

Universidad Nacional
Federico Villarreal

Vicerrectorado de
INVESTIGACION

ESCUELA UNIVERSITARIA DE POSGRADO

**“EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE
TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA, PERIODO 2018”**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE:
MAESTRA EN DERECHO PENAL**

AUTORA:

YASMIN ONEILL CASO MURILLO

ASESOR:

DR. JAIME ELIDER CHAVEZ SANCHEZ

JURADOS

DR. GUSTAVO MOISES MEJIA VELASQUEZ

DRA. LUZ AUREA SAENZ ARANA

DR. LUIS HERNANDO BEGAZO DE BEDOYA

LIMA – PERÚ

2020

Dedicatoria

A Dios por permitirme perseverar y hacer realidad este sueño.

A mi familia por su constante motivación, apoyo incondicional y por confiar en mí.

A mis docentes de la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional Federico Villarreal por compartir sus conocimientos.

Agradecimiento

A los integrantes del jurado:

Dr. Gustavo Moises Mejia Velasquez

Dra. Luz Aurea Saenz Arana

Dr. Luis Hernando Begazo de Bedoya

Por sus sabias contribuciones.

A mi asesor de tesis Dr. Jaime Elider Chavez Sanchez,
por sus sabios consejos, enseñanzas y motivación hasta
la culminación del presente trabajo de investigación.

Índice

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento.....	iii
Índice	iv
Resumen.....	vi
Abstract.....	vii
I. Introducción.....	1
1.1 Planteamiento del problema.....	2
1.2 Descripción del problema	3
1.3 Formulación del problema:	5
1.3.1 Problema General	5
1.3.2 Problemas Específicos.....	5
1.4 Antecedentes	5
1.4.1 Antecedentes internacionales	5
1.4.2 Antecedentes nacionales.....	8
1.5 Justificación e importancia de la investigación.....	10
1.6 Limitaciones de la investigación.....	12
1.7 Objetivos de la investigación	12
1.7.1 Objetivo General	12
1.7.2 Objetivos Específicos	12
1.8 Hipótesis.....	13
1.8.1 Hipótesis General	13
1.8.2 Hipótesis Específicas.....	13
II. Marco Teórico.....	14
2.1 Marco Conceptual	14
2.1.1 Aplicación y alcances del dolo eventual	14
2.1.1.1 Concepto de dolo	14
2.1.1.2 Elementos del dolo.....	15
2.1.1.3 Clasificación del dolo	16

2.1.1.4 Teorías del dolo	17
2.1.1.5 Diferencias entre el dolo eventual y la culpa con representación.....	20
2.1.1.6 Tratamiento normativo del dolo	22
2.1.1.7 Dolo eventual en materia de tránsito en la Jurisprudencia Nacional	22
2.1.1.8 Dolo eventual en materia de tránsito en la Jurisprudencia Internacional	24
2.1.2 Accidentes de Tránsito	25
2.1.2.1 Definición de accidentes de tránsito	25
2.1.2.2 Elementos del tránsito.....	26
2.1.2.3 Principios del tránsito	28
2.1.2.4 Indicadores fácticos que contribuyen a los accidentes de tránsito.....	30
2.1.2.5 Consecuencias de los accidentes de tránsito.....	44
III. Método.....	48
3.1 Tipo de investigación	48
3.2 Población y muestra	49
3.3 Operacionalización de variables	51
3.4 Instrumentos	53
3.5 Procedimientos	55
3.6 Análisis de datos	55
IV. Resultados.....	56
4.1 Aplicación del Alfa de Cronbach.....	56
4.2 Análisis de resultados por pregunta de la encuesta.....	59
V. Discusión de resultados.....	87
VI. Conclusiones.....	99
VII. Recomendaciones.....	100
VIII. Referencias.....	101
IX. Anexos	106
Anexo N° 1: Matriz de consistencia.....	107
Anexo N° 2: Instrumento: Encuesta.....	108
Anexo N° 3: Validación de instrumentos por expertos.....	112

Resumen

El objetivo de la presente investigación consiste en determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos ocasionados por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, para ello, se realizó un estudio descriptivo-explicativo de diseño no experimental. La población estuvo conformada por cincuenta (50) efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, siendo la muestra de cuarenta y cuatro (44). Se aplicó como instrumento una encuesta y como técnica el cuestionario, el cual fue validado a través de juicio de expertos y se probó la confiabilidad mediante el coeficiente del alfa de Cronbach, obteniendo como resultado un nivel de confiabilidad excelente. En tal sentido, se concluye que se puede atribuir el dolo eventual a los delitos por accidentes de tránsito cuando contribuyen indicadores facticos de conducta y circunstancia antes, durante y después del evento dañoso, donde el conductor del vehículo automotor tiene conocimiento de su accionar, la representación y aceptación de la muerte o lesiones que pudiera ocasionar su conducta, existiendo un manifiesto desprecio por la vida e integridad física de las demás personas.

Palabras claves: Dolo eventual, accidente de tránsito, conducción en estado de ebriedad e inobservancia a las reglas técnicas de tránsito.

Abstract

The objective of the present investigation is to determine which are the factual indicators that should be considered to establish the eventual fraud in the crimes caused by Traffic Accidents in Metropolitan Lima, 2018 period, for this, a descriptive-explanatory study of design no experimental. The population consisted of fifty (50) police officers from the Traffic Accident Investigation Unit of the National Police of Peru, being the sample of forty-four (44). A survey was applied as an instrument and as a technique the questionnaire, which was validated through expert judgment and reliability was tested using the Cronbach's alpha coefficient, resulting in an excellent level of reliability. In this regard, it is concluded that the eventual fraud can be attributed to traffic accident crimes when factual indicators of conduct and circumstance contribute before, during and after the harmful event, where the driver of the motor vehicle is aware of its actions, representation and acceptance of death or injury that could cause their behavior, there being a manifest disregard for the life and physical integrity of other people.

