar casco y vestimenta reflectante, y quienes manejan animales cuentan con derechos y responsabilidades similares a las de los conductores de vehículos menores.

2.2.18.2. Sección II – Habilitación para conducir

Los conductores de vehículos están obligados a poseer una licencia de conducir válida y apropiada, que puede ser suspendida o revocada en caso de infracciones. La Policía tiene la autoridad para detener a aquellos que muestren discapacidades no especificadas

en su licencia. Además, está prohibido que los menores de edad conduzcan, a menos que tengan un permiso adecuado. Las especificaciones de seguridad para las licencias se definirán en un reglamento particular, y las penalizaciones por infracciones serán registradas en el Registro Nacional de Sanciones, administrado por la municipalidad o la Policía Nacional según corresponda.

2.2.18.3. Sección III – Reglas generales de circulación

La autoridad responsable tiene la facultad de limitar la circulación de vehículos en ciertas zonas debido a congestión o contaminación, implementando normas que buscan mejorar la seguridad en las vías y facilitar el tránsito. Todos los usuarios de la vía deben acatar las señales de tránsito y las directrices de la Policía. Esta autoridad también establece los sentidos de circulación, los límites de velocidad y las zonas de estacionamiento, y prohíbe la realización de competencias motorizadas en áreas urbanas. Además, se incluyen normas sobre el adelantamiento, la prioridad para los vehículos de emergencia y el uso correcto de las luces. También existen regulaciones específicas para vehículos no motorizados, bicicletas y vehículos de tracción animal en las vías públicas.

2.2.7.4 Sección IV – Velocidades

Los conductores están obligados a circular a una velocidad razonable y respetar los límites establecidos, como 40 km/h en calles urbanas y 100 km/h en carreteras para vehículos. Deben reducir la velocidad al acercarse a intersecciones, túneles y zonas escolares. En intersecciones sin semáforos, el límite es de 30 km/h, y en cruces de ferrocarril sin señalización, de 20 km/h. También se establece una velocidad mínima que es la mitad del límite máximo, y la autoridad puede ajustar estos límites según las condiciones de la carretera. Para reducir la velocidad, es necesario usar la señal de brazo extendido hacia abajo.

2.2.7.5 Sección V – Reglas para adelantar o sobrepasar

Los conductores pueden adelantar en vías de doble sentido si la vía está libre de peligros y deben señalizar adecuadamente. El vehículo que es adelantado debe mantener su

velocidad. No se permite adelantar en intersecciones, cruces o donde la señalización lo prohíba. En caminos angostos, los vehículos más anchos deben facilitar el adelantamiento. En vías de un solo sentido, se puede adelantar por la derecha si el vehículo de adelante va a girar a la izquierda o se mueve lentamente. En vías urbanas de tres o más carriles, el adelantamiento por la derecha es permitido si es seguro. Está prohibido adelantar invadiendo áreas no designadas para vehículos.

2.2.7.6 Sección VI – Derecho de paso

Los conductores están obligados a ceder el paso en diversas circunstancias, como en intersecciones sin señalización, a los vehículos que atraviesen o circulen por vías de preferencia, donde el vehículo a la derecha tiene prioridad si llegan al mismo tiempo. En las rotondas, el vehículo que ya circula por ella tiene preferencia, mientras que en intersecciones en "T", el que proviene de la vía que termina debe ceder. Al entrar o salir de una vía, se debe dar prioridad a otros vehículos y peatones. Además, es necesario ceder el paso a vehículos de emergencia y peatones en intersecciones. En tramos con pendientes pronunciadas, el vehículo que sube tiene preferencia. En cruces de ferrocarril, los que transitan por la vía ferroviaria tienen prioridad sobre los que circulan por la carretera, y los vehículos de tracción animal deben ceder el paso a los automóviles.

2.2.7.7 Sección VII – Cambios de dirección

Los conductores deben ceder el paso al realizar giros, indicando su intención con suficiente anticipación y activando las luces direccionales. Al girar a la derecha o a la izquierda, es importante hacerlo a una velocidad moderada y entrar en el carril adecuado. No se permite girar a la izquierda donde haya señales de control ni hacer giros en "U" en intersecciones o cerca de pasos peatonales. Para reducir la velocidad o detenerse, deben utilizar las luces intermitentes y, en situaciones de emergencia, señales manuales.

2.2.7.8 Sección VIII – Detención y estacionamiento

Se establece normas sobre la detención y el estacionamiento de vehículos, definiendo que un vehículo se considera detenido cuando está recogiendo o dejando pasajeros o carga. Se prohíbe detenerse en lugares peligrosos y se requiere que las autoridades habiliten paraderos para el transporte público. Se permite el ascenso y descenso de pasajeros siempre que no afecte el tránsito y es obligatorio detenerse ante vehículos escolares. Los vehículos con fallas mecánicas deben ser retirados por su propietario, y al estacionar en pendientes, deben asegurarse adecuadamente. Además, es necesario mantener las luces de estacionamiento encendidas en condiciones de baja visibilidad y utilizar triángulos de seguridad si un vehículo queda inmovilizado.

2.2.19. Capítulo III – Los vehículos

2.2.19.1. Concepto

Los vehículos tienen la obligación de adherirse a las regulaciones del Reglamento Nacional de Vehículos, asegurando que sus pesos y dimensiones no excedan los límites establecidos y que estén en condiciones óptimas para garantizar la seguridad. Está prohibido que generen contaminantes y ruidos por encima de los niveles permitidos, y las autoridades pueden imponer restricciones sobre la circulación en determinadas zonas. Además, no se permiten acciones que obstaculicen la visibilidad de las matrículas, que dirijan emisiones hacia las aceras, que utilicen luces rojas en la parte delantera o que tengan escapes sin silenciador.

2.2.19.2. Sección II – Condiciones de seguridad

Los vehículos están obligados a realizar revisiones técnicas periódicas para asegurar su correcto funcionamiento mecánico y el control de emisiones, y no se permite la circulación de aquellos que presenten fallas que puedan ser peligrosas. Todos los vehículos deben adherirse a requisitos técnicos específicos, especialmente las combinaciones y remolques que deben contar con sistemas de frenos compatibles. Asimismo, es obligatorio el uso de cinturones de seguridad, y está prohibido realizar modificaciones que puedan afectar la seguridad. Se regulan también el uso de luces y señales, así como el uso de vidrios polarizados, que requiere una autorización previa.

Por último, está prohibido dejar objetos en la vía pública que puedan constituir un riesgo.

2.2.20. Título V – Registro vehicular

2.2.20.1. Concepto.

Los vehículos motorizados deben estar registrados en el Registro de Propiedad Vehicular y tener la Tarjeta de Identificación Vehicular, que el conductor debe presentar a la policía cuando se le solicite. Es obligatorio llevar la Placa Única Nacional de Rodaje, que permite la circulación y identifica al propietario, siempre cumpliendo con las normas de seguridad. Los vehículos de mayor tamaño requieren dos placas (una en la parte delantera y otra en la trasera), mientras que los de menor tamaño solo necesitan una trasera, y los remolques deben tener una placa trasera, salvo que su peso sea inferior a 750 kg. Las placas deben ser claramente visibles y legibles; sin embargo, algunos vehículos, como los que circulan sobre rieles, están exceptuados de esta obligación.

2.2.21. Título VII – Infracciones y sanciones

2.2.21.1. Capítulo I – Infracciones

Caracteriza las infracciones de tránsito como actos u omisiones que contravienen el Reglamento, los cuales están clasificados en tablas específicas. Los conductores son considerados responsables de las infracciones derivadas de su comportamiento; si no se logra identificar al conductor, se asume que el propietario del vehículo es responsable, a menos que este pueda probar que no estaba en posesión del vehículo. Las infracciones se dividen en dos grupos: las del conductor y las del peatón, y se clasifican según su gravedad en Leves (L), Graves (G) o Muy Graves (MG). La autoridad competente es la encargada de imponer sanciones, y se pueden tomar en cuenta situaciones de urgencia como atenuantes. Asimismo, las infracciones que ocurren durante la enseñanza de conducción recaen en el instructor, y no siempre generan responsabilidad civil por daños, a menos que exista una conexión directa entre la infracción y los daños ocasionados.

2.2.21.2. Sección II – Tipificación y calificación

Las infracciones de tránsito se clasifican en dos grupos: las cometidas por conductores y las de peatones. Las infracciones relacionadas con los conductores se encuentran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas para el Tránsito Terrestre - I, que es parte del reglamento. En contraste, las infracciones de los peatones se describen en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas para el Tránsito Terrestre - II. Ambos cuadros se presentan como anexos dentro del reglamento.

2.2.21.3. Capítulo II – Medidas preventivas.

2.2.21.3.1. Concepto.

Los vehículos que no cumplen con los requisitos necesarios para circular y que representan un riesgo para la seguridad en las vías deben ser sacados de circulación por la autoridad correspondiente. Se mencionan diversas medidas preventivas, como la retención del vehículo por un máximo de 24 horas, su remoción por parte del propietario, y el ingreso al Depósito Municipal de Vehículos (DMV) si no se solucionan las deficiencias. También se prevé la retención de la licencia de conducir del infractor hasta que se resuelva la infracción. Estas medidas preventivas solo pueden implementarse en situaciones claramente estipuladas en el reglamento. El internamiento se levantará una vez que se subsanen las fallas, y la administración del DMV será responsable del vehículo mientras permanezca en sus instalaciones, siendo el conductor o propietario responsable del pago de los derechos de permanencia.

2.2.21.4. Capítulo III – Sanciones.

2.2.21.4.1. Concepto.

Las sanciones por violaciones al Reglamento son impuestas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones o la Municipalidad Provincial, según sea el caso. No se permite que dos autoridades sancionen la misma infracción, aunque es posible aplicar varias sanciones por un único hecho, siempre que se respeten las competencias legales. La autoridad municipal tiene la facultad de disminuir o anular las multas si hay atenuantes. Se establece un límite de 0,50 g/l de alcohol para conductores y peatones, y

la policía está autorizada a realizar pruebas para verificar la intoxicación; si alguien se niega a estas pruebas, se considera en su contra. Los resultados de las pruebas realizadas con equipos certificados son válidos, y se pueden pedir pruebas adicionales a cargo del interesado. También se detallan varias pruebas de equilibrio y coordinación. Finalmente, se subraya que las sanciones no eximen de responsabilidades civiles o penales.

2.2.21.4.2. Sección III – A los peatones

Las violaciones de tránsito realizadas por peatones conllevan la aplicación de la medida preventiva llamada "Interrupción del Viaje", que debe ser ejecutada por el oficial de policía responsable del control del tránsito, con el fin de proteger la seguridad del peatón y de otras personas. Esta medida se activará si el peatón comete infracciones según lo indicado en el artículo 297, y podrá continuar su camino tan pronto como aborde de inmediato las razones que causaron la interrupción.

2.2.21.4.3. Sección IV – Registro de sanciones

Las Municipalidades Provinciales y la Policía Nacional del Perú son responsables de registrar las infracciones al tránsito terrestre, ingresando diariamente información sobre las sanciones impuestas. Esto incluye el nombre del infractor, detalles de su licencia de conducir, la matrícula del vehículo, el lugar donde ocurrió la infracción y si se trata de una reincidencia. Al final de cada mes, esta información se remite al Ministerio de Transportes y Comunicaciones para su consolidación. También existe un Registro Nacional de Sanciones que proporciona un acceso público a los infractores que conducen bajo la influencia de alcohol o drogas, administrado por el Vice Ministerio de Transportes.

2.2.21.5. Capítulo IV – Procedimientos

2.2.21.5.1. Concepto

La responsabilidad de detectar infracciones de tránsito recae en la autoridad competente, con el apoyo de la Policía Nacional del Perú, que puede emplear controles en las calles

y tecnología para identificar infracciones. Las Municipalidades Provinciales deben suministrar formatos impresos de denuncias que incluyan información como la fecha, la identificación del infractor y los detalles del vehículo. El proceso para levantar una papeleta implica que la policía detenga al conductor y registre la infracción, también se puede notificar electrónicamente. Se establece que el propietario del vehículo es responsable ante cualquier infracción, y se detallan los procedimientos para la retención de vehículos y licencias, así como el derecho de defensa para los infractores.

La papeleta de infracción para peatones debe incluir información crucial, como la fecha, identificación del peatón y detalles de la infracción. La Policía Nacional debe detener al peatón para levantar la papeleta y devolverle su documento de identidad junto con una copia firmada. En situaciones de intoxicación, se realizarán los exámenes correspondientes. El procedimiento sancionador se inicia con la entrega de la papeleta; si el peatón se niega a aceptarla, se le considera notificado. Se establece un proceso para presentar descargos, y si no se cumplen los plazos, se emite una resolución de sanción. Las acciones y multas prescriben en un año y dos años, respectivamente. Además, si una infracción es atribuible a las condiciones de la vía, se puede demandar a la autoridad responsable. También se requiere la actualización constante de los registros de sanciones y se define un procedimiento para imponer sanciones tanto pecuniarias como no pecuniarias.

2.2.12. Inobservancia de normas de tránsito como criterio de responsabilidad penal

Conforme con Mayfer (2021) el bien jurídico tiene un rol esencial en el ámbito penal, ya que su lesión fundamenta el castigo y es vital para el ejercicio del ius puniendi, además de ser un criterio para la determinación de penas adecuadas, estos bienes se dividen en individuales, que benefician a personas o grupos determinados, y colectivos, que son relevantes para la sociedad en su conjunto, la afectación de bienes individuales afecta directamente el desarrollo de personas específicas, mientras que la afectación de bienes colectivos repercute de manera indirecta en el bienestar de todos, para que la afectación de bienes colectivos restrinja el ius puniendi, debe impactar en intereses específicos de individuos concretos.

Para Castellano y Selma (2021) en relación con el bien jurídico protegido en los delitos de tránsito, se enfatiza la relevancia del deber de socorro, que penaliza el acto de dejar a una víctima desatendida, aun cuando no esté en grave peligro, esta aplicación del derecho penal incrementa la protección de las expectativas de las víctimas; sin embargo, se sostiene que este enfoque puede no ser el más adecuado, particularmente en casos donde el riesgo es bajo, lo que podría contradecir el principio de intervención mínima.

A juicio de Mayfer (2017) el bien jurídico tiene un rol esencial en el ámbito penal, ya que su lesión fundamenta el castigo y es vital para el ejercicio del ius puniendi, además de ser un criterio para la determinación de penas adecuadas, estos bienes se dividen en individuales, que benefician a personas o grupos determinados, y colectivos, que son relevantes para la sociedad en su conjunto, la afectación de bienes individuales afecta directamente el desarrollo de personas específicas, mientras que la afectación de bienes colectivos repercute de manera indirecta en el bienestar de todos, para que la afectación de bienes colectivos restrinja el ius puniendi, debe impactar en intereses específicos de individuos concretos.

A juicio de Castellano y Selma (2021) en relación con el bien jurídico protegido en los delitos de tránsito, se enfatiza la relevancia del deber de socorro, que penaliza el acto de dejar a una víctima desatendida, aun cuando no esté en grave peligro, esta aplicación del derecho penal incrementa la protección de las expectativas de las víctimas; sin embargo, se sostiene que este enfoque puede no ser el más adecuado, particularmente en casos donde el riesgo es bajo, lo que podría contradecir el principio de intervención mínima.

2.2.13. Jurisprudencia sobre delito de tránsito y homicidio culposo

Se aborda el Recurso de Nulidad n.º 2996-2001-Lima, del 10 de julio de 2002, se evidencia una divergencia en los enfoques dogmáticos aplicados y una falta de análisis de las normas de cuidado establecidas en las disposiciones de tránsito, tanto para conductores como para peatones, con sentencia en mayoría: se resalta que en la sociedad moderna, el riesgo de causar daños a bienes jurídicos acompaña al avance de la modernización. Por ello, se permite realizar actividades riesgosas siempre que se respeten ciertos cuidados, concepto conocido como la Teoría del Riesgo Permitido. En

esta teoría, se considera también el principio de confianza, que presupone que las personas actuarán conforme a sus deberes de cuidado. De este modo, quien actúa sin prever que otros podrían obrar de manera descuidada no viola el deber de cuidado. Por tanto, si la tipicidad del delito culposo depende de esta violación, quien se mantiene dentro de los márgenes de tolerancia socialmente aceptados no incurre en dicha tipicidad. En este contexto, se concluyó que no hubo nulidad en la condena de un año de prisión impuesta a Ciriaco Vilela.