Keywords: Eventual fraud, traffic accident, drunk driving and non-compliance with the technical traffic rules.

I. Introducción

Los accidentes de tránsito en Lima Metropolitana se han convertido en un problema latente, porque se ha ido incrementando la impunidad, el número de víctimas, la inseguridad vial y la inobservancia a las reglas de tránsito. Donde algunos conductores no solo actúan con negligencia, impericia e imprudencia, que correspondería a un delito culposo, sino que actúan con desprecio a la vida e integridad física de los usuarios de la vía, incrementando el riesgo permitido (conducir un vehículo en estado de ebriedad o por inobservancia a las reglas técnicas de tránsito), generado una alta posibilidad que se produzca la vulneración al bien jurídico por excelencia (vida e integridad física) y más aún son conscientes que podrían ocasionar el resultado muerte o lesiones a otra persona, porque se representan dicha consecuencia; sin embargo, continúan con su conducta, actuando con dolo eventual.

Para ello, es importante señalar que los indicadores fácticos que se debería considerar para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito, son de conducta y circunstancia que contribuyen antes, durante y después del evento delictivo. Asimismo, los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima e inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso, y exposición excesiva de peligro.

Cabe mencionar, que el primer capítulo de la presente tesis inicia con la descripción del problema y los problemas materia de estudio, los cuales han permitido plantearnos los objetivos e hipótesis. En el segundo capítulo se desarrolla el marco teórico, donde se aborda la aplicación y alcances del dolo eventual, y los accidentes de tránsito, así como su tratamiento en la jurisprudencia nacional e internacional. En el tercer capítulo se ha analizado el método de investigación, la cual ha permitido obtener información relevante mediante el empleo de un cuestionario aplicado a efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, logrando alcanzar los objetivos propuestos y la contrastación de la hipótesis, para finalmente desarrollar las conclusiones y recomendaciones.

1.1 Planteamiento del problema

El uso del vehículo automotor ya sea privado o público se ha convertido en una necesidad para el ser humano, más aun que la población ha incrementado y con ello las distancias, pero también han aumentado los vehículos automotores, las vías, los conductores y las víctimas de accidentes de tránsito; sin embargo, todavía no se concientiza del riesgo que implica maniobrar un vehículo automotor, incrementándose este riesgo cuando el conductor maniobra su vehículo en estado de ebriedad o por inobservancia de reglas técnicas de tránsito. Es por ello, que cada vez las personas cuando se dirigen de su domicilio a su centro de trabajo, estudios o para realizar otras actividades, surge un gran temor o miedo de no volver a casa, y no solo porque pueden ser víctimas de la delincuencia, sino porque pueden ser víctimas de un suceso de tránsito terrestre.

Por ello, los accidentes de tránsito constituyen un grave problema social por las consecuencias que generan, donde influye la modernización, la tecnología y el proceso científico, porque los riesgos cada vez son mayores, existiendo una carencia de valores, ya que hoy en día, los usuarios de la vía (conductores y peatones) no se respetan entre sí y tampoco respetan las reglas técnicas de tránsito ni a los funcionarios encargados de fiscalizar y regular el tránsito, existiendo manifiestamente un desprecio por la vida y la integridad física de las demás personas.

Conforme a lo indicado, resulta pertinente que el Estado adopte medidas severas con la finalidad de contrarrestar los accidentes de tránsito, más aún en los casos donde el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad o con inobservancia de reglas técnicas de tránsito, actuando con temeridad, representando y aceptando el evento dañoso, y exponiendo excesivamente la vida e integridad física de los usuarios de la vía.

Asimismo, resulta necesario mencionar que nuestro Código Penal tipifica las muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito como delitos

culposos; sin embargo, existen casos como el (Caso Ivo Dutra, 2012) que debido a los indicadores fácticos que contribuyeron antes, durante y después del evento dañoso, así como aquellos factores que permitieron que el conductor se represente el resultado típico muerte, asumiendo el incremento del riesgo probable y la continuación de su accionar, permitió a los magistrados sancionar dicha conducta por dolo eventual. De lo cual, se desprende que la legislación, la doctrina y la jurisprudencia no señalan de manera uniforme los parámetros para establecer los indicadores fácticos que contribuirían en la aplicación del dolo eventual o culpa consiente en los accidentes de tránsito que ocasionen la muerte o lesiones al usuario de la vía.

Siendo este un problema de gran envergadura, el Estado bajo ninguna circunstancia puede mantenerse indiferente o ausente, porque es función del Estado garantizar a la ciudadanía el bien común, tranquilidad, paz social y convivencia pacífica, adoptando medidas de prevención y de ser necesario reprimir aquellas conductas que causen lesión, molestia, perjuicio o agravio a la ciudadanía (Locences, 2007).

1.2 Descripción del problema

Según la Organización Mundial de la Salud alrededor de 1,35 millones de personas mueren cada año como consecuencia de accidentes de tránsito a nivel mundial, siendo los usuarios vulnerables de la vía pública (peatones, ciclistas y motociclistas) quienes integran más de la mitad de defunciones. En el Perú de acuerdo con la data otorgada por la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú en el año 2018 se han suscitado 999 accidentes de tránsito, falleciendo 771 personas y lesionadas 1086 personas. En Lima Metropolitana hubo un total de 467 accidentes de tránsito, de los cuales fallecieron 477 personas y 191 sufrieron lesiones.

Nuestro Derecho Penal, trata de dar solución a esta problemática sancionando los homicidios y lesiones generadas por accidentes de tránsito dentro

de los delitos contra la Vida el Cuerpo y la Salud, tipificadas en los artículos 111 y 124 del (Código Penal, 1991), como delitos de Homicidio Culposo y Lesiones culposas, respectivamente, bajo la teoría de la culpa, la cual señala que dichos siniestros automovilísticos son ocasionados por la imprudencia, negligencia o impericia de conductores de vehículos automotores. Empero, resulta pertinente analizar aquellas conductas y circunstancias en las que incurre el conductor del vehículo automotor como es el caso de conducción en estado de ebriedad, exceso de velocidad, cruzar una intersección con la luz roja del semáforo o por otras inobservancias al Reglamento Nacional de Tránsito, donde no existe un mínimo respeto por la vida e integridad física de las personas, actuando el autor del delito con temeridad y desprecio a la vida humana, por lo que se podría decir que en determinados casos estas conductas deberían ser sancionadas como dolosas y para ello se tendría que aplicar el dolo eventual, por lo cual se aumentaría las penas.

Cabe mencionar, que en la jurisprudencia nacional hubo un caso muy controversial donde se aplicó el dolo eventual en materia de tránsito, (Caso Ivo Dutra, 2012) donde se encontró culpable a Weimer Huamán Sánchez como autor del delito Contra La Vida El Cuerpo y La Salud – Homicidio Simple por Dolo Eventual en agravio del periodista Ivo Johao Dutra Camargo, porque se consideró que el sentenciado tenía pleno conocimiento de las infracciones al Reglamento Nacional del Tránsito que cometió, más aún el aumento del riesgo permitido cuando cruzó la luz del semáforo que se encontraba en rojo y estaba haciendo carreras con otro vehículo de transporte público, demostrando con su accionar indiferencia por el bien jurídico tutelado por excelencia y derecho fundamental que es la vida humana, por lo que, el citado conductor se representó el resultado típico muerte y a pesar de ello dentro de su probabilidad, asumió el riesgo probable y adoptó la continuación de su accionar para la realización del hecho punible en agravio de Ivo Johao Dutra Camargo.

En atención a los párrafos precedentes, se puede inferir que la presente investigación pretende evaluar la posibilidad o viabilidad de aplicar el dolo eventual en los casos de accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, teniendo

en consideración los indicadores fácticos que contribuyeron antes, durante y después del evento delictuoso; por lo que, la investigación se centrará en establecer cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana durante el año 2018.

1.3 Formulación del problema:

1.3.1 Problema General

¿Cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018?

1.3.2 Problemas Específicos

- ¿Cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018?
- ¿Cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia a las reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018?

1.4 Antecedentes

1.4.1 Antecedentes internacionales

FORERO C. (2017), en su tesis titulada “Criterios para la determinación de responsabilidad penal en delitos cometidos en accidentes de tránsito, en la jurisprudencia colombiana (2010-2014)”, para optar el

grado de magister de la Universidad Santo Tomas, Bucaramanga, Colombia, concluyo que:

Existe una problemática por la tipificación que se emplea para los delitos ocasionados por accidentes de tránsito, por causa de conducción en estado de ebriedad y consumo de sustancias psicoactivas, ya que la aplicación del dolo eventual en estos casos, se da como respuesta al reclamo de la ciudadanía y por la presión de los medios de comunicación. En la jurisprudencia y doctrina colombiana existe un amplio debate por los vacíos que existen en la aplicación del dolo eventual, ya que algunos delitos ocasionados por accidentes de tránsito son tipificados bajo la teoría del dolo eventual y otros por delitos culposos, sin especificar cuál es el componente factico fundamental para la tipificación del delito.

SERRANO A. (2015) en su tesis titulada “*La apreciación del dolo eventual y la teoría del tipo penal subjetivo en los delitos de tránsito*”, para optar el grado de abogado de la Universidad Técnica de Machala, Ecuador, concluyó que:

Resulta complicado establecer la intención del autor de los delitos ocasionados por accidentes de tránsito, sin embargo los magistrados tienen la función de investigar y analizar según las circunstancias y el comportamiento del conductor, que factores contribuyeron a la comisión del delito y tipificar el delito como doloso, ya que las infracciones de tránsito son dolosas cuando existe la voluntariedad del agente, la cual es considerada como un proceso psíquico que se desarrolla en la ideación, decisión y ejecución; asimismo la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito permitirían mejorar los procesos penales con respecto a la reparación de las víctimas.

PARRADO R. & ACEVEDO Y. (2013), en su tesis titulada “*el límite entre el dolo eventual y la culpa con representación en los accidentes de tránsito a la luz de la Ley 599 de 2000 en Colombia*”, para optar el

grado de magister de la Universidad Libre, Bogotá, Colombia, concluyó que:

Para aplicar el dolo eventual en un siniestro automotor no es suficiente tener conocimiento que el conductor de un vehículo realiza una actividad excediéndose de los riesgos permitidos por la legislación; en tal sentido, no basta que el juzgador decida aplicar el dolo eventual por el solo hecho de determinar que el sujeto tenía conocimiento, sino que debe fundamentar de que forma el autor se representó y aceptó el resultado. El dolo eventual y la culpa consciente, tienen una estructura compleja, porque en ambos el autor no desea causar un resultado dañino, pero sí reconoce la posibilidad que se produzca el resultado, siendo este el principal problema cuando el juzgador argumenta que hay dolo eventual, porque el imputado, según los análisis que hace de los elementos de convicción, tenía la intención de herir.