Es por ello que se tiene como voto singular: que se argumentó que no era posible condenar simultáneamente al conductor del vehículo que colisionó y al conductor del vehículo impactado. Se destacó que no existía un nexo de causalidad entre la conducta del procesado y el fallecimiento del agraviado, ya que el vehículo de este último había colisionado por la parte trasera. Además, se afirmó que un peatón que cruza fuera de una zona autorizada no puede responsabilizar al conductor del vehículo. En este sentido, se absolvió a Manuel Ciriaco Vilela. En el Recurso de Nulidad n.º 1189-2003-Cono Norte de Lima, del 4 de noviembre de 2004, que involucró a un peatón en estado de ebriedad cruzando por una zona no autorizada y a un conductor que manejaba a exceso de velocidad, también se presentaron enfoques divergentes en el análisis jurídico, aunque ambos carecieron de un examen exhaustivo de las normas de tránsito aplicables. A razón de ello se tiene como resolución por mayoría: que Se determinó que el principal factor del incidente fue la imprudencia del peatón, quien estaba bajo los efectos del alcohol. Asimismo, se enfatizó que, según el artículo VII del Título Preliminar del Código Penal, la pena requiere responsabilidad penal del autor, excluyendo cualquier forma de responsabilidad objetiva. Por ello, el imputado Julio Plutarco Guaylupo Ramírez fue absuelto. Con voto singular: Se concluyó que el procesado había actuado de manera imprudente al exceder la velocidad permitida, como se evidenció en el deslizamiento del vehículo tras el impacto y la distancia a la que fue lanzada la víctima. Aunque la víctima se encontraba en estado de ebriedad y cruzó por una zona no autorizada, se determinó que el conductor incumplió su deber de cuidado al generar un riesgo significativo. Por lo tanto, se propuso mantener la pena privativa de libertad suspendida por un año.

De acuerdo con Durán (2023) estas dos ejecutorias reflejan no solo posturas opuestas respecto al tratamiento jurídico-penal de la imprudencia vial de conductores y peatones, sino también la falta de un análisis adecuado de las normas de tránsito infringidas al determinar la imputación de los actos lesivos.

2.2.14. Responsabilidad del Estado y Seguridad vial

En la legislación colombiana según Rodríguez y Urrego (2023) en dicho país, al igual que en numerosos países de América Latina clasificados como de ingresos medios, es fundamental optimizar el enfoque poblacional en lo relacionado con la seguridad vial y vehicular. Los accidentes de tránsito, en su mayoría, pueden prevenirse si se adopta, diseña y ejecuta un sistema integral de seguridad que contemple la reducción de comportamientos de riesgo o errores humanos. Esto puede lograrse mediante la implementación de medidas poblacionales de carácter legislativo, que incluyan el fortalecimiento de los estándares de diseño vehicular, un aumento en los recursos destinados al diseño y mantenimiento de las vías, la ejecución de acciones de control y prevención, la fiscalización adecuada de los infractores, y la mejora de los sistemas de atención prehospitalaria.

Es crucial que los países de la región consideren los avances logrados por algunas naciones africanas que han identificado desafíos similares en el ámbito de la seguridad vehicular. Estas naciones han establecido mecanismos regulatorios para adherirse al Fondo Mundial de Armonización (WP.29), permitiendo así a sus habitantes el acceso a vehículos más seguros a corto y mediano plazo. América Latina merece adoptar estrategias similares que prioricen la seguridad vial mediante enfoques poblacionales efectivos (Rodríguez y Urrego, 2023).

Es relevante destacar que muchas de las intervenciones necesarias trascienden las acciones, actitudes y hábitos individuales. Si el objetivo es generar cambios profundos y con un impacto significativo en la población, resulta indispensable implementar políticas poblacionales dirigidas al control y la prevención de lesiones causadas por el tránsito (LCT). Las estrategias que se limitan a la comunicación, la información y la educación han demostrado ser insuficientes, ineficaces y con resultados limitados, no

solo en la prevención y control de los accidentes de tránsito, sino también en otros problemas de salud pública. En este contexto, se requiere un enfoque estructural que integre múltiples niveles de acción para alcanzar soluciones sostenibles y de amplio alcance (Rodríguez y Urrego, 2023).

Al analizar la información relacionada con la accidentalidad en Colombia, se evidencia una falta de coherencia entre las distintas fuentes. Diversas instituciones, ya sean policiales o del sector salud, presentan cifras discrepantes sobre los accidentes de tránsito en el país. Esto pone de manifiesto la fragilidad institucional en la consolidación de estadísticas oficiales sobre siniestros viales. Actualmente, no existe una coordinación interinstitucional que permita comparar y unificar los datos provenientes de diferentes fuentes para generar estadísticas oficiales consistentes. No obstante, en los últimos ocho años, las cifras de víctimas mortales por accidentes de tránsito en Colombia se han mantenido estables, según los datos reportados por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF), que será tomado como referencia en este estudio, se presenta la tendencia de muertes por accidentes de tránsito en Colombia durante el período 2002-2011, y que, la evolución de las personas lesionadas en el mismo intervalo. Ambas figuras confirman que tanto las cifras de fallecidos como las de heridos han mostrado una estabilidad relativa en dicho periodo Ferrer et al. (2013).

2.2.16. Teoría del riesgo permitido y deber objetivo de cuidado

En cuanto a la teoría del riesgo permitido, para Izquierdo (2024) está teoría del riesgo en la imputación objetiva sostiene que, para asignar penalmente una acción a su autor, no es suficiente probar la relación causal entre la acción y el resultado; es fundamental verificar que la acción haya generado un riesgo jurídicamente inaceptable que conduzca a dicho resultado, este riesgo debe ser significativo y estar relacionado con los objetivos que la norma penal intenta prevenir, los componentes clave de esta teoría abarcan: la generación de un riesgo no autorizado, la manifestación de ese riesgo en el comportamiento, la producción del resultado derivado de dicho riesgo, y la existencia de una relación entre el riesgo creado y el resultado obtenido, también se identifican situaciones que excluyen la tipicidad de la conducta, como los riesgos permitidos y la

reducción del riesgo, así como factores que interrumpen la imputación objetiva, como confiar en que otros cumplirán las normas y la autoexposición al peligro, estos aspectos son fundamentales para determinar si una conducta puede ser considerada un delito.

Según la OMS (2023) existen los siguientes factores de riesgo en el tránsito vehicular:

1. Velocidad: Incrementar la velocidad aumenta notablemente la probabilidad de accidentes y la gravedad de sus efectos, representando un mayor peligro para peatones y ocupantes de vehículos.
2. Conducción bajo efectos de alcohol o drogas: Manejar bajo la influencia de estas sustancias eleva significativamente el riesgo de colisiones, incluso con niveles bajos de alcohol, y varía según el tipo de droga.
3. No uso de dispositivos de seguridad: El correcto uso de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños disminuye considerablemente la probabilidad de muertes y lesiones severas en accidentes de tráfico.
4. Distracciones al volante: La distracción, en particular por el uso de teléfonos móviles, incrementa el riesgo de accidentes y afecta negativamente la capacidad de reacción del conductor.
5. Inseguridad en la infraestructura vial: Un diseño de vías que contemple la seguridad de todos los usuarios puede ayudar a reducir el riesgo de lesiones en accidentes.
6. Inseguridad de los vehículos: La falta de estándares de seguridad en los vehículos incrementa el riesgo de lesiones graves tanto para los ocupantes como para los peatones.
7. Atención inadecuada después de accidentes: Los retrasos en la asistencia médica tras un accidente pueden agravar las lesiones; la rapidez y calidad en la atención son esenciales para salvar vidas.

8. Inobservancia de las normas de tránsito: La falta de cumplimiento de las normativas de tránsito disminuye la efectividad de las medidas de seguridad y puede llevar a un aumento en las muertes y lesiones.

2.2.17. Teoría de la concurrencia de causas en accidentes de tránsito

2.2.17.1 Concepto

Se recurre a esta figura jurídica en situaciones en las que el perjuicio ocasionado surge como consecuencia de la concurrencia de la culpa del agente responsable con la culpa de la propia víctima, en este escenario, la responsabilidad del agente para indemnizar o reparar el daño se ve atenuada, ya que la conducta culposa de la víctima ha contribuido, de manera directa o indirecta, a la generación del perjuicio. Por lo tanto, la obligación de compensar el daño se ajusta proporcionalmente, considerando el grado de participación que tuvo la víctima en el suceso que dio lugar al daño. Esta reducción busca establecer un equilibrio en la distribución de las responsabilidades, tomando en cuenta el comportamiento de ambas partes involucradas (Juanes, 2017).

En este contexto, es posible sostener que cuando existe un responsable o agente causante, no resulta justo centrarse exclusivamente en una cadena de acciones del receptor del daño que hayan podido influir, condicionar o favorecer el resultado desafortunado, de forma similar, que el ordenamiento jurídico no debe permitir que el perjuicio sufrido recaiga completamente sobre el agente si el propio afectado ha contribuido de manera culposa a causar el daño al descuidar sus propios intereses (Juanes, 2017).

En el ámbito de nuestro Código Civil, no existe una disposición que regule de forma específica, autónoma y general la concurrencia de culpa de la víctima en la generación de su propio daño, algo que sí se encuentra en otros sistemas jurídicos. Por esta razón, la jurisprudencia desempeña un papel crucial en la elaboración de soluciones aplicables a estos casos, estableciendo criterios que permitan interpretar y aplicar el principio de concurrencia de culpas (Juanes, 2017).

Asimismo, es importante considerar las regulaciones que se encuentran en normativas específicas. Un ejemplo de ello es el artículo 1 de la Ley de Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, que más adelante será analizado en detalle. Por otro lado, el artículo 145 del Texto Refundido de la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias contempla la posibilidad de reducir o incluso eximir de responsabilidad al productor en los casos en que exista culpa por parte del perjudicado. De igual forma, el artículo 114 del Código Penal establece que, si la conducta de la víctima ha contribuido a la generación del daño o perjuicio sufrido, los Jueces o Tribunales tienen la facultad de moderar la cuantía de la reparación o indemnización correspondiente (Juanes, 2017).

2.2.18. Compresación de culpas y concurrencia de causas

Para Juanes (2017) la figura objeto de análisis en este trabajo ha recibido múltiples denominaciones a lo largo del tiempo, tradicionalmente, se le ha conocido como compensación de culpas, aunque esta terminología ha sido ampliamente cuestionada por ser considerada genérica e imprecisa tanto en lo referente a la compensación como a la culpa. En ese sentido según Albadalejo como se cito en Juanes (2017) desaconseja su uso, señalando que no se busca transmitir la idea de que las culpas se neutralicen o anulen entre sí, ya que ello implicaría considerar el daño como causado sin culpa, eliminando así cualquier derecho a reparación. Por el contrario, la intención es repartir la responsabilidad de la reparación entre las partes culpables.

De manera similar, Soto como se citó en Juanes (2017) también rechaza el término compensación de culpas, argumentando que las culpas no pueden someterse a una operación compensatoria. En su lugar, lo que se contraponen son las pretensiones mutuas de resarcimiento, las cuales, al tener un carácter económico, pueden ser evaluadas y valoradas en un contexto compensatorio.

Además, el término culpa también ha sido objeto de críticas, ya que no siempre es posible identificar la concurrencia de culpas en los resultados dañosos. En ocasiones, se observan situaciones donde concurren dos conductas no culpables o incluso conductas de distinta naturaleza, como una culpable y otra no, en este sentido, la STS de diez de

octubre de mil novecientos noventa y seis señala que es más adecuado desde un punto de vista técnico jurídico utilizar expresiones como compensación de responsabilidades o compensación de consecuencias reparadoras en lugar de compensación de culpas, esto se debe a que la culpa, en cuanto elemento subjetivo relacionado con la reprochabilidad, no es susceptible de ser considerada en un acto de compensación.

De modo que puede afirmarse que lo que realmente se compensa no son las culpas en sí mismas, sino las consecuencias derivadas del daño, es decir, lo que puede ser objeto de compensación son las pretensiones económicas de resarcimiento entre las partes, las cuales sí permiten ser evaluadas y enfrentadas de forma objetiva en términos económicos.

Según lo señalado por Roca citado en Juanes (2017), este término es el más empleado por el derecho comparado. Además, ha sido adoptado ampliamente por nuestra jurisprudencia y doctrina. Incluso, es el término que figura en el artículo primero de la LRCSCVM, que se analizará más adelante.

Por su parte, Monterroso, también citado en Juanes (2017) considera que el concepto de concurrencia de culpas resulta más preciso que el anterior, aunque sigue siendo insuficiente. Esto se debe a que dicho término solo es aplicable cuando se produce una intervención culposa de varias personas en el resultado dañoso, excluyendo situaciones donde no haya culpa (como en casos fortuitos o de fuerza mayor), cuando la culpa recaiga exclusivamente en uno de los participantes, o incluso cuando no exista culpa en sentido estricto. En estos casos, se trata más bien de una relación causal entre las conductas y el resultado dañino, lo cual adquiere una importancia especial en el ámbito de la circulación de vehículos, marcada por una responsabilidad basada en el riesgo.

En este contexto, la Sentencia del Tribunal Supremo del seis de noviembre de dos mil ocho aborda el caso de una mujer de edad avanzada y una niña que cruzaron la calle por un lugar inapropiado, siendo atropelladas por un vehículo. Los familiares de ambas demandaron a la aseguradora del conductor, reclamando una indemnización de 593.426,15 euros. Sin embargo, el alto tribunal desestimó el recurso de casación presentado por los demandantes, señalando que existió concurrencia de culpas entre el

conductor y la mujer. Esta última actuó de manera negligente al escoger un lugar inadecuado para cruzar la calzada (*in eligendo*), al intentar realizar la acción de forma inapropiada (*in vigilando* o por omisión), y también con respecto a la menor que la acompañaba.

2.3. Marco conceptual

Accidentes de tránsito: Los accidentes de tránsito son eventos imprevistos y no deseados que ocurren en la vía pública y que involucran vehículos motorizados, bicicletas, peatones u otros usuarios de la carretera. Estos accidentes pueden resultar en daños materiales, lesiones o incluso la muerte de los involucrados.

Código de tránsito: El Código de Tránsito es un conjunto de normas y regulaciones que establecen las reglas de circulación en las vías públicas. Su propósito es garantizar la seguridad y el orden en el tráfico vehicular y peatonal, prevenir accidentes y regular el comportamiento de los usuarios de las vías, incluyendo conductores, peatones y ciclistas.

Conductor: Un conductor es una persona que maneja o controla un vehículo, ya sea motorizado como un automóvil, motocicleta, camión o autobús, o no motorizado como una bicicleta.

Peatón: Un peatón es cualquier persona que transita a pie por las vías y espacios públicos, como calles, aceras, plazas y parques. A diferencia de los conductores o ciclistas, los peatones no usan vehículos motorizados o no motorizados para desplazarse.

Reglas de tránsito: Las reglas de tránsito son normas establecidas para regular el comportamiento de los usuarios de las vías públicas, garantizando su seguridad y el orden en la circulación.

Homicidio imprudente: El homicidio imprudente, también conocido como homicidio culposo, ocurre cuando una persona causa la muerte de otra sin intención de hacerlo, pero debido a una conducta negligente, imprudente o falta de precaución.

III. METODOLOGÍA

3.1. Nivel, tipo y diseño de investigación

3.1.1. Investigación de nivel descriptivo simple: Para Blanco y Pirela (2022) se caracteriza de manera sistemática y objetiva una situación específica para estudiar un fenómeno sin intervenir o manipular las categorías de estudio involucradas. Este método buscó comprender ciertos eventos relacionados con el objeto de estudio, recopilando datos, incluyendo entrevistas, con el fin de describir y comprender posteriormente la situación analizada.

3.1.2. Investigación de tipo cualitativa: Para Blanco y Pirela (2022) se busca analizar e interpretar las fuentes de información obtenida de la aplicación de una guía de entrevista (preguntas abiertas), de modo que permitió obtener resultados en la investigación abordada.

3.1.3. Diseño de la investigación

En relación al propósito de la investigación, se trató de un tipo básico que planteó una tesis con alcance descriptivo. Según el autor Fuster (2019), este tipo de investigación se utiliza como base teórica en ciertos estudios, centrándose en describir cada uno de los elementos que componen el objeto de estudio.

En cuanto al diseño de investigación, se clasificó como no experimental. Siguiendo la perspectiva de Gallardo (2017), este diseño se basa en la planificación de diversas experiencias que buscan interpretar los fenómenos cotidianos sin ir más allá de la realidad. De esta manera, se buscó obtener certeza sobre el objeto de investigación.

3.2. Población y muestra

Los autores Ñaupas et al. (2018) refieren que la población es el número total de unidades de investigación que satisfará los criterios de inclusión que serán necesarios en un estudio de referencia. Puede tratarse de personas, cosas, organizaciones, hechos o sucesos que se ajusten a los requisitos del estudio. En consecuencia, el equipo que realice este estudio estará formado por abogados expertos en derecho penal.

En el presente trabajo, la fuente de recolección de datos que conformaron la población y los criterios de selección para ser incluidos fueron:

- Especialistas en materia penal.
- Que manejen el lenguaje castellano.
- Que tengan capacidad y legitimidad para obrar.
- Que tengan una edad entre 35 a 50 años.

Además, la muestra es una porción de la población que satisface los criterios del estudio y es suficientemente precisa para evitar errores. En ese sentido, la muestra estuvo conformada por siete especialistas en Derecho penal constituirán la muestra de prueba.

En cuanto a las limitaciones del estudio fue en la búsqueda de los participantes debido a que tenían que cumplir con determinados criterios de inclusión es decir que cuenten dichos participantes con la especialidad en el ámbito penal para que puedan responder a la entrevista. Por otro lado, otra de las limitaciones fue la búsqueda de fuentes recientes de investigaciones similares o antecedentes para la investigación.