ELMELAJ M. (2012), en su tesis titulada “la frontera entre el dolo eventual y la imprudencia consciente”, para optar el grado de magister de la Universidad de Sevilla, España, concluyó que:

La doctrina señala dos corrientes principales sobre la configuración del dolo y su diferencia con la imprudencia, estando por un lado los defensores del elemento volitivo, que señalan que existe la decisión del autor de realizar la conducta contraria a los bienes jurídico protegidos, siendo este elemento fundamental del dolo, el cual no se encuentra presente en la imprudencia; asimismo, se tiene a los defensores del elemento intelectual, la cual se presenta cuando el autor emprende una acción con pleno conocimiento del riesgo, teniendo posibilidad de evitarlo y al no hacerlo pone en riesgo el bien jurídico protegido y actúa de forma contraria al Derecho. Cuando los bienes jurídicos están protegidos por el Derecho Penal, el motivo por el cual los delitos dolosos merecen una mayor pena que los culposos, es por el apartamiento de la norma penal, porque el autor del delito doloso queda más distanciado que el autor del delito culposo, porque existe una mayor lesión o puesta en peligro del bien jurídico protegido.

SAIGUA L. (2014), en su tesis titulada “*Proyecto de ley reformativa que incremente al dolo eventual como modalidad de imputación en los delitos asociados a los de Tránsito*”, para optar el grado de Abogado de la Universidad Regional Autónoma de los Andes, Ecuador, concluyó que:

Los operadores de justicia y los legisladores no buscan soluciones concretas al problema del tránsito terrestre, el cual va aumentando y generando un mayor daño a la sociedad, porque no existe una ley que sancione drásticamente a los conductores que causan la muerte o lesiones encontrándose en estado de ebriedad, exceso de velocidad o incurren en el incumplimiento de las normas de tránsito; es por ello, que la legislación en materia de tránsito requiere una reformatión la cual debe ser eficiente y eficaz y cumpla con satisfacer las necesidades de la sociedad.

1.4.2 Antecedentes nacionales

MEZA L. (2018), en su tesis titulada “*Dolo eventual y la imprudencia consciente: su tratamiento en la legislación penal peruana*”, para optar el grado de Abogado de la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión, Pasco, concluyó que:

Por una parte, el dolo admite dos elementos, uno volitivo y otro cognitivo o intelectual. Para su configuración presupuestal. Es por ello, que el dolo supone que el agente se representa un resultado dañoso, de posible y no directamente querido, a pesar de lo cual se acepta, también conscientemente, porque no se renuncia a la ejecución de los actos pensados. Lo que significa que, en todo caso, es exigible en el autor la consciencia o conocimiento del riesgo elevado de producción del resultado que su acción contiene.

SANTA CRUZ P. (2017), en su tesis titulada “*La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Lima, año 2015*”, para optar el grado de Abogado de la Universidad de Huánuco, concluyó que:

Los jueces penales en la aplicación y fundamentación de la teoría de imputación objetiva no son idóneos para establecer la responsabilidad penal en los sucesos de accidentes de tránsito. Puesto que nuestros magistrados consideran que cuando se produce un accidente y el conductor del vehículo se encuentra respetando las normas de tránsito y el fallecimiento de la víctima se produjo porque este incrementó el riesgo, al haber incumplido con las normas de tránsito y seguridad vial, igual el conductor del vehículo es quien asume la responsabilidad penal en título de homicidio culposo. Asimismo, los jueces penales no aplican ni fundamentan correctamente la teoría de imputación objetiva de responsabilidad penal sobre el dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito, esto se presenta porque en los procesos penales no se aplica idóneamente el deber de cuidado en la imputación objetiva. Por último, en algunos sucesos de accidentes de tránsito con consecuencias fatales, donde existan agravantes que se encuentren debidamente demostradas, los jueces penales deberían sancionar estas conductas como homicidios simples cuya pena es mayor al homicidio culposo, el cual se aplica en los casos de accidentes de tránsito.

SISNIEGAS R. (2016), en su tesis titulada “*Conceptos de dolo eventual, culpa consciente y su aplicación – Abandono de la teoría ecléctica. Teoría Única Global de la Imputación del Dolo Eventual y la Culpa Consciente*”, para optar el grado de Magister de la Pontificia Universidad Católica del Perú, concluyó que:

En nuestro sistema Penal no existe un tratamiento práctico y teórico del dolo eventual y la culpa consciente, es por ello que se transgreden principios fundamentales del derecho Penal causando inseguridad jurídica; por ello, resulta pertinente aplicar el dolo eventual a determinados hechos sociales y según las circunstancias que contribuyen a la comisión del delito, tal es el caso de los conductores de servicio público, conductores en estado de ebriedad o drogadicción, organización de eventos abiertos al público, construcción inmobiliaria y productos destinados al consumo humano.

VASQUEZ C. (2016), en su tesis titulada “*Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los juzgados penales del distrito judicial de Junin-2015*”, para optar el grado de Abogado de la Universidad de Huánuco, concluyó que:

Se debe plantear soluciones adecuadas para combatir los delitos ocasionados por accidentes de tránsito, para que los magistrados (jueces y fiscales) empleen estrategias adecuadas para disminuir el índice de sucesos de tránsito, ya que nuestra legislación en materia de tránsito no cumple con las expectativas que se esperan. Los operadores de justicia (Poder Judicial, Ministerio Público y Policía Nacional del Perú), no están cumpliendo sus funciones que fueron confiadas por el Estado, lo cual se refleja en las penas impuestas a los conductores de vehículos automotores en accidentes de tránsito.

BUSTINZA M. (2014), en su tesis titulada “*Delimitación entre dolo eventual e imprudencia*”, para optar el grado de Magister de la Pontificia Universidad Católica del Perú, concluyó que:

El dolo no tiene necesariamente como elementos el conocimiento y la voluntad; así como la culpa no siempre es ausencia del elemento cognitivo o volitivo. Por lo cual, el dolo no es preexistente, sino que es considerado como una propiedad normativa, en función de él se subsumen hechos y no es el dolo el que se subsume a hechos, en tal sentido, no se debe identificar al dolo necesariamente con los comportamientos internos, hechos psíquicos, representaciones, creencias, ni intenciones.

1.5 Justificación e importancia de la investigación

Justificación teórica

Si bien es cierto, existen trabajos de investigación sobre el dolo eventual y sobre accidentes de tránsito, no se ha desarrollado específicamente los indicadores fácticos que deben considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por

accidentes de tránsito en Lima Metropolitana. Por lo que, en el presente trabajo de investigación se abarcará todo ello, más aun que en la actualidad los accidentes de tránsito que ocasionan la muerte o lesiones a los usuarios de la vía son tipificados en nuestro Código Penal como delitos culposos, sin considerarse que existen conductores que manejan su vehículo automotor con temeridad, representación y aceptación del evento dañoso, exposición excesiva de peligro e irresponsabilidad excesiva, incumpliendo no solo las normas al (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito, 2009), sino que atentan contra el derecho a la vida e integridad física de los usuarios de la vía.

Justificación práctica

El presente trabajo de investigación permitirá conocer los indicadores fácticos de conducta (anteriores, concomitantes y posteriores) y circunstancias (específicas y generales) que deben considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, como es el caso del conductor que maneja su vehículo en conducción en estado de ebriedad, exceso de velocidad, cruzar la luz roja del semáforo, entre otras inobservancias a las reglas técnicas de tránsito, ocasionando la muerte o lesiones a otras personas.

Justificación social

La relevancia social implica concientizar a los conductores que han ocasionado un accidente de tránsito, donde la justicia peruana ha sido muy benévola ya que la mayoría de estos delitos son sancionados como delitos culposos, culminando muchos muchas veces en una reparación civil, sin que se cumpla la pena que corresponde. Por ello, se pretende analizar todos los indicadores fácticos que contribuyen al accidente de tránsito en Lima Metropolitana, a fin que los efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, como ente encargado de realizar el peritaje pertinente del presunto ilícito penal, reúna todos los elementos de convicción para que el Ministerio Público pueda tipificar correctamente los delitos en materia de tránsito.

Justificación metodológica

La relevancia metodológica reside en el enfoque mixto de la investigación, porque se representará un conjunto de procesos sistemáticos y críticos de investigación, que implica la recolección de datos cualitativos y cuantitativos, para recabar toda la información y lograr un mejor análisis sobre el tema de estudio.

1.6 Limitaciones de la investigación

La primera limitación fue encontrar bibliografía, ya que en Perú se ha investigado muy poco sobre la aplicación del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito, sin embargo, se ha hecho la búsqueda en bibliografía internacional, donde sí se encontró información muy interesante, que permitió avanzar y concluir el presente trabajo.

La segunda limitación fue el factor tiempo, ya que, por motivos laborales, se realiza una ardua labor dentro de la Policía Nacional del Perú a tiempo completo, sin embargo, se ha puesto el máximo esfuerzo para desarrollar el presente trabajo.

1.7 Objetivos de la investigación

1.7.1 Objetivo General

Determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.

1.7.2 Objetivos Específicos

- Determinar cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018.

- Determinar cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.

1.8 Hipótesis

1.8.1 Hipótesis General

Los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son de conducta y circunstancia.

1.8.2 Hipótesis Específicas

- Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, más aún que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal.
- Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia a las reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.

II. Marco Teórico

2.1 Marco Conceptual

2.1.1 Aplicación y alcances del dolo eventual

El dolo se da en la realización del tipo objetivo, siendo el momento del dolo el instante de ejecución del ilícito penal. Encontrándose presente dentro del iter criminis, en la etapa de actos preparatorios o después de la realización del tipo objetivo; si no se presenta el dolo que necesita el tipo objetivo, no se podrá imputar algo que no se ha llevado a cabo o no se haya ocasionado (Villavivencio, 2010).

2.1.1.1 Concepto de dolo

Según Bustinza (2014), desde el punto de vista semántico se han dado las siguientes definiciones: el dolo es un reproche objetivo cuando el sujeto, desde una perspectiva ex ante, pudo prever objetivamente de forma privilegiada el apartamiento de una norma directivas de conducta. Por el contrario, imprudencia es también un reproche objetivo cuando el sujeto, desde una perspectiva ex ante, pudo prever objetivamente de forma atenuada el apartamiento de una norma directiva de conducta (p. 93).

El autor de un hecho punible actúa dolosamente cuando tiene la voluntad y el conocimiento de cometer un delito, vulnerando para ello bienes jurídicos protegidos por el Derecho Penal.