3.3. Variable(s). Definición y operacionalización

Variable: La inobservancia de las normas de tránsito puede tener implicaciones legales y sanciones, y es fundamental para la seguridad vial que todos los conductores respeten las reglas establecidas.

Operacionalización: La teoría de la imputación objetiva busca establecer si el resultado (la muerte) es imputable al comportamiento del autor del delito.

En el **anexo: 02** se puede verificar la definición y operacionalización de la variable del presente trabajo de investigación.

3.4. Técnica e instrumentos de recolección de información

Técnica: Se decidió aplicar la guía de entrevista como método complementario para la investigación. Siguiendo las recomendaciones de Feria et al. (2020), la guía de entrevista permite explorar las percepciones, opiniones y experiencias de los actores clave involucrados en el proceso de respuesta al tema sobre la inobservancia de las normas tránsito incumplidas tanto por el peatón como el conductor, a fin de que ello sea tomado en cuenta por el juzgador al momento de resolver cada caso en particular. Este método cualitativo facilita la obtención de información detallada y contextualizada del objeto de estudio.

Instrumento: Se optó por emplear la guía de entrevista, siguiendo las sugerencias de Arias (2020) debido a su idoneidad para abordar los objetivos de la investigación. La guía de entrevista permite una interacción directa con los actores involucrados en el proceso de respuesta al tema sobre la inobservancia de las normas tránsito incumplidas tanto por el peatón como el conductor, al momento de evaluar la imputación objetiva en los delitos de tránsito con resultado de muerte.

En la presente investigación se empleó: La técnica de entrevista y el instrumento de guía de entrevista.

3.5. Método de análisis de datos

Este procedimiento se refiere a la etapa en la que se recopilan los datos después de haber aplicado el instrumento diseñado para la investigación cualitativa. Luego, se organiza la información obtenida con el propósito de interpretar los resultados. En resumen, el presente estudio empezó con la revisión de los datos recopilados mediante el uso del instrumento, seguido de la organización de esos datos, y finalmente se llevó a cabo un análisis sistemático de los resultados para desarrollar la discusión dentro del trabajo de investigación.

3.6. Aspectos éticos

En el presente estudio se han aplicado principios éticos fundamentales establecidos en el Reglamento de Integridad Científica de la ULADECH Católica, según lo dispuesto en la

Resolución N.º 0676-2024-CU-ULADECH. En primer lugar, se respetó la autonomía y libertad de participación de los sujetos de estudio, garantizando que su intervención en la investigación mediante entrevistas fuera voluntaria, previa autorización y con pleno conocimiento del propósito del estudio. En segundo lugar, se aplicó el principio de respeto a las personas, procurando en todo momento la confidencialidad, privacidad y protección de la identidad de los participantes. Asimismo, se observó el principio de honestidad científica al garantizar una adecuada citación de las fuentes consultadas, utilizando el estilo APA en su séptima edición, incorporando tanto citas directas como paráfrasis, con el objetivo de evitar el plagio y proteger los derechos de autor. Del mismo modo, se respetó el principio de responsabilidad con el entorno, procurando reducir el impacto ambiental mediante el uso de medios digitales para la recolección de datos y el procesamiento de documentos, evitando impresiones físicas innecesarias. Estos principios fueron asumidos con responsabilidad para asegurar la integridad académica, la validez ética del estudio y la transparencia en cada etapa del proceso investigativo.

IV. RESULTADOS

En el siguiente capítulo de la investigación se desarrollan los resultados del instrumento empleado para el análisis del objeto de estudio, presentando las convergencias, discrepancias y la interpretación de cada una de las respuestas. En ese sentido, se ha planteado la siguiente lista de participantes:

Tabla 1

Participantes

Codificación	Especialidad
E01	Abogado
E02	Abogado
E03	Abogado
E04	Abogado
E05	Abogado
E06	Abogado
E07	Abogado

Nota. Elaboración propia.

En este capítulo, se organizarán los resultados de acuerdo con la secuencia de los objetivos establecidos en la investigación actual, comenzando desde el objetivo general hasta los objetivos específicos. Con este propósito se presenta como:

Objetivo General

Analizar cómo influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte, Tumbes, 2023

Tabla 2

¿Cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	Nuestra Legislación, en materia de infracción de Normas de Tránsito, bajo el Principio de Legalidad se encuentran reguladas en dos normativas, la primera, el Reglamento Nacional de Tránsito, que sanciona administrativamente las infracciones de tránsito, y segundo, el Código Penal, que tipifica conductas pasibles de sanción penal.
E2	En materia penal, la imputación en infracciones de tránsito respecto a las responsabilidades de los conductores y peatones es insuficiente y requiere una mayor claridad, así como una mejor implementación de sanciones para garantizar la seguridad vial.
E3	La legislación peruana en materia de tránsito, aunque adecuada, tiende a enfocarse más en la responsabilidad del conductor, mientras que las infracciones de los peatones suelen recibir sanciones menores o administrativas. Esto genera un desequilibrio en la imputación de

responsabilidad penal cuando ambas partes infringen las normas. Sería recomendable una revisión que promueva una asignación más equitativa de la responsabilidad en función a la gravedad de la conducta de cada actor.

E4 La legislación se enfoca más en la responsabilidad del conductor, mientras que las infracciones de los peatones suelen recibir sanciones menores. Esto genera un desequilibrio en la imputación penal, requiriendo una reforma para asignar responsabilidades de manera más equitativa según la gravedad de las infracciones.

E5 La legislación peruana tiende a ser estricta en cuanto a la imputación de responsabilidad penal en casos de infracción de normas de tránsito, pero su aplicación es desigual. Aunque se busca sancionar tanto a conductores como a peatones, en la práctica los conductores suelen asumir mayores responsabilidades, mientras que la imputación penal a los peatones es limitada.

E6 La actual legislación peruana sobre responsabilidad penal en tránsito es rigurosa con los conductores, estableciendo sanciones claras para infracciones graves como el exceso de velocidad o conducir en estado de ebriedad. Sin embargo, existe un desbalance en la imputación de responsabilidad hacia los peatones, quienes también infringen las normas, pero enfrentan sanciones menos severas. En casos de responsabilidad compartida, la ley aún presenta vacíos, lo que genera una carga desproporcionada sobre los conductores. Se necesita una mayor equidad en la aplicación de sanciones para lograr un sistema más justo.

E7 La ley peruana establece un marco que permite la responsabilidad penal tanto para los conductores como para los peatones que transgreden el reglamento de tráfico y causan accidentes. Sin embargo, determinar la responsabilidad en estos casos puede ser difícil, por lo que es importante

fortalecer las medidas preventivas para reducir primero la incidencia de accidentes.

Nota. Elaboración propia.

Tabla 3

¿Cuáles son los mayores desafíos que enfrentan los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?

CÓDIGO

RESPUESTAS

E1 Desde mi perspectiva, los jueces enfrentan desafíos significativos al imputar delitos con resultado de muerte en accidentes de tránsito con infracciones concurrentes. Estos desafíos se centran en la complejidad de determinar la responsabilidad penal individual y la influencia de cada infracción.

E2 Los jueces enfrentan desafíos como la dificultad para determinar la responsabilidad de cada parte, la escasez de pruebas concluyentes y la presión pública que puede afectar la imparcialidad. Además, la legislación ambigua complica la correcta imputación de delitos en estos casos.

E3 El mayor desafío es determinar la proporción de responsabilidad entre conductores y peatones, ya que ambos infringieron las normas. Esto implica evaluar la causalidad de las acciones de cada uno y aplicar adecuadamente el principio de proporcionalidad en la sanción.

E4 El mayor desafío es determinar la proporción de responsabilidad entre

conductor y peatón, evaluando la causalidad de sus acciones. Además, es difícil aplicar sanciones justas cuando ambos infringen normas, pero el resultado suele ser más grave para el peatón.

E5 Los mayores desafíos para los jueces son determinar la proporcionalidad de la responsabilidad entre conductores y peatones, y establecer el grado de causalidad de las infracciones de cada parte en el resultado de muerte, ya que ambos pueden haber contribuido al hecho, pero en distinta medida.

E6 El mayor desafío que enfrentan los jueces en estos casos es la determinación precisa de la culpabilidad cuando ambos, conductor y peatón, han infringido las normas de tránsito. La dificultad radica en evaluar el grado de responsabilidad de cada parte, especialmente en situaciones de culpa concurrente. Además, los vacíos en la legislación sobre la imputación de responsabilidad peatonal complican el dictado de sentencias justas, ya que suele haber una tendencia a cargar más responsabilidad penal sobre el conductor, independientemente de la contribución del peatón al accidente.

E7 Hay que dejar en claro que los jueces no imputan conductas, eso lo hace el Ministerio Público, los Jueces imparten justicia, siendo su mayor desafío que la acusación tenga todos los medios de pruebas para otorgar responsabilidad o absolver.

Nota. Elaboración propia.

Desde la teoría el Recurso de Nulidad N.º 2996-2001-Lima, emitido el 10 de julio de 2002, expone discrepancias en los enfoques dogmáticos utilizados y una ausencia de análisis exhaustivo de las normas de cuidado establecidas en las disposiciones de tránsito para conductores y peatones. La sentencia mayoritaria subraya que, en las sociedades modernas, el riesgo de causar daño a bienes jurídicos es inherente al

progreso de la modernización. En este marco, se permiten actividades riesgosas siempre que se cumplan determinados estándares de cuidado, lo que se denomina la Teoría del Riesgo Permitido. Esta teoría incorpora el principio de confianza, que asume que las personas actuarán conforme a sus deberes de cuidado. Así, quien actúa sin anticipar que otros podrían comportarse negligentemente no incurre en una violación del deber de cuidado. Por ende, si la tipicidad del delito culposo depende de dicha violación, quienes actúan dentro de los límites socialmente aceptados no cometen tal tipicidad. En este contexto, se concluyó que no existía nulidad en la condena de un año de prisión impuesta a Ciriaco Vilela.

Tabla 2

¿ Qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito, y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	En los delitos imprudentes, juega un rol muy importante el conocimiento y aplicación de la teoría de la imputación objetiva, ya sea durante la investigación preparatoria y examen de las pruebas en un eventual juicio oral. En nuestra Región Tumbes, considero que existe una línea marcada respecto a la jurisprudencia en los delitos imprudentes o culposos como los denomina nuestra legislación peruana.
E2	Las teorías dogmáticas son esenciales para estructurar la imputación de delitos de tránsito, asegurando que se apliquen correctamente los principios legales. La falta de un análisis contextualizado en Tumbes puede llevar a decisiones judiciales erróneas, afectando la equidad y generando desconfianza en el sistema.

E3 En Tumbes, la falta de un análisis contextualizado puede llevar a decisiones judiciales rígidas, sin considerar factores locales como la infraestructura vial o prácticas culturales, afectando la justicia en cada caso.

E4 Las teorías dogmáticas guían la imputación en delitos de tránsito, pero su rigidez puede limitar un análisis justo en Tumbes. La falta de un enfoque contextualizado afecta la adecuada valoración de factores locales en las decisiones judiciales.

E5 Las teorías dogmáticas son clave para estructurar la imputación de delitos de tránsito, ya que ayudan a delimitar la responsabilidad penal. Sin embargo, la falta de un análisis contextualizado en Tumbes puede llevar a decisiones judiciales rígidas o inadecuadas, sin considerar factores locales como infraestructura vial o la conducta recurrente de los actores involucrados.

E6 Las teorías dogmáticas, especialmente el dolo y la culpa, son esenciales para la imputación en delitos de tránsito, ya que permiten diferenciar entre la intención y la negligencia en la conducta del infractor. Sin embargo, en Tumbes, la falta de un análisis contextualizado puede llevar a decisiones judiciales poco equitativas, pues no se consideran adecuadamente factores locales como la infraestructura vial deficiente o las condiciones particulares de movilidad, lo que puede afectar la justa aplicación del derecho penal.

E7 Las teorías dogmáticas juegan un papel fundamental como marco conceptual y metodológico en la imputación de delitos de tránsito, incluyendo aquellos con resultado de muerte. Estas teorías proporcionan los elementos esenciales para analizar la conducta, la tipicidad, la antijuridicidad y la culpabilidad, permitiendo al juez estructurar su

Nota. Elaboración propia.

Teóricamente Durán (2023) indica que estas dos resoluciones judiciales ponen de manifiesto no solo la existencia de enfoques divergentes en el tratamiento jurídico-penal de la imprudencia vial atribuida a conductores y peatones, sino también una deficiencia significativa en el análisis de las normas de tránsito infringidas al momento de determinar la imputación de los actos lesivos. Esta carencia en el estudio detallado de las disposiciones de tránsito que regulan el deber de cuidado, contribuye a la falta de uniformidad en la aplicación de la ley, generando incertidumbre sobre los criterios utilizados para evaluar la responsabilidad penal en casos de imprudencia vial. La ausencia de un enfoque uniforme y exhaustivo en el análisis normativo dificulta la adecuada valoración de los comportamientos infractores y su impacto en la imputación penal.

Los resultados seguirán el orden de los objetivos planteados en el desarrollo de la investigación, de manera que, para dar respuesta al:

Objetivo Especifico 1

Analizar las características específicas de la problemática relacionada con la concurrencia de infracciones a las normas de tránsito cometidas tanto por conductores como por peatones

Tabla 3

¿Qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?

CÓDIGO

RESPUESTAS

E1

Existen elementos específicos de las normas de tránsito que, por diversas razones, tienden a ser más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, como lo son: cruzar la calzada por lugares no habilitados, no respetar las señales de tránsito para peatones, invadir la calzada intempestivamente entre otros.

E2

Desde mi perspectiva, los peatones vulneran más frecuentemente normas como lo es cruzar fuera de los lugares designados y desobedecer las señales de tránsito. Esta conducta aumenta el riesgo de accidentes ya que puede sorprender a los conductores alterando la dinámica del tránsito y contribuyendo a la gravedad de los incidentes.

E3

Los peatones suelen vulnerar el cruce por zonas no permitidas y la falta de atención a señales, mientras que los conductores incumplen límites de velocidad y semáforos. Esta diferencia crea una dinámica de accidentes en la que la imprudencia peatonal aumenta los riesgos, pero las consecuencias suelen ser más graves debido a la mayor responsabilidad del conductor.

E4

Los peatones suelen vulnerar el cruce por lugares no permitidos, mientras los conductores incumplen límites de velocidad. Esta diferencia genera una dinámica de accidentes en la que la imprudencia peatonal aumenta el riesgo, pero el impacto suele ser más grave por la conducción.

E5

Los peatones suelen vulnerar normas como cruzar fuera de los pasos peatonales o ignorar señales de tránsito, mientras que los conductores tienden a exceder la velocidad o no ceder el paso. Esta diferencia genera una dinámica de accidentes en la que las infracciones de los peatones, aunque menos frecuentes, pueden agravar la situación, pero los conductores suelen asumir mayor responsabilidad por los daños.

E6 Desde mi perspectiva, los elementos más vulnerados por los peatones son el cruce indebido de calles y la falta de atención al tráfico al usar dispositivos móviles. A diferencia de los conductores, los peatones a menudo ignoran las señales de tránsito y los pasos peatonales. Esta diferencia en el cumplimiento de las normas puede llevar a un aumento de accidentes, ya que los peatones, al no respetar las reglas, se exponen a situaciones de riesgo que pueden resultar en lesiones graves o fatales. Además, esta falta de responsabilidad compartida en la percepción de la seguridad vial puede generar una cultura de impunidad a los peatones.

E7 Los peatones no respetan las normas de tránsito, la incultura de no respetar la luz roja, de pasar la pista por otros lados de las líneas cebras.

Nota. Elaboración propia.

Tabla 4

¿Qué factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?

CÓDIGO

RESPUESTAS

E1

La vulneración al Reglamento Nación de Tránsito muchas veces obedece a una falta de conocimiento de las reglas de manejo, así como a la falta de señalización, entre otras más.

-
- E2** Factores como la cultura de impunidad, la falta de educación vial adecuada y la escasa conciencia sobre la seguridad en el tránsito contribuyen a la persistencia de infracciones en Perú. Además, la ineficacia en la aplicación de normas fomenta conductas irresponsables en conductores y peatones.
- E3** Factores como la falta de educación vial, el escaso respeto a las normas, y una cultura de impunidad contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú. Además, la débil fiscalización refuerza estos comportamientos.
- E4** La falta de educación vial, la cultura de desobediencia a las normas y una fiscalización deficiente son los principales factores que contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones.
- E5** Un abogado podría decir: “El desconocimiento de las normas de tránsito, tanto por peatones como por conductores, incrementa significativamente la concurrencia de infracciones, ya que ambos actores toman decisiones imprudentes que aumentan el riesgo de accidentes.”
- E6** En mi opinión, varios factores contribuyen a la persistencia de infracciones de tránsito en Perú. Primero, hay una cultura de impunidad, donde muchos conductores y peatones sienten que las normas no se aplican rigurosamente. Además, la falta de educación vial desde temprana edad limita la comprensión de la importancia de respetar las normas. También influyen factores socioeconómicos, como la necesidad de desplazarse rápidamente en un entorno urbano congestionado, que lleva a conductores y peatones a tomar decisiones imprudentes. Por último, la infraestructura deficiente y la falta de señalización adecuada agravan el problema, creando un ambiente donde las infracciones son más comunes.
-

E7 Falta de Educación en el hogar y en la escuela.

Nota. Elaboración propia.

Teóricamente Mila (2023) señala que esta teoría tiene sus raíces en las ideas de Georg Friedrich Hegel en el siglo XIX, posteriormente desarrolladas en el derecho civil por Karl Larenz y adaptadas al ámbito penal por Richard Honig en 1930. En 1970, Claus Roxin formuló la versión contemporánea de esta teoría, que ha ganado aceptación tanto en la doctrina como en la jurisprudencia, aunque aún no ha alcanzado una plena consolidación. Larenz cuestionó las explicaciones jurídicas basadas en conceptos naturales, proponiendo que la imputación objetiva consiste en determinar si un acontecimiento puede atribuirse a un sujeto, sin considerar su intención subjetiva. De manera coherente con esta visión, Honig argumentó que la causalidad no puede ser el único fundamento del derecho penal, ya que su alcance es excesivamente amplio, y sostuvo que solo los vínculos causales determinados por la voluntad humana son relevantes para este ámbito jurídico.

Tabla 7

¿Cómo evalúa el impacto del conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en la concurrencia de infracciones?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	Muy preocupante, dado que hablar de tránsito vehicular o peatonal, es hablar de riesgos, y debe existir mucha prudencia en ello.
E2	El desconocimiento de las normas de tránsito aumenta significativamente las infracciones, ya que tanto peatones como conductores suelen actuar sin conciencia de las reglas. Esto genera un entorno propenso a accidentes y refleja la necesidad de una mejor educación vial para promover

comportamientos más responsables.

E3 El desconocimiento de las normas de tránsito, tanto por peatones como por conductores, incrementa significativamente la concurrencia de infracciones, ya que la falta de educación vial genera comportamientos imprudentes y un mayor riesgo de accidentes.

E4 El desconocimiento de las normas de tránsito, tanto por peatones como por conductores, incrementa la concurrencia de infracciones, ya que fomenta comportamientos imprudentes y aumenta el riesgo de accidentes.

E5 El conocimiento o desconocimiento de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores tiene un impacto directo y significativo en la concurrencia de infracciones. Es un factor crucial que regula el comportamiento vial y, en última instancia, contribuye a la frecuencia y gravedad de los accidentes.

E6 Desde mi perspectiva, el conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito tienen un impacto significativo en la concurrencia de infracciones, cuando tanto peatones como conductores no están adecuadamente informados sobre las reglas, aumenta la probabilidad de cometer infracciones. La falta de educación vial contribuye a comportamientos imprudentes, como el cruce indebido de calles por parte de peatones o la conducción temeraria. Esto no solo eleva el riesgo de accidentes, sino que también perpetúa una cultura de desatención hacia la seguridad vial. Una mayor concienciación y educación en este ámbito podrían reducir considerablemente las infracciones y mejorar la convivencia en las vías.

E7 El conocimiento de las normas de tránsito es un eje fundamental para la seguridad vial. El desconocimiento, por otro lado, actúa como un foco para las infracciones, especialmente para la concurrencia de las mismas.

Nota. Elaboración propia.

Los resultados seguirán el orden de los objetivos planteados en el desarrollo de la investigación para dar respuesta al segundo objetivo específico. El cual es el siguiente: Examinar las causas y consecuencias de la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito sin un análisis previo y contextualizado.

Tabla 5

¿Cuáles considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?

CÓDIGO

RESPUESTAS

E1 Las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo la base para imputar delitos de tránsito debido a su estabilidad y seguridad jurídica.

E2 Las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito debido a su arraigo en el sistema legal, la falta de actualización de las normativas y la resistencia al cambio en la práctica judicial. Esto lleva a una aplicación mecánica de las normas, ignorando el contexto específico de cada caso.

E3 Las teorías dogmáticas tradicionales se siguen aplicando porque ofrecen un marco jurídico claro y predecible. Sin embargo, su falta de flexibilidad para

adaptarse a contextos específicos limita una justicia más adecuada a las circunstancias reales de cada caso.

E4 Las teorías dogmáticas tradicionales se siguen aplicando por su claridad y predictibilidad en la imputación de delitos, aunque su rigidez impide un análisis contextual que aborde mejor la complejidad de los casos modernos.

E5 Las teorías dogmáticas tradicionales se aplican por su estabilidad y estructura en la interpretación legal, aunque esto puede generar fallos que no toman en cuenta el contexto específico de cada incidente de tránsito.

E6 Las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito principalmente por su estructura legal bien definida, que proporciona un marco claro para evaluar la culpabilidad. Además, estas teorías son respaldadas por la jurisprudencia establecida, lo que facilita su uso en el proceso judicial. La falta de un análisis contextualizado puede ser atribuida a la resistencia al cambio dentro del sistema judicial, así como a la limitada formación de algunos jueces en el enfoque de justicia restaurativa o en la consideración de factores sociales y culturales. Esta dependencia de las teorías dogmáticas puede llevar a decisiones que no reflejan adecuadamente la complejidad de los casos de tránsito en la práctica.

E7 La persistente aplicación de las teorías dogmáticas tradicionales en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de las limitaciones por la falta de contexto, se debe a la necesidad de un lenguaje jurídico común.

Nota. Elaboración propia.

Cornejo y Martínez (2023) sostienen que la formulación de la imputación objetiva busca fortalecer la conexión causal entre la acción y el resultado mediante la incorporación del concepto de peligro significativo para el bien jurídico protegido. En este contexto, la ausencia de un tipo objetivo impide establecer la responsabilidad penal y la participación en el delito. Por su parte, Feijo (2023) indica que las primeras teorías sobre imputación objetiva se centraban en asignar responsabilidades basándose en los resultados, apoyándose en dos principios fundamentales: la previsibilidad objetiva del hecho principal y el principio de confianza. Según esta perspectiva, si era previsible que una persona podría cometer un delito, colaborar en ese hecho se interpretaba como una forma de participación. Sin embargo, el concepto de previsibilidad objetiva enfrenta el problema de que casi cualquier situación puede considerarse previsible, dejando de lado la autorresponsabilidad. Aunque el principio de confianza intenta restringir este alcance al enfocarse en comportamientos responsables, su eficacia es limitada y se diluye frente a pruebas concretas de un delito. Además, este principio implica que seamos responsables de acciones de terceros que hemos facilitado, a menos que exista un error basado en confianza que exonere dicha responsabilidad.

Para Pedreira y García (2023), la teoría de la imputación objetiva establece criterios para asignar responsabilidad en delitos, distinguiendo entre la imputación de la conducta y la imputación del resultado. Una conducta será relevante si ha creado un riesgo jurídicamente desaprobado. Este riesgo puede variar, desde ser insignificante, como en el caso de un sobrino que espera la muerte de su tío en un accidente aéreo, donde la previsibilidad del resultado es clave, hasta ser permitido, como ocurre en actividades que generan riesgos aceptables dentro de ciertos márgenes, como conducir respetando los límites de velocidad. También se menciona que la reducción del riesgo podría excluir la imputación, aunque este criterio es debatido, ya que algunos lo consideran subjetivo y más vinculado a la justificación del acto que a la imputación objetiva.

En cuanto a la teoría del riesgo permitido, Izquierdo (2024) señala que esta perspectiva en la imputación objetiva establece que, para atribuir penalmente una acción a su autor, no basta con demostrar una relación causal entre la acción y el resultado; es esencial confirmar que la acción haya generado un riesgo jurídicamente inaceptable que

conduzca al resultado. Este riesgo debe ser significativo y estar vinculado a los objetivos preventivos de la norma penal. Los elementos clave de esta teoría incluyen: la generación de un riesgo no autorizado, la manifestación de ese riesgo en el comportamiento, la producción del resultado derivado de dicho riesgo, y la existencia de una conexión directa entre el riesgo creado y el resultado obtenido. Asimismo, se identifican escenarios que excluyen la tipicidad de la conducta, como los riesgos permitidos y la disminución del riesgo, además de factores que interrumpen la imputación objetiva, tales como la confianza en el cumplimiento normativo por parte de otros y la autoexposición al peligro. Estos elementos resultan esenciales para determinar si una conducta puede considerarse delictiva.

Tabla 6

¿Qué impacto tiene la falta de análisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	Es imposible establecer responsabilidad en las diligencias iniciales, dado que, para ello, se requiere de un cumulo de actos de averiguación, y a partir de ese momento, establecer posibles responsables del evento.
E2	La falta de análisis previo y contextualizado dificulta la correcta determinación de responsabilidad en delitos de tránsito, lo que puede resultar en sentencias injustas. Esto puede llevar a la impunidad o a sanciones desproporcionadas, afectando la confianza en el sistema judicial y la seguridad vial.
E3	La falta de análisis contextualizado dificulta la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, ya que no se consideran factores relevantes del entorno, lo que puede llevar a decisiones injustas o

desproporcionadas.

E4 La falta de análisis contextualizado puede llevar a decisiones injustas en la imputación de responsabilidad en delitos de tránsito, al no considerar factores clave del entorno que podrían influir en la gravedad y causalidad de las infracciones.

E5 La falta de un análisis previo y contextualizado puede llevar a una asignación de responsabilidad inexacta en delitos de tránsito, resultando en decisiones judiciales desproporcionadas o injustas.

E6 La falta de análisis previo y contextualizado en la determinación de responsabilidad en delitos de tránsito puede resultar en decisiones judiciales injustas y desproporcionadas. Sin considerar factores como las condiciones del entorno, el comportamiento de los involucrados y las circunstancias del accidente, es probable que se atribuya responsabilidad de manera errónea, lo que puede llevar a sanciones excesivas o inadecuadas. Esto no solo afecta a los infractores, sino que también socava la confianza en el sistema judicial y en la aplicación equitativa de la ley. Es fundamental que los jueces evalúen cada caso de manera integral para garantizar una justicia efectiva y adecuada.

E7 La falta de un análisis previo y contextualizado tiene un impacto negativo significativo en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito. Esta omisión puede conducir a decisiones judiciales que resultan injustas.

Nota. Elaboración propia.

Esta figura jurídica se aplica en situaciones donde el daño ocasionado surge de la concurrencia de la culpa del agente responsable con la de la propia víctima. En tales

casos, la responsabilidad del agente de indemnizar o reparar el daño se reduce, ya que la conducta culposa de la víctima ha contribuido, directa o indirectamente, a la generación del perjuicio. Por lo tanto, la obligación de compensar el daño se ajusta proporcionalmente en función del grado de participación de la víctima en el evento que dio lugar al daño. Este ajuste busca equilibrar la distribución de responsabilidades, tomando en cuenta las acciones de ambas partes involucradas (Juanes, 2017).

En el ámbito de los cuasidelitos o delitos de tránsito, como los que involucran a conductores y peatones, es esencial un análisis exhaustivo de las pruebas presentadas para establecer con precisión la responsabilidad penal de un presunto infractor. Esto resulta clave para evitar atribuir culpabilidad a quienes no han actuado con dolo, negligencia o imprudencia al conducir un vehículo o motocicleta. Según Vargas et al. (2021), el desarrollo de los argumentos y la construcción de ideas sobre este tema enfatizan la necesidad de valorar cuidadosamente las versiones de los hechos, ya que el juez debe resolver con sensibilidad y habilidad, garantizando que no se vulneren derechos ni se agrave el daño material o inmaterial causado.

No obstante, se destaca la ausencia de jurisprudencia vinculante en casos similares, donde la determinación de la responsabilidad penal en accidentes con resultado de muerte es crucial. Además, se subraya la importancia de promover una justicia equitativa que garantice igualdad de condiciones para todas las partes involucradas, evitando la transgresión de otros derechos.

Por último, se ha identificado que la responsabilidad en accidentes de tránsito generalmente se atribuye a factores como la negligencia, la impericia y la imprudencia de ambas partes implicadas, es decir, conductores y peatones. Sin embargo, Vargas et al. (2021) observan que, en casos donde el peatón resulta herido o fallece, los familiares suelen ejercer presión para atribuir la culpa al conductor, incluso cuando este no sea responsable del hecho.

Tabla 7

¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la

complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	Considero que la jurisprudencia ha sentado una línea en los delitos imprudentes, sin embargo, esta es mejorada constantemente, y de acuerdo a cada caso en concreto.
E2	No, las teorías dogmáticas actuales no están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos. La evolución de la tecnología y la urbanización requiere un enfoque más flexible y contextualizado que contemple los nuevos desafíos en la seguridad vial y la responsabilidad.
E3	No, las teorías dogmáticas actuales no están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos. La intervención de múltiples factores, como la tecnología y la urbanización, requiere un enfoque más flexible y contextualizado para abordar adecuadamente la responsabilidad y las circunstancias de cada caso.
E4	No, las teorías dogmáticas actuales no están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, ya que no consideran adecuadamente factores como la tecnología y la urbanización, que requieren un enfoque más flexible.
E5	No están totalmente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, ya que no siempre consideran factores como la tecnología y la urbanización en su análisis.

E6 No, considero que las teorías dogmáticas actuales no están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos. La rápida evolución de la tecnología, como los vehículos autónomos y la micro movilidad, junto con la creciente urbanización y el cambio en los patrones de movilidad, requieren un enfoque más flexible y contextualizado. Las teorías tradicionales suelen centrarse en aspectos estrictamente legales y no contemplan adecuadamente factores sociales, tecnológicos y culturales, lo que puede llevar a una aplicación de la ley que no refleja la realidad actual de las dinámicas viales. Es necesario actualizar el marco normativo y las teorías subyacentes para abordar de manera efectiva estas complejidades.

E7 Las teorías dogmáticas actuales no están suficientemente adaptadas pues si bien proporcionan una base esencial, su adaptación es crucial para comprender y abordar la complejidad de los delitos de tránsito.

Nota. Elaboración propia.

Objetivo Específico 03

Proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación justa y coherente

Tabla 8

¿Cómo podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en situaciones donde hay concurrencia de infracciones?

CÓDIGO

RESPUESTAS

E1 Considero que debería mejorarse la parte de ejecución de la sanción, ello permitirá disminuir los índices de vulneración al Reglamento Nacional de Tránsito.

E2 La normativa de tránsito podría mejorarse incorporando criterios claros para la evaluación contextual de infracciones y promoviendo la capacitación continua de jueces y policías en la aplicación de estas normas. Además, sería útil establecer protocolos específicos para casos de concurrencia de infracciones.

E3 La normativa de tránsito podría mejorarse incorporando directrices que consideren factores contextuales específicos, como la infraestructura y el comportamiento local. Además, sería beneficioso establecer protocolos de evaluación que permitan a los jueces analizar la responsabilidad de cada parte en función de las circunstancias del caso, promoviendo así una justicia más equitativa.

E4 La normativa de tránsito podría mejorarse incorporando directrices que consideren factores contextuales específicos y estableciendo criterios claros para evaluar la responsabilidad de cada parte en función de las circunstancias del caso, promoviendo así una interpretación más justa.

E5 La normativa de tránsito podría mejorarse incorporando criterios más flexibles que permitan a los jueces evaluar cada caso en función de factores como el entorno, las condiciones del lugar y la conducta de ambas partes, lo que facilitaría una interpretación más contextual y justa.

E6 La normativa de tránsito podría mejorarse mediante la inclusión de directrices que fomenten un análisis contextual de cada caso, como la

consideración de factores como el entorno vial, las condiciones climáticas y el comportamiento de ambos, conductores y peatones. También se podría implementar un enfoque más integral que permita la aplicación de principios de justicia restaurativa, en lugar de centrarse únicamente en la sanción. Además, la capacitación continua de los jueces y la promoción de campañas de educación vial podrían ayudar a crear un marco más equitativo y comprensivo, que refleje la complejidad de las interacciones en las vías.

E7 La normativa no debe mejorarse debe aplicarse, y debe existir un canal del Estado en donde se logre su difusión.

Nota. Elaboración propia.

Guzmán et al. (2022) identifican diversas barreras que enfrentan los delitos y su análisis: (i) la respuesta de violencia con violencia, que implica el uso de penas severas como medio para controlar o reducir el delito, lo cual puede resultar contraproducente; (ii) la relatividad del delito, que reconoce que las conductas consideradas criminales pueden cambiar según el contexto histórico, ya que lo que hoy se clasifica como delito, mañana podría no serlo; (iii) la tendencia a buscar el “último móvil del crimen,” considerando el delito como un fenómeno social producto de la interacción de múltiples factores, lo que dificulta su comprensión y análisis integral; y (iv) la falta de un enfoque inter y transdisciplinario, que demanda la colaboración de disciplinas como la psicología, el derecho y la sociología para diseñar estrategias efectivas de prevención y combate al delito.

En cuanto al ámbito del Código Civil, no existe una normativa específica, autónoma y general que regule la concurrencia de culpa de la víctima en la generación de su propio daño, como ocurre en otros sistemas jurídicos. Debido a esta carencia, la jurisprudencia desempeña un papel fundamental al establecer criterios que permitan interpretar y aplicar el principio de concurrencia de culpas, ofreciendo soluciones aplicables a estos casos (Juanes, 2017).