Cabe mencionar, que los delitos tipificados en nuestro Código Penal son por lo general dolosos, salvo aquellos que específicamente admiten que son cometidos “por culpa”, como el caso de los delitos contra la vida, el cuerpo y la salud, que tiene ambas modalidades el homicidio simple (delito doloso) y el homicidio culposo (delito culposo).

2.1.1.2 Elementos del dolo

Para que una conducta sea dolosa deben concurrir dos elementos, el primero es el elemento cognitivo (conocimiento) y el segundo es el elemento volitivo (voluntad).

Villavivencio (2010) señaló que existe un arduo debate para establecer si el dolo requiere del elemento de conocimiento (teoría de la representación) y del elemento volitivo (teoría de la voluntad), porque si bien es cierto, la teoría de la voluntad es dominante, algunos autores señalan únicamente el dolo sobre la base del conocimiento, ya que la dogmática jurídico penal tiene la tendencia de descartar el elemento volitivo del dolo.

- **Conocimiento o elemento cognitivo**

Villavivencio (2010) señala que el elemento cognitivo del dolo es considerado como el primer momento del dolo, que es anterior al elemento volitivo, ya que la voluntad no estaría presente sino existe previamente un conocimiento de los hechos. En tal sentido, podríamos decir que los actos de conocimiento son precedentes a los actos de acción, ya que estos no pueden ejecutarse sin que previamente la persona ejecute una decisión determinada.

El elemento cognitivo implica que el autor del ilícito penal conozca su comportamiento y tenga conocimiento de lo que hace, en este caso de delitos dolosos el agente sabe que va a lesionar o poner en peligro un bien jurídico protegido por el Derecho Penal, sin embargo, continúa con su acción hasta perpetrar el hecho punible.

Bustamante (2015) indica que el conocimiento tiene que ser real, efectivo y no una mera probable posibilidad; debe estar guiado hacia los elementos objetivos del tipo y ser anterior a la realización de la conducta típica; sería más importante que el elemento volitivo, ya que no habría desplazamiento de la voluntad hasta no conocer el sujeto que conducta va a realizar.

- **Voluntad o elemento volitivo**

Este elemento del dolo presenta cambios relevantes, puesto que se trascendió de entender la voluntad solamente psicológica, a comprender desde un aspecto normativo, por lo que, se puede indicar que no es factible establecer una conducta dolosa relacionada con el querer o desear algo, pues una percepción de esta naturaleza nos llevaría ciertamente a consecuencias que no serían aceptadas por la sociedad (Mercado, 2013).

El elemento volitivo se presenta cuando la persona quiere realizar todos los elementos del tipo penal, es decir, actúa con plena intención y predisposición dirigida a un determinado fin, que implica la lesión o puesta en peligro de un bien jurídico protegido por el derecho penal.

2.1.1.3 Clasificación del dolo

Se consideran tres formas de concurrencia dolosa de una conducta que infringe las normas de derecho penal, conforme al siguiente detalle:

- **Dolo directo:** El autor del hecho punible desea realizar una conducta que atenta contra las normas del derecho penal, concurriendo dos elementos, los cuales son el cognitivo y volitivo para la realización del delito; por ejemplo, quien, haciendo uso de un arma de fuego, dispara a su víctima y producto de ello la persona fallece.

- **Dolo indirecto o de consecuencias necesarias:** Al respecto, Bustamante (2015) dice que el sujeto activo tiene plena intención de perpetrar un delito y producir un resultado principal; por ejemplo, matar al propietario de un edificio con una bomba; pero su conducta producirá consecuencias que se hallan ligadas a la obtención del objetivo, ya que producto de la explosión de la bomba morirán las personas que ocupan los inmuebles de las inmediaciones.

- **Dolo eventual:** “Cuando existe la posibilidad de que se produzca un determinado resultado: el agente se representaría lo peligroso de su accionar, y puede aprobar o aceptar la producción del resultado” (Bustamante, 2015, p. 63).

El autor del hecho punible se representa el evento dañoso ocasionado por su conducta; sin embargo, continúa en forma temeraria, y en vez de adoptar medidas de prevención o precaución, continúa con su conducta hasta producir el evento dañoso, vulnerando los bienes jurídicos tutelados por el Derecho Penal.

Tasayco (2015) indica que “El dolo eventual se configura cuando el sujeto no quiere producir un resultado, pero considera que existe la posibilidad de su producción, es decir, el sujeto no quiere el resultado muerte, pero cuenta con él, asume el riesgo, se conforma, lo acepta” (p.151).

2.1.1.4 Teorías del dolo

La doctrina señala diversas teorías sobre la aplicación del dolo, a continuación, se analizará las teorías volitivas y cognitivas:

2.1.1.4.1 Teorías volitivas

Las teorías volitivas tradicionales intentan la delimitación entre dolo eventual e imprudencia consciente a través de un momento volitivo afirmando el dolo eventual cuando el autor no solo se representa la posibilidad de la realización del tipo, sino que además asiente interiormente a su realización, es decir, aprueba la producción del resultado o lo acepta (Díaz Pita, 1994, p. 168).

- **Teoría del consentimiento o de la aprobación**

Leon (2008) desde su perspectiva, indica que la teoría del consentimiento es considerada por la jurisprudencia y la doctrina como la teoría volitiva más extendida y admitida, además, de la previsión del resultado, requiere que el agente interiormente de su consentimiento para que se produzca un resultado.

Villavivencio (2010) al desarrollar esta teoría, indica que para aplicar el dolo eventual es suficiente que el sujeto activo del delito este de acuerdo con el posible

resultado, ya que lo aprueba internamente, es allí, donde el agente toma la decisión de actuar, pese a que se haya representado previamente la lesión al bien jurídico protegido, siendo este resultado lesivo como posible y probable, y aun así decide continuar y ejecutar la conducta punible.