Tabla 9

¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prever de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?

CÓDIGO	RESPUESTAS
E1	Tránsito y transporte están regulados cada uno por sus normas, sin embargo, si se refiere a la circulación, considero que la Municipalidad y el Ministerio deberían mejorar esa infraestructura.
E2	La normativa de tránsito podría adaptarse creando reglas específicas para bicicletas y Scooters, estableciendo carriles exclusivos, límites de velocidad y promoviendo campañas de educación vial para fomentar la convivencia segura entre peatones y estos nuevos modos de transporte.
E3	La normativa de tránsito podría adaptarse estableciendo regulaciones específicas para nuevos modos de transporte, como bicicletas y scooters, que incluyan normativas de convivencia y prioridades en espacios compartidos. Además, se debería incluir sanciones claras para infracciones cometidas tanto por conductores de estos vehículos como por peatones, fomentando así la responsabilidad compartida y la seguridad vial.
E4	La normativa de tránsito debería incluir regulaciones específicas para bicicletas y scooters, que definan claramente sus derechos y responsabilidades en espacios compartidos. Además, se deberían establecer sanciones proporcionales para infracciones cometidas por ambos grupos, promoviendo una convivencia segura.

E5 La normativa de tránsito debería adaptarse estableciendo reglas claras para los nuevos modos de transporte, como bicicletas y scooters, y regulando su interacción con peatones, con sanciones específicas que consideren la concurrencia de infracciones.

E6 La normativa de tránsito podría adaptarse para incluir regulaciones específicas que aborden la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas y scooters, y peatones. Esto podría incluir la creación de zonas de circulación diferenciadas, así como normativas claras sobre prioridades en el cruce de vías. Además, se deberían establecer sanciones proporcionales para infracciones cometidas por todos los usuarios de la vía, incluyendo a ciclistas y usuarios de scooters, para fomentar un uso responsable y seguro. Finalmente, campañas de educación vial que informen sobre las normas y promuevan el respeto mutuo entre todos los actores de la movilidad urbana serían fundamentales para mejorar la convivencia en las calles.

E7 Las normas si están adaptas, sin embargo, no existen ciclovías, entonces la norma queda en vacío al no tener objeto espacial.

Nota. Elaboración propia.

Se ha observado que la responsabilidad en accidentes de tránsito suele vincularse a factores como la inoperancia, la impericia, la negligencia y la imprudencia de ambas partes involucradas, es decir, conductores y peatones. No obstante, en situaciones donde el peatón resulta lesionado o fallece, es común que los familiares ejerzan presión para atribuir la culpa al conductor, incluso cuando este no sea responsable del incidente (Vargas et al., 2021).

En este contexto, determinar la situación jurídica de una persona y establecer la responsabilidad penal de un presunto infractor en casos de cuasidelitos o delitos de

tránsito, como los que involucran a conductores y peatones, requiere un análisis minucioso de las pruebas presentadas. Este proceso resulta esencial para evitar que se atribuya culpabilidad a quienes no hayan actuado con dolo, negligencia o imprudencia al manejar un vehículo o motocicleta. En este análisis, se identifican puntos clave relacionados con los objetivos específicos, argumentando y construyendo ideas concretas sobre el tema. Se destaca la relevancia de considerar con detenimiento las versiones de los hechos, ya que el juez tiene la responsabilidad de actuar con sensibilidad y pericia, asegurándose de no vulnerar derechos ni agravar el daño, ya sea material o inmaterial, causado a las partes implicadas (Vargas et al., 2021).

Tabla 10

¿Qué mejoras propondría en cuanto a la tipificación de las infracciones de tránsito, tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción?

CÓDIGO	FUNDAMENTO
E1	Las infracciones están reguladas en el Reglamento Nacional de Tránsito, sin embargo, propondría que en esta normativa existan sanciones de mayor gravedad, lo que permitirá, desde mi perspectiva, la disminución de infracciones de tránsito.
E2	Propondría clasificar las infracciones de tránsito en categorías que reflejen su gravedad, considerando factores como el daño causado y la intención. Además, sería útil establecer sanciones proporcionales y crear un sistema que contemple atenuantes y agravantes en función de las circunstancias específicas de cada caso.
E3	Propondría una tipificación de infracciones que distinga claramente la gravedad según el riesgo generado y el resultado de la conducta, tanto para

conductores como peatones. Además, incluiría factores agravantes o atenuantes, como el entorno y las condiciones del tránsito, para asegurar una sanción proporcional y más contextualizada.

E4 Propondría una tipificación que distinga claramente la gravedad de las infracciones según el riesgo generado y las consecuencias de cada conducta. Además, incluiría factores atenuantes y agravantes para asegurar que las sanciones reflejen adecuadamente las circunstancias específicas de cada caso.

E5 Propondría una tipificación más detallada que clasifique las infracciones según su gravedad y circunstancias, diferenciando entre faltas leves, graves y muy graves, tanto para conductores como para peatones, para asegurar sanciones más proporcionales

E6 Propondría una revisión y actualización de la tipificación de infracciones de tránsito para incluir categorías que reflejen la gravedad y las circunstancias específicas de cada caso. Esto implicaría establecer tipos de infracción diferenciados que consideren factores como el riesgo creado, las consecuencias del acto y la conducta previa de los infractores. Además, sería útil implementar un sistema de sanciones escalonadas, que permita aplicar penalidades más severas en función de la repetición de infracciones o de situaciones que agraven el riesgo, como el uso de dispositivos móviles por parte de peatones o conductores. También se debería incluir una mayor claridad sobre las infracciones cometidas por nuevos modos de transporte, asegurando que todos los actores en la vía sean igualmente responsables y sancionados conforme a la gravedad de sus acciones.

E7 Propondría una revisión integral de la tipificación de las infracciones de tránsito para conductores y peatones, buscando una mayor precisión y

Nota. Elaboración propia.

La Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 6 de noviembre de 2008 analiza el caso de una mujer de edad avanzada y una menor que fueron atropelladas al cruzar la calle por un lugar no permitido. Los familiares de las víctimas presentaron una demanda contra la aseguradora del conductor, reclamando una indemnización de 593.426,15 euros. Sin embargo, el tribunal rechazó el recurso de casación interpuesto por los demandantes, concluyendo que existió una concurrencia de culpas entre el conductor y la mujer. Esta última actuó de manera negligente al elegir un lugar inapropiado para cruzar (in eligendo), al intentar realizar la acción de forma incorrecta (in vigilando o por omisión) y al no ejercer un cuidado adecuado sobre la menor que la acompañaba.

Determinar la situación jurídica de las partes implicadas y establecer la responsabilidad penal de un presunto infractor en casos de cuasidelitos o delitos de tránsito, como aquellos que involucran a conductores y peatones, requiere un análisis detallado de las pruebas disponibles. Este examen resulta esencial para garantizar que no se atribuya responsabilidad a personas que no hayan actuado con dolo, negligencia o imprudencia al manejar un vehículo o motocicleta. En el desarrollo de este análisis, se identifican puntos clave relacionados con los objetivos específicos, construyendo argumentos sólidos y precisos. Asimismo, se subraya la necesidad de considerar cuidadosamente las versiones de los hechos, ya que el juez tiene el deber de tomar decisiones con sensibilidad y competencia, protegiendo los derechos de las partes y evitando agravar los daños, tanto materiales como inmateriales (Vargas et al., 2021).

V. DISCUSIÓN

En la discusión de resultados, se analizarán los hallazgos obtenidos a lo largo de la investigación sobre cómo la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultados de muerte en Tumbes en el año 2023.

Este apartado abordará la relación entre los factores de riesgo identificados, como el exceso de velocidad, la imprudencia de los peatones y conductores, y su impacto en la frecuencia y gravedad de los accidentes. Asimismo, se contrastarán estos resultados con la normativa vigente y las decisiones judiciales en casos similares, evaluando cómo las interpretaciones dogmáticas y la falta de un enfoque contextualizado pueden influir en la asignación de responsabilidades.

En ese sentido, con relación al objetivo general, el resultado de la tabla 2 acerca de la relación entre la inobservancia de las normas de tránsito y la imputación de delitos con resultado de muerte en Tumbes puede analizarse desde varios enfoques claves, integrando aspectos normativos, doctrinales y jurisprudenciales. Tal como señala el Reglamento Nacional de Tránsito y el Código Penal en Perú, hay un marco normativo claro sobre las infracciones de tránsito, sin embargo, la imputación de responsabilidades penales en casos donde tanto el conductor como el peatón infringen las normas sigue siendo insuficiente y desequilibrada, ello debido a que la legislación tiende a castigar más severamente al conductor, mientras que las infracciones del peatón suelen ser tratadas de manera administrativa o con sanciones menores. Este desbalance provoca dificultades en la justicia penal, especialmente en casos donde ambos actores han contribuido al resultado trágico, como en delitos con resultado de muerte.

Para ello se cuenta con la teoría de Castellano y Selma (2021) en cuanto al bien jurídico protegido en los delitos de tránsito, se destaca la importancia del deber de auxilio, el cual sanciona el abandono de una víctima, incluso si no se encuentra en un peligro grave. Esta aplicación del derecho penal busca fortalecer la protección de las expectativas de las víctimas; no obstante, se argumenta que este enfoque podría no ser el más idóneo, especialmente en situaciones de bajo riesgo, ya que podría entrar en

conflicto con el principio de mínima intervención. Es por ello que, a juicio de Mayfer (2017) el bien jurídico desempeña un papel fundamental en el ámbito penal, ya que su vulneración justifica la imposición de sanciones y es clave para el ejercicio del ius puniendi. Además, constituye un criterio esencial para determinar penas proporcionales. Estos bienes se clasifican en individuales, que protegen a personas o grupos específicos, y colectivos, que resguardan intereses relevantes para la sociedad en general. Mientras que la afectación de bienes individuales incide directamente en el desarrollo de personas concretas, la vulneración de bienes colectivos tiene un impacto indirecto en el bienestar social. Para que la afectación de bienes colectivos limite el ius puniendi, debe repercutir en intereses particulares de individuos específicos.

En este contexto, las teorías dogmáticas juegan un papel crucial para delimitar la imputación en los delitos de tránsito, basándose en el principio de imputación objetiva, que permite atribuir responsabilidades según la creación del riesgo permitido o no permitido y el nexo causal. El reto en Tumbes, al igual que a nivel nacional, radica en aplicar estas teorías de manera justa y contextualizada, considerando factores locales como la infraestructura vial y la conducta de los peatones y conductores, lo que puede influir directamente en el grado de culpabilidad. La responsabilidad penal compartida entre conductor y peatón presenta uno de los mayores desafíos para los jueces, quienes deben evaluar la proporción de responsabilidad y el nexo de causalidad en cada caso. La actual legislación no siempre provee claridad suficiente para abordar estos casos de culpa concurrente, donde ambos actores han contribuido al desenlace, lo que complica la determinación de sanciones justas. En ese sentido, la aplicación de la teoría de la imputación objetiva es clave en estos casos imprudentes con resultado de muerte. Sin embargo, los vacíos en la legislación y la falta de pruebas concluyentes pueden dificultar la labor de los magistrados en la correcta atribución de responsabilidades. Las reformas legislativas deben enfocarse en una mayor equidad en la imputación penal, considerando tanto la conducta del conductor como la del peatón, para garantizar una justicia más equitativa y eficiente en la prevención de delitos de tránsito en Tumbes y en el país.

Por tanto, adoptamos la postura también que, si un conductor causa la muerte de un peatón al manejar a exceso de velocidad, será castigado por el delito, incluso si el

peatón también infringió las normas de tránsito. Sin embargo, si el conductor manejaba a una velocidad adecuada y el peatón se cruzó imprudentemente, el conductor no será penalmente responsable, debido que cumplió con las normas de cuidado establecidas en el Código de tránsito.

Con relación al Objetivo Específico 1, la problemática relacionada con las infracciones de tránsito cometidas por conductores y peatones refleja diversas vulnerabilidades en el sistema vial, exacerbadas por factores sociales, educativos y normativos. Se tiene el resultado de la tabla 5 que, entre las normas más vulneradas por los peatones, destaca el cruce por lugares no permitidos y la desatención a señales de tránsito. Esto contrasta con las infracciones más comunes entre los conductores, como exceder los límites de velocidad y no ceder el paso. Esta diferencia influye en la dinámica de los accidentes, ya que la imprudencia peatonal aumenta el riesgo, pero las consecuencias suelen ser más graves debido a la responsabilidad que recae sobre los conductores. Se observa la necesidad de considerar la auto puesta en peligro de los peatones junto con el riesgo creado por el conductor.

Desde la teoría según Juanes (2017), puede argumentarse que, cuando se identifica a un responsable o agente causante, no es equitativo enfocar la atención exclusivamente en las acciones de la víctima que, de alguna manera, hayan influido, condicionado o facilitado el resultado desafortunado. Del mismo modo, el ordenamiento jurídico tampoco debería permitir que la totalidad del perjuicio recaiga sobre el agente responsable si la propia víctima, mediante una conducta culposa, ha contribuido a la generación del daño al no haber tomado las precauciones necesarias para proteger sus propios intereses.

Los factores que contribuyen a la persistencia de estas infracciones incluyen la falta de educación vial, una cultura de impunidad y una fiscalización deficiente. Estos elementos generan un entorno en el que tanto peatones como conductores actúan de manera imprudente, perpetuando infracciones y aumentando el riesgo de accidentes. La escasa señalización y una infraestructura inadecuada en muchas zonas agravan la situación, lo que refuerza la necesidad de intervenciones más efectivas tanto en educación como en la aplicación rigurosa de sanciones.

El conocimiento, o desconocimiento, de las normas de tránsito tiene un impacto significativo en la concurrencia de infracciones. Tanto peatones como conductores, al no estar adecuadamente informados o al desestimar las reglas, incrementan la probabilidad de cometer infracciones. La falta de educación vial está relacionada con un mayor riesgo de accidentes, lo que sugiere que una mayor concienciación y una mejor formación podrían mejorar considerablemente la seguridad vial.

En conclusión, la concurrencia de infracciones de tránsito por parte de peatones y conductores destaca la necesidad de reforzar la educación vial, mejorar la infraestructura y establecer un sistema de sanciones más efectivo para reducir los riesgos y las consecuencias de los accidentes de tránsito.

Con relación al Objetivo Específico 2, de acuerdo con el resultado de la tabla 10, la problemática actual relacionada con las infracciones de tránsito y la determinación de responsabilidad en delitos viales refleja una desconexión entre las teorías dogmáticas tradicionales y la complejidad de las situaciones modernas de tránsito, donde intervienen factores como la tecnología y la urbanización. Las teorías dogmáticas, aunque ofrecen un marco claro y predecible, no siempre permiten una interpretación flexible y contextualizada, lo que puede generar fallos que no reflejan adecuadamente las circunstancias particulares de cada caso.

Uno de los aspectos clave en esta situación es la falta de un análisis contextual previo al dictamen de sentencias en delitos de tránsito, lo que puede resultar en decisiones judiciales desproporcionadas o injustas. La falta de consideración de factores como el comportamiento de los peatones, las condiciones del entorno y los avances tecnológicos limita una correcta asignación de responsabilidad. Esto no solo afecta la equidad en la justicia, sino también la confianza en el sistema judicial y la seguridad vial.

Para abordar estas deficiencias, es necesario proponer mejoras en la normativa nacional de tránsito. Estas mejoras deberían incluir la adaptación de las teorías dogmáticas a los desafíos modernos del tránsito, mediante la incorporación de un enfoque más flexible y contextualizado. Se requiere que los jueces y operadores del sistema judicial reciban una mayor formación en análisis de factores sociales y tecnológicos que influyen en los

accidentes. Además, es fundamental revisar las normativas vigentes para que contemplen adecuadamente los nuevos desafíos derivados de la tecnología y los cambios en la movilidad urbana.

En resumen, la propuesta de mejora implica la actualización de las normativas de tránsito y de las teorías dogmáticas tradicionales, orientando el enfoque hacia una interpretación más justa, coherente y adaptada a las realidades del tránsito moderno, en el que interactúan tanto peatones como conductores bajo condiciones dinámicas y complejas.

Con relación al Objetivo Específico 03, para mejorar la normativa de tránsito y abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones, es fundamental incorporar directrices que permitan una evaluación contextual más precisa de cada caso. Esto implica que los jueces y las autoridades puedan considerar factores como las condiciones del entorno vial, la infraestructura, y el comportamiento tanto de conductores como de peatones. De esta manera, se evitarían decisiones arbitrarias y se garantizaría una justicia más equitativa, reflejando la complejidad de las situaciones que se presentan en la realidad cotidiana.

Desde la teoría en la legislación colombiana, según Rodríguez y Urrego (2023), al igual que en muchos países de América Latina clasificados como de ingresos medios, es crucial optimizar el enfoque poblacional en materia de seguridad vial y vehicular. La mayoría de los accidentes de tránsito son evitables si se implementa un sistema integral de seguridad que contemple estrategias para reducir comportamientos de riesgo o errores humanos. Esto implica adoptar medidas legislativas poblacionales, como el fortalecimiento de los estándares de diseño vehicular, un incremento en los recursos destinados al diseño y mantenimiento de las vías, la ejecución de acciones de control y prevención, una fiscalización efectiva de los infractores y la mejora de los sistemas de atención prehospitalaria.

Es importante resaltar que muchas de las intervenciones necesarias trascienden las conductas individuales y los hábitos personales. Para lograr cambios profundos y un impacto significativo en la población, es indispensable implementar políticas públicas orientadas al control y la prevención de las lesiones causadas por el tránsito (LCT). Las

estrategias basadas únicamente en comunicación, información y educación han demostrado ser insuficientes e ineficaces, con resultados limitados no solo en la prevención y control de accidentes de tránsito, sino también en otros problemas de salud pública. En este sentido, se requiere un enfoque estructural que integre múltiples niveles de acción para lograr soluciones sostenibles y de amplio alcance (Rodríguez y Urrego, 2023).

Por otro lado, Arizaga y Ochoa (2021) señalan que el concepto de delito ha evolucionado con el tiempo, volviéndose cada vez más completo y complejo. En este contexto, el delito se define como una conducta, ya sea una acción u omisión, que sea típica, culpable, punible y antijurídica. Complementariamente, Sgubbi (2024) lo describe como una conducta desarrollada libremente en violación de la ley.

Asimismo, es crucial implementar programas de capacitación continua tanto para jueces como para las fuerzas policiales. Este tipo de formación les permitiría aplicar las normas de manera más contextualizada y coherente, asegurando una interpretación justa en situaciones donde ocurren infracciones concurrentes. Además, la educación vial es un pilar indispensable para fomentar una cultura de respeto y responsabilidad entre todos los usuarios de la vía, lo que ayudaría a prevenir la repetición de este tipo de infracciones.

Otro aspecto relevante es la necesidad de adaptar la normativa a los nuevos modos de transporte, como bicicletas y scooters, que cada vez tienen más presencia en las ciudades. La creación de normativas específicas para regular su interacción con otros actores viales, como peatones y vehículos motorizados, permitiría establecer sanciones más justas y proporcionales en casos de infracción, promoviendo una convivencia segura y organizada en las vías urbanas.

Por lo que, es necesario revisar y actualizar la tipificación de las infracciones de tránsito para que refleje mejor la gravedad y las circunstancias específicas de cada caso. Clasificar las faltas en leves, graves y muy graves, así como considerar factores atenuantes y agravantes, como el daño causado o la intención, facilitaría una aplicación de sanciones más adecuada. De este modo, la normativa sería más coherente y

proporcional, asegurando que cada infracción reciba una respuesta justa en función de su contexto y su impacto.

A nivel metodológico, este estudio sobre la influencia de la inobservancia de las normas de tránsito en la imputación de delitos con resultado de muerte en Tumbes durante el 2023 tuvo limitaciones significativas en cuanto a la población estudiada y la recopilación de datos. Por ejemplo, la escasez de información detallada de casos judiciales concluidos en ese periodo. Además, de la dificultad de poder entrevistar a jueces, fiscales, policías de tránsito, abogados defensores o incluso familiares de víctimas y victimarios. Estas limitaciones fueron superadas de alguna manera al afianzarnos de fuentes bibliográficas, lo que permitió obtener un panorama más amplio a través del análisis exhaustivo de esta información.

VI. CONCLUSIONES

Con relación al análisis de cómo influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte en Tumbes en el año 2023, se revela una clara necesidad de ajustar el enfoque normativo y judicial. Si bien el Reglamento Nacional de Tránsito y el Código Penal proporcionan un marco legal, este resulta insuficiente para abordar de manera equitativa la responsabilidad compartida en casos de imprudencia mutua. Por tanto, se adopta la postura que, si un conductor causa la muerte de un peatón al manejar a exceso de velocidad, será castigado por el delito, incluso si el peatón también infringió las normas de tránsito; sin embargo, si el conductor manejaba a una velocidad adecuada y el peatón se cruzó imprudentemente, el conductor no será penalmente responsable debido a que cumplió con las normas de cuidado establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito.

Sobre el análisis de la problemática relacionada con la concurrencia de infracciones a las normas de tránsito cometidas tanto por conductores como por peatones, se evidencia una falta de educación vial y deficiencias en la infraestructura vial que agravan el riesgo de accidentes. Las infracciones más comunes, como el cruce imprudente de peatones y el exceso de velocidad de los conductores, muestran la necesidad de un enfoque más equilibrado en la imputación de responsabilidades. Esto resalta la importancia de implementar programas de concienciación vial y mejorar la fiscalización para reducir la frecuencia y gravedad de estos incidentes.

Con relación al examen de las causas y consecuencias de la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito se revela una urgente necesidad de adaptar el marco normativo a las realidades contemporáneas. La desconexión entre estas teorías y la complejidad del entorno vial moderno puede conducir a decisiones judiciales injustas, afectando la equidad y la confianza en el sistema judicial. Es crucial implementar un enfoque más flexible y contextualizado que considere factores como el comportamiento de los peatones y la tecnología. Además, la actualización de la normativa de tránsito y la capacitación de los operadores judiciales son esenciales para garantizar una justicia más coherente y adecuada a las dinámicas actuales de la movilidad urbana.

Aunado a ello, para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones de tránsito, es vital mejorar la normativa nacional incorporando directrices que permitan una evaluación contextual precisa. Esto incluye la consideración de factores como el entorno vial y el comportamiento de los actores involucrados. La capacitación continua de jueces y fuerzas policiales es fundamental para garantizar una interpretación justa y coherente de las normas. Además, adaptar la legislación a nuevos modos de transporte y actualizar la tipificación de infracciones facilitará una respuesta más equitativa y proporcional. Estas acciones contribuirán a una cultura de respeto y responsabilidad entre todos los usuarios de la vía, mejorando así la seguridad vial en el país.

Finalmente, durante el desarrollo de la investigación se presentaron algunas limitaciones metodológicas que deben ser consideradas. La principal fue la delimitación geográfica del estudio a la región Tumbes, lo cual restringe la posibilidad de generalizar los resultados a otras realidades del país. Asimismo, se encontraron dificultades para acceder a ciertos factores claves, como profesionales de justicia y funcionarios especializados en tránsito, lo que limitó la diversidad de perspectivas en las entrevistas. También se evidenció la escasa disponibilidad de información detallada en registros oficiales sobre accidentes con imprudencia compartida, lo cual dificultó el análisis contextual de algunos casos. A pesar de ello, se emplearon estrategias como la triangulación de fuentes normativas, doctrinales y testimoniales para asegurar la validez y solidez de los resultados dentro del ámbito definido

VI. RECOMENDACIONES

A partir del análisis de casos específicos de conflictos viales revisados en la investigación, se recomienda a la Corte Superior de Justicia de Tumbes desarrollar e implementar protocolos para que los jueces, al momento de imputar responsabilidad en delitos de infracciones de tránsito con resultado de muerte, consideren de manera sistemática la inobservancia de normas por parte de todos los actores involucrados (conductores y peatones), así como las circunstancias específicas del entorno vial en Tumbes durante el periodo estudiado (infraestructura, señalización, costumbres locales).

A nivel de Fiscalías en Tumbes se deberían emitir directrices claras a los fiscales para que las investigaciones de accidentes de tránsito con resultado de muerte incluyan la identificación exhaustiva de las normas de tránsito presuntamente infringidas tanto por conductores como por peatones, aportando pruebas objetivas de dichas infracciones, para ello, puede solicitar peritajes técnicos (reconstrucción de accidentes, informes policiales) que analicen detalladamente la conducta de todos los involucrados y su posible inobservancia de las normas, así como las condiciones del lugar del accidente.

La Dirección de Tránsito de Tumbes debe fortalecer los protocolos de investigación en la escena del accidente para asegurar la identificación y documentación precisa de todas las posibles infracciones de tránsito cometidas por conductores y peatones, incluyendo la recopilación de testimonios de testigos y evidencia física. Asimismo, se debe capacitar al personal policial en la normativa de tránsito aplicable a peatones y en técnicas de investigación de accidentes que permitan determinar la inobservancia de normas por parte de todos los involucrados.

Considerando las deficiencias en la infraestructura vial observadas durante el trabajo de campo, se recomienda a la Municipalidad Provincial de Tumbes y al Gobierno Regional, con la asesoría técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, intervenir de manera urgente en la mejora y adecuación del entorno urbano. Las acciones prioritarias deben contemplar la instalación de señalización clara y visible, la construcción de pasos peatonales correctamente ubicados, así como la implementación de medidas de seguridad vial en zonas de alto tránsito vehicular y peatonal. Asimismo,

se sugiere habilitar espacios seguros para la circulación de nuevos medios de transporte, como bicicletas y scooters, con el objetivo de facilitar su integración al sistema vial y reducir riesgos de accidentes.

Finalmente, se recomienda a la Defensoría del Pueblo, en coordinación con organizaciones de la sociedad civil y autoridades locales, impulsar una cultura vial basada en la corresponsabilidad de todos los actores del sistema de tránsito. A partir de los hallazgos de la investigación, se resalta la importancia de sensibilizar a la población sobre el cumplimiento de las normas de tránsito, destacando que tanto conductores como peatones tienen un rol fundamental en la seguridad vial. La articulación entre instituciones estatales y sociedad civil es clave para reducir los índices de siniestralidad, generando así un entorno vial más seguro, ordenado y justo para todos los ciudadanos de Tumbes.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Bascur, G. (2020). *Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 8.290 sobre Tránsito*. *Revista de Estudios de la Justicia*(32), 105-178.
<https://rej.uchile.cl/index.php/RECEJ/article/view/55622/61620>
- Bauman, Z. (2017). *Vida líquida*. Planeta Libros.
- Blanco, N., y Pirela, J. (2022). *La complementariedad metodológica: Estrategia de integración de enfoques en la investigación social*. *Espacios Públicos*, 18(45), 1-16. <https://espaciospublicos.uaemex.mx/article/view/19296>
- Cando-Lagla, F., y Morales-Navarrete, M. (2023). La vulneración al derecho a la defensa en el procedimiento directo en delitos de tránsito. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 6(1), 223-232. <https://doi.org/10.62452/bd1qsk09>
- Castellano, P., & Selma, A. (2021). *Cuestiones penales a debate*. J.M. Bosch Editor.
https://www.google.com.pe/books/edition/Cuestiones_penales_a_debate/sSxTEAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&dq=Bien+jur%C3%ADdico+protegido+accidente+de+tr%C3%A1nsito&pg=PA343&printsec=frontcover
- Comex Peru. (17 de enero de 2020). *Inseguridad Vial: ¿Haran algo al respecto?* comexperu.org.pe: <https://acortar.link/tnlsdW>
- Cornejo, J., y Martínez, C. (2023). *Teoría de la culpabilidad y formas de participación en los delitos*. Olejnik.
https://www.google.com.pe/books/edition/Teor%C3%ADa_de_la_culpabilidad_y_formas_de_p/PU_pEAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&dq=%22Teor%C3%ADa+de+la+imputaci%C3%B3n+objetiva%22&pg=PA92&printsec=frontcover
- Cruz, I. (2020). La imputación objetiva y la conducta de la víctima en los delitos imprudentes por accidente de tránsito en Ecuador. *Revista Dilemas Contemporáneos*. DOI: <https://doi.org/10.46377/dilemas.v33i1.2110>

- Defensoría del Pueblo. (2023). *Reporte Defensorial de accidentes de tránsito*. Defensoría del Pueblo. chrome-extension://efaidnbmninnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.defensoria.gob.pe/wp-content/uploads/2023/04/Reporte-Defensorial-de-accidentes-de-tr%C3%A1nsito-N01-Abril-2023.pdf
- Defensoria del Pueblo. (21 de 12 de 2022). *La necesidad de contar con una Agencia Nacional de Seguridad Vial en el Perú. Informe de adjuntía N° 022-2022-DP/AMASPPI*. <https://acortar.link/t4k2uJ>
- Durán, R. (2023). *Homicidio imprudente en el tránsito vial: jurisprudencia contradictoria a partir de dogmática aplicada incorrectamente*. *Revista Oficial del Poder Judicial*, 15(19), 399-441. <https://doi.org/10.35292/ropj.v15i19.738>
- Feijoo, B. (2023). *La estabilización normativa como función del derecho penal*. Ediciones Olejnik. https://www.google.com.pe/books/edition/La_estabilizaci%C3%B3n_normativa_como_funcion/yD3sEAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&dq=%22Teor%C3%ADa+de+la+imputaci%C3%B3n+objetiva%22&pg=PA85&printsec=frontcover
- Florián, G., Morales, P., Recalde, A., & Ulloa, C. (2023). *La autopuesta en peligro en delitos culposos por accidente de tránsito y la esponsabilidad penal, Perú 2023*. *Revista Científica Multidisciplinar*, VII(4), 651-669. https://doi.org/https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v7i4.6902
- Fuster, D. (2019). *Investigación cualitativa. Método fenomenológico hermenéutico*. *Propósitos y Representaciones*, 201-229. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.20511/pyr2019.v7n1.267URL>
- Gallardo, E. (2017). *Metodología de la Investigación*. Huancayo. Universidad Continental, 1-98. <https://repositorio.continental.edu.pe/handle/20.500.12394/4278>

Gonzales Barrón, G. (2021). *Los Derechos Reales y su inscripción registral*. El Búho E.I.R.L.

Gutierrez, W. (2011). *Vocabulario de uso judicial*. El Búho E.I.R.L.

Hernández-Sampieri, R. y Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Mc Graw Hill.
<https://acortar.link/nIEptp>

Izquierdo, M. (2024). *Desentrañando el delito: Un viaje por las principales teorías dogmáticas u los retos actuales*. *Revista de Estudios Jurídicos*, 2024(24).
<https://doi.org/10.17561/rej.n24.8909>

Jumbo-Jumbo, D. (2024). Mecanismos de reparación integral aplicados en los delitos culposos de tránsito con resultado de muerte. *MQRInvestigar*, 8(3), 381–398.
<https://doi.org/10.56048/MQR20225.8.3.2024.381-398>

Liza, L. (2022). *Importancia de la motivación de las resoluciones*. *Revista Oficial del Poder Judicial*, 10.35292/ropj.v14i18.610.

Lozano , J. (2020). *Tratado de Derecho Concursal en el Perú*. Pacífico Editores SAC.

Mayer, L., & Vera, J. (2022). *Sistematicidad y técnica legislativa en materia penal: un estudio a partir de los delitos nucleares de la Ley de Tránsito chilena*. *Derecho PUCP*(88), 155-180.
<https://doi.org/https://doi.org/10.18800/derechopucp.202201.006>

Meléndez-Vega, V. y Vázquez-Martínez, D. (2021). La vulneración al principio del doble conforme en las contravenciones de tránsito que no impliquen a la privación de la libertad. *Polo del Conocimiento: Revista científico – profesional*, 6(1), 941-962. <https://acortar.link/wWm99u>

Mila, F. (2023). *Manual de Derecho Penal. Parte General Fundamentos dogmáticos de la teoría del delito desde el funcionalismo constitucional*. J.M. Bosch Editor.
https://www.google.com.pe/books/edition/Manual_de_Derecho_Penal_Parte_Ge

[neral/3ITVEAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&dq=%22Teor%C3%ADa+de+la+imputaci%C3%B3n+objetiva%22&pg=PA440&printsec=frontcover](https://doi.org/10.5944/rduned.28.2021.32884)

Mingorance, A. (2021). *El derecho penal del riesgo. Apuntes sobre su aplicación en el ámbito de la seguridad vial*. *REVISTA DE DERECHO UNED*(28), 397 - 429. <https://doi.org/https://doi.org/10.5944/rduned.28.2021.32884>

Ministerio de Justicia. (20 de setiembre de 2020). *Ministerio de Justicia y Derechos Humanos*.

MTC. (2009). *Aprueban Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC*. Ministro de Transportes y Comunicaciones. <https://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2020/06/Texto-%C3%A9nico-Ordenado-del-Reglamento-Nacional-de-Tr%C3%A1nsito-DS-N%C2%BA-016-2009-MTC.pdf>

Murillo, F, Bedoya, J, y López, L. (2023). El sicariato: una mirada al fenómeno desde la perspectiva criminológica. *Revista Criminalidad*, 65(2), 105-122. <https://doi.org/10.47741/17943108.487>

Ñaupas, H., Valdivia, M., Palacios, J., & Romero, H. (2018). *Metodología de la investigación cuantitativa-cualitativa y redacción de la tesis*. Bogotá: Ediciones de la U.