Esta teoría considera que, si nos ubicamos antes del inicio del hecho punible, el autor hubiese continuado con su accionar, hasta cometer el delito doloso y vulnerar el bien jurídico protegido por el derecho penal, por ello esta teoría, investiga al autor y el resultado, estableciendo que existe dolo eventual cuando el agente acepta dicho resultado.

• **Teoría de la Indiferencia o sentimiento**

Para esta teoría, lo que caracteriza al dolo es la indiferencia valorativa ante la posible lesión de los bienes jurídicos, el que, en los casos más controvertidos de ausencia de voluntad respecto al resultado, esta no se dé simplemente porque el autor "le importa un pimiento" lo que pueda ocurrir, literalmente le tiene sin cuidado la posible lesión del bien jurídico protegido en el respectivo tipo delictivo (Díaz Pita, 1994, p.182).

Esta teoría considera que existirá dolo eventual cuando el agente recibe con indiferencia los resultados negativos generados de la conducta ilícita, considerando inadecuadas dichos comportamientos, pero tiene la expectativa que no se lesione bienes jurídicos protegidos por la norma penal.

2.1.1.4.2 Teorías cognitivas

Estas teorías cognitivas establecen que lo importante para imputar una conducta a título de dolo es el conocimiento que tiene el autor del hecho punible para lesionar o poner en peligro el bien jurídico tutelado por el derecho penal.

• **Teoría de la representación o probabilidad**

Como base del aspecto cognoscitivo del dolo, se ha formulado la teoría de la probabilidad (o de la representación) que considera que lo determinante para esclarecer si estamos ante el dolo eventual o la culpa consciente es el grado de probabilidad de producción del resultado que el sujeto advierte. Así, habrá dolo eventual cuando el autor en su actuación advierte de muy probable la producción del resultado (Villavivencio, 2010, p. 371).

Cuando el agente aumenta o incrementa el riesgo permitido (conducción en estado de ebriedad o inobservancia a las reglas técnicas de tránsito), genera con ello una alta posibilidad que se produzca la vulneración a un bien jurídico (vida y/o integridad física) y más aún si es consciente que podría ocasionar el resultado muerte o lesiones, se podría decir que su actuación fue con dolo eventual.

Leon (2008) menciona que esta teoría establece el límite que existe entre la culpa consciente y el dolo eventual en las circunstancias estrictamente intelectuales, dejando de lado, el elemento volitivo, el cual, si es necesario para las otras dos clases de dolo, siendo estos, el dolo directo de primer grado (dolo inmediato) y el dolo directo de segundo grado (dolo mediato).

Villegas (2017) indica que el tránsito de la imprudencia al dolo es un asunto de gradualidad atinente a escalas referidas al nivel de probabilidad en la representación del autor, de tal forma que, si habiéndose representado como probable la realización del tipo decide actuar, concurre el dolo, mientras si se representa como improbable dicha realización, actúa de manera imprudente, siendo lo relevante el nivel de representación con que actúa el sujeto para establecer si su conducta es dolosa o imprudente.

- **Teoría de la Posibilidad**

Según Bustinza (2014) el dolo es entendido como el conocimiento de las posibles circunstancias de las realizaciones del tipo, y la imprudencia como el desconocimiento o error de tipo o prohibición. Una de las objeciones centrales que se ha hecho a esta teoría es la vaguedad del término “conocimiento”, y por ello ha

sido rechazada por la doctrina mayoritaria, al ampliar en demasía el ámbito del dolo (p. 90).

2.1.1.5 Diferencias entre el dolo eventual y la culpa con representación

Según Tasayco (2015) en ambos casos el autor se representa como posible el resultado dañoso: la diferencia estriba en la actitud del autor. En la culpa, el sujeto confía en poder evitarlo y por eso no acepta el resultado, ya que se hubiese abstenido de obrar de haberlo considerado inevitable. En el dolo eventual el agente, aunque no quiere de modo directo el hecho, asiente a su producción eventual; en definitiva, lo admite y asume, mostrando de esa manera una actitud de menosprecio hacia las normas que ordenan una conducta distinta: dudar y no obstante obrar equivale a obrar de todas maneras. Cosa distinta ocurre con quien no duda: está seguro de poder evitar el perjuicio, aunque se equivoque en el empeño. Naturalmente las dos conductas son reprochables, pero de manera distinta (p. 153).

Culpa consiente o con representación: Es cuando el agente identifica el peligro de su conducta, sin embargo, tiene confianza que el evento dañoso no se producirá, porque el agente no tiene la intención de lesionar el bien jurídico, pero advierte esta posibilidad y decide continuar con su conducta. Podríamos decir que el autor del hecho punible se representa el peligro, pero tiene confianza que no cometerá el delito (Villegas, 2017).

Tasayco (2015) sostiene que un caso de culpa consciente o con representación sería cuando el conductor tiene conocimiento del peligro existente, pero tiene confianza que el resultado dañoso no se producirá; sin embargo, ese conocimiento del peligro es insuficiente porque no se desarrolla plenamente en el ámbito psicológico, como si lo hace en la conducta dolosa.

La distinción que existe entre el dolo eventual y la culpa con representación radica fundamentalmente cuando el legislador le asigna una pena menor a los delitos culposos y una pena mayor a los delitos dolosos, es por ello, que la distinción entre el dolo y la culpa

tienen una considerable diferencia en la aplicación de la pena y más aún que nuestros operadores de justicia pasen de la punibilidad a la impunidad.