OMS. (13 de diciembre de 2023). *A pesar de los notorios progresos, la seguridad vial sigue siendo un problema apremiante para el mundo*. who.int: <https://acortar.link/SRtPUy>

OMS. (13 de Diciembre de 2023). *Traumatismos causados por el tránsito*. Traumatismos causados por el tránsito: <https://www.who.int/es/news-room/factsheets/detail/road-traffic-injuries>

OMU. (24 de 12 de 2023). *La seguridad vial en LATAM*. Observatorio de Movilidad Urbana: <https://acortar.link/GNWgsi>

- Passanante, L. (2021). Debido proceso y principio de legalidad en la interpretación de las normas procesales. *Revista De La Maestría En Derecho Procesal*, 9(1), 17-41. <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoprocesal/article/view/24708>
- Pedreira, F., & García, B. (2023). *La teoría jurídica del delito en un estado de derecho*. J.M. Bosch Editor. https://www.google.com.pe/books/edition/La_teor%C3%ADa_jur%C3%ADdica_del_delito_en_un_estado_de_derecho/Uh_yEAAAQBAJ?hl=es&gbpv=1&dq=%22Teor%C3%ADa+de+la+imputaci%C3%B3n+objetiva%22&pg=PA45&printsec=frontcover
- Polaino, M. (2020). *Delitos contra la seguridad vial: una visión crítica de la regulación española*. *Revista CAP Juridica Central*, IV(7), 103-128. <https://revistadigital.uce.edu.ec/index.php/CAP/article/view/2900>
- Retamal, G. (2020). *Delitos contra la ordenación del tráfico vial en Chile: Los tipos delictivos establecidos en la Ley 18.290 sobre Tránsito*. *Revista de estudios de la justicia*(32), 105-178. <https://doi.org/https://doi.org/10.5354/0718-4735.2020.55622> URL
- Rosa, B. d. (2023). *La imputación subjetiva como factor determinante en el delito de homicidio culposo por inobservancia de las reglas de tránsito*. Universidad César Vallejo. <https://repositorio.ucv.edu.pe/handle/20.500.12692/138217>
- Solar, D. (28 de octubre de 2023). *Al menos 2 mil personas murieron por accidentes de tránsito en lo que va del 2023*. infobae: <https://acortar.link/loFKsx>
- Vanerio, P., Trostchansky, J., Machado, F., & Barrios, G. (2018). *Impacto de la ley uruguaya de seguridad vial en la mortalidad por siniestros de tránsito*. *Revista Médica Uruguaya*, XXXIV(3), 149-154. <http://www.scielo.edu.uy/pdf/rmu/v34n3/1688-0390-rmu-34-03-45.pdf>
- Vargas, P., Flores, E., Delgado, O., y Vargas, P. (2021). Análisis de responsabilidad penal en infracciones de Tránsito del peatón como víctima e irresponsable

concurrente. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 7(2), 87-104. DOI: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v7i2.1784>

Vasquez, A. (2021). *La longevidad. En R. Hernandez, Los derechos del Ciudadano* (pág. 47). San Marco E.I.R.L.

Vera, C., Dueñas, D. y Cevallos, E. (2022). Caso Contencioso Administrativo 13802-2017-00086: “El principio de legalidad como garantía constitucional del derecho al debido proceso en la *sentencia* dictada por el Tribunal de lo Contencioso Administrativo y Tributario con sede en el cantón Portoviejo, que declara la nulidad de las resoluciones administrativas disciplinarias emitidas por la Policía Nacional del Ecuador, Honorable Consejo de Clases y Policía y Ministerio del Interior” (Tesis de pregrado, Universidad San Gregorio de Portoviejo). Repositorio USGP. <https://acortar.link/zUyF0k>

ANEXOS

Anexo 01. Matriz de consistencia lógica

Título	Enunciado del problema	Objetivos	Variable	Metodología	Población y muestra
Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en Tumbes, 2023.	General	General	Inobservancia de las reglas de tránsito en la imputación de delitos con resultados de muerte	Tipo	Abogados Especialistas en materia penal
	¿De qué manera influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte, Tumbes, 2023?	Analizar cómo influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte, Tumbes, 2023.		Cualitativo	
	Específicos	Específicos		Nivel	
	¿Cuáles son las características específicas de la problemática que surge cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito, y cómo afectan estas infracciones a la imputación de responsabilidades?	Analizar las características específicas de la problemática relacionada con la concurrencia de infracciones a las normas de tránsito cometidas tanto por conductores como por peatones.		Descriptivo simple	
	¿Qué causas subyacen en la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito sin un análisis	Examinar las causas y consecuencias de la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de		Diseño	
				No experimental	Criterios de selección de las personas (fuente de recojo de datos)

	previo y contextualizado, y cuáles son sus consecuencias para la justicia en estos casos?	tránsito sin un análisis previo y contextualizado.			
	¿Qué mejoras podrían implementarse en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y asegurar una interpretación legal justa y coherente?	Proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación legal justa y coherente.		Técnica: Entrevista. Instrumento: Guía de entrevista.	

Anexo 02. Matriz de definición y operacionalización de la variable en estudio

Título	Variable en estudio	Definición conceptual	Definición operacional
			Indicadores de la variable
Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023.	Inobservancia de las reglas de tránsito en la imputación de delitos con resultados de muerte	La inobservancia de las reglas de tránsito en la imputación de delitos con resultados de muerte se refiere a la falta de cumplimiento de las normas y regulaciones de tráfico por parte de un individuo, ya sea un conductor o peatón, que resulta en un accidente fatal. Esta inobservancia puede incluir acciones como el exceso de velocidad, conducir bajo la influencia del alcohol o drogas, no respetar señales de tráfico, o cualquier otra conducta imprudente que cause la muerte de otra persona. En términos legales, esta falta de cumplimiento se considera un factor determinante en la responsabilidad del individuo por el resultado mortal del accidente, lo que puede llevar a sanciones penales (Durán, 2023).	<ul style="list-style-type: none"> - Reglas de tránsito - Falta de cumplimiento de las normas y regulaciones - Conducta imprudente que genera la muerte. - Responsabilidad penal.

Anexo 03. Ficha técnica de los instrumentos

GUÍA DE ENTREVISTA

Título: ANÁLISIS DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS REGLAS DE TRÁNSITO EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADOS DE MUERTE – TUMBES, 2023

Entrevistado:

Cargo / grado académico:

Institución donde laborar:

Finalidad de la entrevista: Se presenta la entrevista que será utilizada en la investigación titulada “ANÁLISIS DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS REGLAS DE TRÁNSITO EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADOS DE MUERTE – TUMBES, 2023”:

Indicaciones: Se le pide que lea cada pregunta con atención para poder responder sinceramente, basándose en su experiencia y juicio.

OBJETIVO GENERAL

Analizar cómo influye la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito sobre la imputación de delitos con resultados de muerte, Tumbes, 2023

Preguntas:

1. Según su experiencia ¿cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?

2. Según su experiencia, ¿cuáles son los mayores desafíos que enfrentan los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?
3. Según su experiencia ¿qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito, y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?

OBJETIVO ESPECÍFICO 1

Analizar las características específicas de la problemática relacionada con la concurrencia de infracciones a las normas de tránsito cometidas tanto por conductores como por peatones.

4. Desde su perspectiva ¿qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?
5. En su opinión, ¿qué factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?
6. Desde su perspectiva ¿cómo evalúa el impacto del conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en la concurrencia de infracciones?

OBJETIVO ESPECÍFICO 2

Examinar las causas y consecuencias de la aplicación de teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito sin un análisis previo y contextualizado.

7. ¿Cuáles considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?

8. ¿Qué impacto tiene la falta de análisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?
9. ¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?

OBJETIVO ESPECÍFICO 3

Proponer aspectos de mejora en la normativa nacional de tránsito para abordar adecuadamente las situaciones de concurrencia de infracciones y garantizar una interpretación justa y coherente.

10. ¿Cómo podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en situaciones donde hay concurrencia de infracciones?
11. ¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prever de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?
12. ¿Qué mejoras propondría en cuanto a la tipificación de las infracciones de tránsito, tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción?

ANEXO 4: Evidencias de la validación del instrumento

Experto 01:

Formato de Carta de Presentación al Experto

CARTA DE PRESENTACIÓN

Magíster / Doctor: *Magister Oscar Alexis Huancayo Seruquis*
Presente -
Tema: PROCESO DE VALIDACIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS

Ante todo, saludarlo cordialmente y agradecerle la comunicación con su persona para hacer de su conocimiento que yo: GIMENEZ ALVAREZ YSSAYTH MARCOS egresado del programa académico de Derecho de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, debo realizar el proceso de validación de mi instrumento de recolección de información, motivo por el cual acudo a Ud. para su participación en el Juicio de Expertos.

Mi proyecto se titula: "Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023" y envío a Ud. el expediente de validación que contiene:

- Ficha de Identificación de experto para proceso de validación
- Carta de presentación
- Matriz de operacionalización de variables
- Matriz de consistencia
- Ficha de validación

Agradezco anticipadamente su atención y participación, me despido de usted.

Atentamente,
Oscar Alexis Huancayo Seruquis
Firma

DNI: 45.889.887.....

4

Formato de Ficha de Validación (para ser llenado por el experto)

FICHA DE VALIDACIÓN*
TÍTULO AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE EN TUMBES, 2023

Variable 1:	Relevancia		Pertinencia		Claridad		Observaciones
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	
Inobservancia de las reglas de tránsito en la imputación de delitos con resultados de muerte	X		X		X		
1 Según su experiencia ¿cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?	X		X		X		
2 Según su experiencia, ¿cuáles son los mayores desafíos que enfrentan los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?	X		X		X		
3 Según su experiencia ¿qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito, y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?	X		X		X		
4 Desde su perspectiva ¿qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?	X		X		X		

5	En su opinion, ¿qué factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?	X		X		X			
6	Desde su perspectiva ¿cómo evalúa el impacto del conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en la concurrencia de infracciones?	X		X		X			
7	¿Cuales considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?	X		X		X			
8	¿Que impacto tiene la falta de analisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?	X		X		X			
9	¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?	X		X		X			
10	¿Cómo podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en	X		X		X			

	situaciones donde hay concurrencia de infracciones?						
11	¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prever de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?	X	X	X			
12	¿Qué mejoras propondría en cuanto a la tipificación de las infracciones de tránsito, tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción?	X	X	X			

Recomendaciones: *Todo Confirme*

Opinión de experto: Aplicable (X) No aplicable ()

Nombres y Apellidos de experto: *Dr/Mg Oscar Alvaro Henríquez Serrano* DNI: *45.384.849*

Oscar Alvaro Henríquez Serrano
45384849
Firma



decisiones más justas y equitativas. En caso de que se sienta incómodo o desee interrumpir su participación en cualquier momento, puede hacerlo sin ninguna consecuencia negativa.

5. Confidencialidad

Toda la información que proporcione será tratada de manera confidencial. Sus respuestas serán codificadas y los datos personales no serán divulgados en ningún momento. Los resultados de este estudio podrán ser utilizados para publicaciones científicas, pero los resultados serán de Participación voluntaria

Su participación en este estudio es completamente voluntaria. Usted tiene derecho a:

- Decidir si desea participar o no.
- Interrumpir su participación en cualquier momento sin ninguna consecuencia.
- Hacer preguntas en cualquier momento y recibir respuestas claras sobre cualquier aspecto de la investigación.

6. Derechos del participante

Usted tiene derecho a:

- Solicitar más información sobre la investigación.
- Retirarse en cualquier momento sin que esto afecte su relación con los investigadores o la institución.
- Preguntar sobre el manejo de la información obtenida y cómo será utilizada.

7. Consentimiento

Si tiene alguna duda o pregunta sobre este estudio, puede ponerse en contacto con el investigador principal al número de celular..... correo:.....

Por favor, lea cuidadosamente este documento antes de tomar una decisión. Si está de acuerdo en participar en este estudio, firme a continuación:

Firma del participante: *Lucas Alex. Huamayo Serranquí*

Fecha: 10.10.12025

Firma del investigador: *[Firma]*

Fecha: 10.10.12025

Experto 02:

Formato de Carta de Presentación al Experto

CARTA DE PRESENTACIÓN

Magister / Doctor: *Magister Elber Alexander Saldarriaga Loto.*
Presente. -
Tema: PROCESO DE VALIDACIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS

Ante todo, saludarlo cordialmente y agradecerle la comunicación con su persona para hacer de su conocimiento que yo: GIMENEZ ALVAREZ YSSAYTH MARCOS egresado del programa académico de Derecho de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, debo realizar el proceso de validación de mi instrumento de recolección de información, motivo por el cual acudo a Ud. para su participación en el Juicio de Expertos.

Mi proyecto se titula: "Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023" y envío a Ud. el expediente de validación que contiene:

- Ficha de Identificación de experto para proceso de validación
- Carta de presentación
- Matriz de operacionalización de variables
- Matriz de consistencia
- Ficha de validación

Agradezco anticipadamente su atención y participación, me despido de usted.

Atentamente,



Firma

Egresado

DNI: *75607097*

Formato de Ficha de Validación (para ser llenado por el experto)

FICHA DE VALIDACIÓN
 TÍTULO AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE EN TUMBES, 2023

Variable 1	Relevancia		Pertinencia		Claridad		Observaciones
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	
1 Según su experiencia ¿cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?	X		X		X		
2 Según su experiencia ¿cuáles son los mayores delitos que entienden los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?	X		X		X		
3 Según su experiencia ¿qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?	X		X		X		
4 Desde su perspectiva ¿qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?	X		X		X		

5	En su opinión, ¿que factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?	X		X		X			
6	Desde su perspectiva ¿como evalúa el impacto del conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en la concurrencia de infracciones?	X		X		X			
7	¿Cuales considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?	X		X		X			
8	¿Que impacto tiene la falta de análisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?	X		X		X			
9	¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?	X		X		X			
10	¿Como podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en	X		X		X			

11	¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prevenir de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?	X	X	X	X		
12	¿Qué mejoras propondría en cuanto a la aplicación de las infracciones de tránsito tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción?	X	X	X	X		

Recomendaciones:

Yack de Ordoñez

Opinión de experto: Aplicable (Y) No aplicable ()
 Nombres y Apellidos de experto: *Dr. Mg. Eddy Hernández Rodríguez* DNI: *99610995*

Eddy Hernández Rodríguez
 Firmado



decisiones más justas y equitativas. En caso de que se sienta incómodo o desee interrumpir su participación en cualquier momento, puede hacerlo sin ninguna consecuencia negativa.

5. Confidencialidad

Toda la información que proporcione será tratada de manera confidencial. Sus respuestas serán codificadas y los datos personales no serán divulgados en ningún momento. Los resultados de este estudio podrán ser utilizados para publicaciones científicas, pero los resultados serán de Participación voluntaria.

Su participación en este estudio es completamente voluntaria. Usted tiene derecho a:

- Decidir si desea participar o no.
- Interrumpir su participación en cualquier momento sin ninguna consecuencia.
- Hacer preguntas en cualquier momento y recibir respuestas claras sobre cualquier aspecto de la investigación.

6. Derechos del participante

Usted tiene derecho a:

- Solicitar más información sobre la investigación.
- Retirarse en cualquier momento sin que esto afecte su relación con los investigadores o la institución.
- Preguntar sobre el manejo de la información obtenida y cómo será utilizada.

7. Consentimiento

Si tiene alguna duda o pregunta sobre este estudio, puede ponerse en contacto con el investigador principal al número de celular: correo:

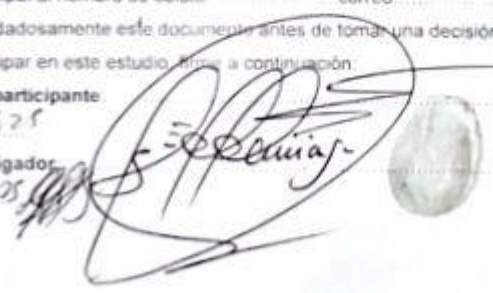
Por favor, lea cuidadosamente este documento antes de tomar una decisión. Si está de acuerdo en participar en este estudio, firme a continuación:

Firma del participante:

Fecha: 10.10.25

Firma del investigador:

Fecha: 10.10.25

The image shows a large, stylized handwritten signature in black ink that overlaps the signature line and extends upwards. To the right of the signature is a circular embossed stamp, likely an official seal or logo, which is partially obscured by the signature. The signature appears to be written in a cursive or semi-cursive style.

Experto 03:

Formato de Carta de Presentación al Experto

CARTA DE PRESENTACIÓN

Magister / Doctor: Magister Elvis Alexander Aponte Dios

Presente. -

Tema: PROCESO DE VALIDACIÓN A TRAVÉS DE JUICIO DE EXPERTOS

Ante todo, saludarlo cordialmente y agradecerle la comunicación con su persona para hacer de su conocimiento que yo: GIMENEZ ALVAREZ YSSAYTH MARCOS egresado del programa académico de Derecho de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote, debo realizar el proceso de validación de mi instrumento de recolección de información, motivo por el cual acudo a Ud. para su participación en el Juicio de Expertos.

Mi proyecto se titula: "Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023" y envío a Ud. el expediente de validación que contiene:

- Ficha de Identificación de experto para proceso de validación
- Carta de presentación
- Matriz de operacionalización de variables
- Matriz de consistencia
- Ficha de validación

Agradezco anticipadamente su atención y participación, me despido de usted.

Atentamente,


Firma

DNI: 75607097

Egresado

Formato de Ficha de Validación (para ser llenado por el experto)

FICHA DE VALIDACIÓN
 TÍTULO: AUSENCIA DEL CRITERIO DE INOBSERVANCIA DE LAS NORMAS DE TRÁNSITO Y SU INFLUENCIA EN LA IMPUTACIÓN DE DELITOS CON RESULTADO DE MUERTE EN TUMBES, 2023

Variable 1:	Relevancia		Pertinencia		Claridad		Observaciones
	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	Cumple	No cumple	
Inobservancia de las reglas de tránsito en la imputación de delitos con resultados de muerte	X		X		X		
1 Según su experiencia ¿cómo evalúa la actual legislación peruana en relación con la imputación de responsabilidad penal cuando tanto conductores como peatones infringen las normas de tránsito?	X		X		X		
2 Según su experiencia, ¿cuáles son los mayores desafíos que enfrentan los jueces al imputar delitos con resultados de muerte en casos donde tanto conductores como peatones han infringido las normas de tránsito?	X		X		X		
3 Según su experiencia ¿qué papel juegan las teorías dogmáticas en la imputación de delitos de tránsito, y cómo afecta la falta de un análisis contextualizado en las decisiones judiciales en Tumbes?	X		X		X		
4 Desde su perspectiva ¿qué elementos específicos de las normas de tránsito cree que son más vulnerados por los peatones en comparación con los conductores, y cómo afecta esta diferencia la dinámica de los accidentes?	X		X		X		

5	En su opinión, ¿qué factores sociales, culturales o educativos contribuyen a la persistencia de infracciones tanto de conductores como de peatones en Perú?	X		X		X			
6	Desde su perspectiva ¿cómo evalúa el impacto del conocimiento (o desconocimiento) de las normas de tránsito por parte de peatones y conductores en la concurrencia de infracciones?	X		X		X			
7	¿Cuáles considera que son las razones principales por las que las teorías dogmáticas tradicionales siguen siendo aplicadas en la imputación de delitos de tránsito, a pesar de la falta de un análisis contextualizado?	X		X		X			
8	¿Qué impacto tiene la falta de análisis previo y contextualizado en la correcta determinación de responsabilidad en los delitos de tránsito, según su experiencia?	X		X		X			
9	¿Considera que las teorías dogmáticas actuales están suficientemente adaptadas a la complejidad de los delitos de tránsito modernos, donde intervienen múltiples factores, como tecnología y urbanización?	X		X		X			
10	¿Cómo podría la normativa de tránsito mejorarse para permitir una interpretación más contextual y justa en	X		X		X			

	Situaciones donde hay concurrencia de infracciones?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11	¿Cómo podría la normativa de tránsito adaptarse para prever de manera más adecuada la interacción entre nuevos modos de transporte, como bicicletas o scooters, y peatones, cuando ambos infringen las normas?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
12	¿Que mejoras propondría en cuanto a la tipificación de las infracciones de tránsito, tanto de conductores como de peatones, para garantizar que se refleje mejor la gravedad y las circunstancias de cada infracción?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Recomendaciones: *Aplicable*

Opinión de experto: Aplicable (X) No aplicable ()

Nombres y Apellidos de experto: Dr / Mg *Elvis Alexander Aparicio Ros* DNI *40082614*

Elvis Aparicio Ros
Firma



decisiones más justas y equitativas. En caso de que se sienta incómodo o desee interrumpir su participación en cualquier momento, puede hacerlo sin ninguna consecuencia negativa.

5. Confidencialidad

Toda la información que proporcione será tratada de manera confidencial. Sus respuestas serán codificadas y los datos personales no serán divulgados en ningún momento. Los resultados de este estudio podrán ser utilizados para publicaciones científicas, pero los

Participación voluntaria

Su participación en este estudio es completamente voluntaria. Usted tiene derecho a:

- Decidir si desea participar o no.
- Interrumpir su participación en cualquier momento sin ninguna consecuencia.
- Hacer preguntas en cualquier momento y recibir respuestas claras sobre cualquier aspecto de la investigación.

6. Derechos del participante

Usted tiene derecho a:

- Solicitar más información sobre la investigación.
- Retirarse en cualquier momento sin que esto afecte su relación con los investigadores o la institución.
- Preguntar sobre el manejo de la información obtenida y cómo será utilizada.

7. Consentimiento

Si tiene alguna duda o pregunta sobre este estudio, puede ponerse en contacto con el investigador principal al número de celular..... correo:.....

Por favor, lea cuidadosamente este documento antes de tomar una decisión. Si está de acuerdo en participar en este estudio, firme a continuación:

Firma del participante:

Fecha: 10.10.25

Firma del investigador: *[Firma manuscrita]*

Fecha: 10.10.25

Anexo 04: Protocolo de consentimiento informado para entrevistas

ANEXO 4: PROTOCOLO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENCUESTAS

La finalidad de este protocolo, es informarle sobre la investigación que se desea realizar y solicitarle su consentimiento. De aceptar, el investigador y usted se quedarán con una copia.

La presente investigación se titula

Ausencia del criterio de intersecurancia de los nombres de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte Tumbes, 2023 y es dirigido por Yssayth Marcos Gimenez

Gimenez, investigador de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote.

El objetivo de la investigación es:

Describir como la ausencia del criterio de la intersecurancia de los nombres de tránsito influyen sobre la imputación de delitos con resultado de muerte Tumbes, 2023.

Para ello, se le invita a participar en una encuesta que le tomará _____ minutos de su tiempo. Su participación en la investigación es completamente voluntaria y anónima. Usted puede decidir interrumpirla en cualquier momento, sin que ello le genere ningún perjuicio. Si tuviera alguna inquietud y/o duda sobre la investigación, puede formularla cuando crea conveniente.

Al concluir la investigación, usted será informado de los resultados a través de

WhatsApp. Si desea, también podrá escribir al correo

_____ para recibir mayor información. Asimismo, para consultas sobre aspectos

éticos, puede comunicarse con el Comité de Ética de la Investigación de la universidad Católica

los Ángeles de Chimbote y con el autor del trabajo el correo electrónico es: mgslu.19652000@gmail.com

Si está de acuerdo con los puntos anteriores, complete sus datos a continuación:

Nombre:

Elben Alexander Saldaniaga Ruto

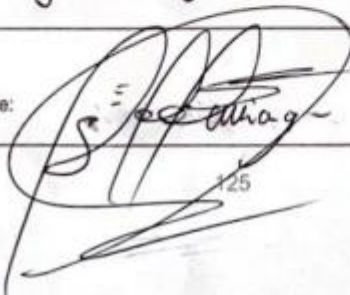
Fecha:

12/10/2023

Correo electrónico:

jsaldaniagaruto@gmail.com

Firma del participante:



ANEXO 4: PROTOCOLO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENCUESTAS

La finalidad de este protocolo, es informarle sobre la investigación que se desea realizar y solicitarle su consentimiento. De aceptar, el investigador y usted se quedarán con una copia. La presente investigación se titula

Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte Tombes y es dirigido (2023).

por Yssayth Marcos Gimenez

Alvarez, investigador de la Universidad Católica Los Angeles de Chimbote.

El objetivo de la investigación es:

Describir como la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influyen sobre la imputación de delitos con resultado de muerte Tombes, 2023.

Para ello, se le invita a participar en una encuesta que le tomará 40 minutos de su tiempo. Su participación en la investigación es completamente voluntaria y anónima. Usted puede decidir interrumpirla en cualquier momento, sin que ello le genere ningún perjuicio. Si tuviera alguna inquietud y/o duda sobre la investigación, puede formularla cuando crea conveniente.

Al concluir la investigación, usted será informado de los resultados a través de

Whatsapp.

Si desea, también podrá escribir al correo _____ para recibir mayor información. Asimismo, para consultas sobre aspectos

éticos, puede comunicarse con el Comité de Ética de la Investigación de la universidad Católica los Angeles de Chimbote y con el autor del trabajo el correo electrónico es: mas1201960@gmail.com

Si está de acuerdo con los puntos anteriores, complete sus datos a continuación:

Nombre:

DAVID ANSELMI MIGUEL INCACASI

Fecha:

12 de abril del 2025

Correo electrónico:

David.miguelincacasi064@gmail.com

Firma del participante:



ANEXO 4: PROTOCOLO DE CONSENTIMIENTO INFORMADO PARA ENCUESTAS

La finalidad de este protocolo, es informarle sobre la investigación que se desea realizar y solicitarle su consentimiento. De aceptar, el investigador y usted se quedarán con una copia.

La presente investigación se titula

Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023.
por J.S. Santos Horcos Binañez

Alvaréz, investigador de la Universidad Católica Los Ángeles de Chimbote.

El objetivo de la investigación es:

Describir como la ausencia del criterio de la inobservancia de las normas de tránsito influye sobre la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes 2023.

Para ello, se le invita a participar en una encuesta que le tomará 40 minutos de su tiempo. Su participación en la investigación es completamente voluntaria y anónima. Usted puede decidir interrumpirla en cualquier momento, sin que ello le genere ningún perjuicio. Si tuviera alguna inquietud y/o duda sobre la investigación, puede formularla cuando crea conveniente.

Al concluir la investigación, usted será informado de los resultados a través de

Whatsapp. Si desea, también podrá escribir al correo

_____ para recibir mayor información. Asimismo, para consultas sobre aspectos

éticos, puede comunicarse con el Comité de Ética de la Investigación de la universidad Católica

los Ángeles de Chimbote y con el autor del trabajo el correo electrónico es: mgs10019602000@gmail.com

Si está de acuerdo con los puntos anteriores, complete sus datos a continuación:

Nombre:

Juán Miguel Alvaréz Binañez

Fecha:

10 de abril del 2025

Correo electrónico:

miguel_aj10@hotmail.com

Firma del participante:



Anexo 05. Declaración jurada de compromiso ético no plagio

ANEXO 5: DECLARACIÓN JURADA DE COMPROMISO ÉTICO NO PLAGIO

Mediante el presente documento denominado **DECLARACIÓN DE COMPROMISO ÉTICO Y NO PLAGIO** el autor(a) del presente trabajo de investigación titulado: **Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en tumbes, 2023**: declaro conocer las consecuencias por la infracción de las normas del Reglamento de Investigación de la Universidad Católica los Ángeles de Chimbote y el Reglamento del Registro Nacional de Trabajos de Investigación para optar grados académicos y títulos profesionales – RENATI; que exigen veracidad y originalidad de todo trabajo de investigación. También declaro que al examinar la fuente de recojo de datos tuve acceso a nombres, apellidos o datos sensibles, estos datos se protegen para preservar su identidad y derechos constitucionales. Finalmente, declaro que la presente investigación es auténtica, y es el resultado de un trabajo personal, elaborado bajo los principios de la buena fe y respeto de los derechos de autor y propiedad intelectual. Las fuentes usadas están en las citas y demás datos en las referencias bibliográficas conforme orienta las normas APA. Para los fines que corresponda se suscribe y se estampa la huella digital la misma que se encuentra registrada en el DNI. Chimbote, 10 de Abril del 2025.



FIRMA Y HUELLA DIGITAL DEL TESISISTA

Gimenez Alvarez, Ysseyth Marcos

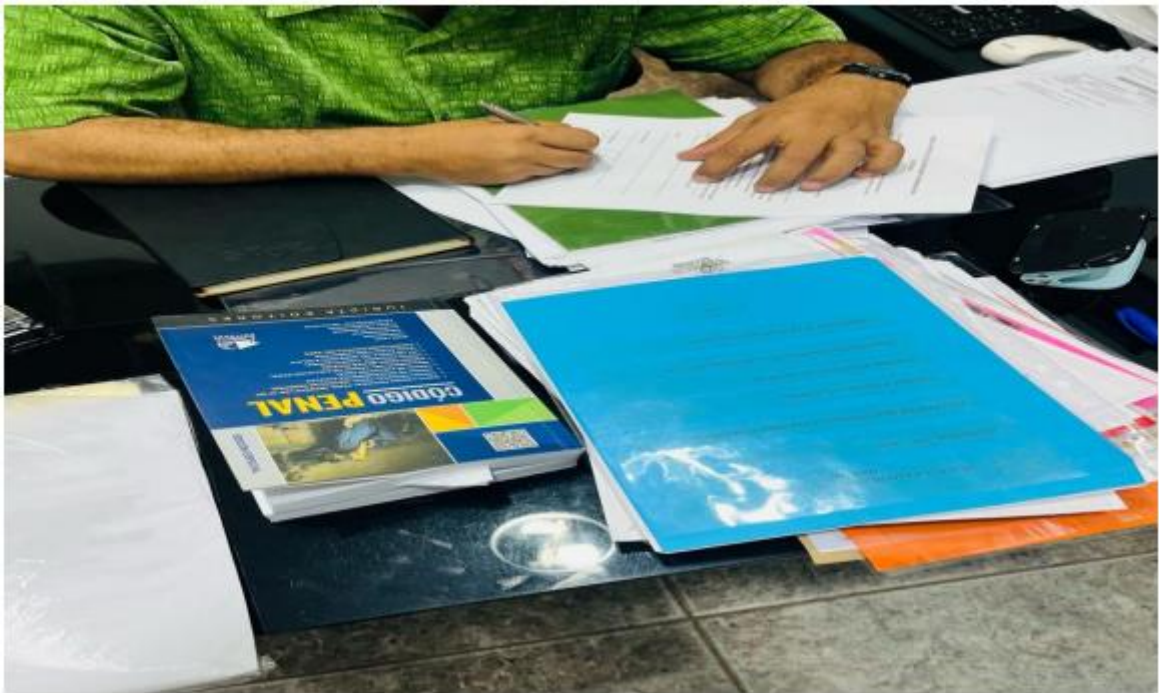
APELLIDOS Y NOMBRES

N° DE DNI: 1867099

2106172144

N° DE CÓDIGO DEL ESTUDIANTE

Anexo 06. Evidencias de la ejecución





Anexo 07. Ficha de Identificación del Experto

Experto 01:

Anexo 5
Validación de instrumentos de recolección de información
Anexo 4
Ficha de Identificación del Experto

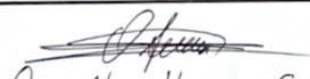
Ficha de Identificación del Experto para proceso de validación


Nombres y Apellidos: Oscar Alexis Huancayo Sernaquí
N° DNI / CE: 45384847 Edad: 36
Teléfono / celular: 922 830442 Email: oscaralexishuancayo1@gmail.com

Título profesional: Abogado
Grado académico: Maestría Doctorado: _____
Especialidad: Derechos Penal, Procesal Penal y Litigación Penal
Institución que labora: Esc. de Juris. Huancayo

Identificación del Proyecto de Investigación o Tesis

Título: Ausencia del criterio de inobservancia de los normas de transito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte a b Tumbes 2023.
Autor: Gimenez Alvarez, Yssayth Marcos
Programa académico: Taller de Titulación


Oscar Alexis Huancayo Sernaquí
DNI = 45384847
Firma


Huella digital

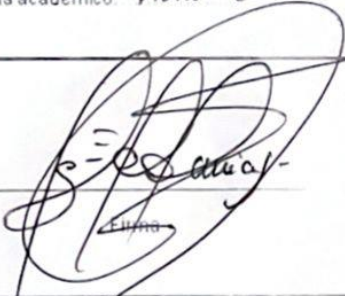

Experto 02:

Anexo 5

Validación de instrumentos de recolección de información

Anexo 4.

Ficha de Identificación del Experto

Ficha de Identificación del Experto para proceso de validación			
Nombres y Apellidos	<i>Elber Alexander Salazar Jato</i>		
N° DNI/CE	<i>43.610.775</i>	Edad	<i>38 Años</i>
Teléfono / celular	<i>9.61.108.678</i>	Email	<i>esalzarjato@gmail.com</i>
Título profesional	<i>Abogado</i>		
Grado académico	Maestría <input checked="" type="checkbox"/>	Doctorado	<input type="checkbox"/>
Especialidad	<i>Derecho penal</i>		
Institución que labora	<i>Estudio jurídico JEBEL Musa abogados</i>		
Identificación del Proyecto de Investigación o Tesis			
Título	<i>Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia en la imputación de delitos con resultado de muerte en</i>		
Autor	<i>Tumbes 2023 Giménez Álvarez, Yssayth Marcos</i>		
Programa académico	<i>Taller de Titulación</i>		
			
Firma		Huella digital	

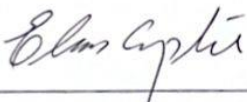

Experto 03:

Anexo 5

Validación de instrumentos de recolección de información

Anexo 4.

Ficha de Identificación del Experto

Ficha de Identificación del Experto para proceso de validación	
Nombres y Apellidos: <i>Elvis Alexander Aponte Ríos</i>	
N° DNI / CE: <i>400 82614</i>	Edad: <i>46</i>
Teléfono / celular: <i>983329654</i>	Email: <i>Aponte78rios@gmail.com</i>
Título profesional: <i>Abogado</i>	
Grado académico: Maestría <input checked="" type="checkbox"/>	Doctorado: <input type="checkbox"/>
Especialidad: <i>Gestión pública</i>	
Institución que labora: <i>Sistema Nacional de Abastecimiento de la Dirección General de Abastecimiento CONECTAMEF Tumbes del MEF.</i>	
Identificación del Proyecto de Investigación o Tesis	
Título: <i>Ausencia del criterio de inobservancia de las normas de tránsito y su influencia de los delitos con resultado de muerte Tumbes 2023</i>	
Autor: <i>Gimenez Alvarez, Yssayth Marcos</i>	
Programa académico: <i>talco de titulación</i>	
 Firma	 Huella digital