Para Senisse (2013) el dolo eventual y la culpa consciente, son dos categorías que coinciden en algunos aspectos, el primero está comprendido por dos elementos como son el conocimiento y la voluntad de la comisión del ilícito penal, sin embargo, mientras que el segundo el elemento volitivo no es necesario para imputar el delito como doloso, siendo suficiente el elemento cognitivo.

En el ámbito teórico se puede establecer de forma clara la diferencia entre conducta dolosa y culposa; sin embargo, en el ámbito práctico, es decir en la comisión de algunos delitos es complejo determinar si el autor del hecho punible actuó con culpa consciente o dolo eventual, tal es el caso de aquellos accidentes de tránsito donde los elementos fácticos de conducta y circunstancia contribuyen significativamente para que suscite el accidente de tránsito, como por ejemplo el conductor que maneja su vehículo automotor en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, a excesiva velocidad, cruza la luz roja del semáforo y se da a la fuga sin auxiliar a la víctima, existiendo un completo desprecio por la vida y la integridad física de las personas.

Taboada (2018) considera que el dolo eventual suficiente para la imputación por homicidio se colma porque el sujeto activo quiera realizar la acción a pesar de tener suficiente conocimiento sobre el riesgo o sobre la situación concreta para el bien jurídico, por lo tanto, para poder imputar un tipo de homicidio a título doloso debe patentizarse de forma contundente que una persona tenga información de que va a realizar lo suficiente para poder explicar un resultado muerte y, por ende, que prevea el resultado como una consecuencia de ese riesgo.

El tipo penal doloso en siniestros de tráfico se aplica cuando se trata de casos en que el autor genera un peligro para los bienes jurídicos en los que la probabilidad de que se produzca el resultado lesivo es sumamente elevada, de manera que el riesgo que se

genera para los bienes jurídicos es muy próximo e inminente y, además, es tan acentuado que resulta muy probable que se materialice en el resultado (Taboada, 2018).

2.1.1.6 Tratamiento normativo del dolo

Nuestro Código Penal señala en el artículo 11 que “Son delitos y faltas, las acciones u omisiones, dolosas y culposas penadas por ley”.

Nuestro ordenamiento jurídico en materia penal señala que la comisión de delitos solo se puede realizar empleando el dolo o la culpa; ya que no regula otra forma de imputación subjetiva.

2.1.1.7 Dolo eventual en materia de tránsito en la Jurisprudencia Nacional

La jurisprudencia peruana no es muy abundante en materia de dolo eventual, tal igual que la doctrina nacional. Los magistrados que se han visto en la necesidad de resolver algún caso mediante el dolo eventual solo se han decantado por una o mayor de las veces por varias de las teorías existentes. No existiendo hasta el momento una línea jurisprudencial uniforme que al menos nos permita conocer la tendencia que siguen los órganos judiciales y de ese modo poder prever hacia donde se dirige la jurisprudencia. (Villegas, 2014).

El dolo eventual aparece en la doctrina con la finalidad de incorporar en el ámbito del dolo aquellos casos complejos, donde el autor del hecho punible contribuye para que su conducta no se adapte sencillamente a sus elementos conceptuales del tipo, sin embargo, el sentimiento de justicia de la ciudadanía y la magnitud del daño causado considera que se debería aplicar con el mismo rigor que el dolo directo.

(Leon, 2008) Efectivamente, la mejor fuente de conocimientos y el mejor campo de experimentación para comprobar la operatividad de una teoría es la realidad. Y, obviamente, la jurisprudencia se manifiesta como un suministro casi inagotable

de casos concretos sobre los que poder reflejar los conceptos que defendemos como más adecuados (p. 248).

En la Jurisprudencia nacional se tiene el (Caso Ivo Dutra, 2012) que indica lo siguiente: El 28° Juzgado Penal de la Corte Superior de Lima encontró culpable a Weimer Huamán Sánchez como autor del delito Contra La Vida El Cuerpo y La Salud – Homicidio Simple por Dolo Eventual en agravio del periodista Ivo Johao Dutra Camargo, siendo confirmada dicha sentencia por la Primera Sala Penal para Procesos con Reos en Cárcel de la Corte Superior de Justicia de Lima, porque se consideró que el sentenciado tenía pleno conocimiento de las infracciones que cometió al transitar por un carril de la vía que no estaba permitido para el transporte público de pasajeros, del grado de peligrosidad que representaba manejar a una velocidad negligente e imprudente al no tener en cuenta las circunstancias de riesgo, peligros presentes y posibles en la vía cuando circulaba por las intersecciones de las avenidas José Sánchez Carrión (Pershing) y Juan de Aliaga, al haberse percatado de la presencia de peatones que tenían la intención de cruzar la vía, aumentando el riesgo al cruzar la intersección cuando la luz del semáforo se encontraba en rojo, ello porque se encontraba haciendo carreras con otro vehículo de transporte público de la misma empresa, demostrando con su accionar indiferencia por el bien jurídico tutelado por excelencia y derecho fundamental que es la vida humana, por lo que, Weimer Huaman Sánchez se representó el resultado típico muerte y a pesar de ello dentro de su probabilidad, asumió el riesgo probable y adopto la continuación de su accionar, para la realización del evento delictivo en agravio de Ivo Johao Dutra Camargo.

Villegas (2017) sustenta en el caso citado en el párrafo precedente, que la Corte Suprema aplico la teoría cognitiva de la probabilidad para configurar el dolo eventual, ya que la doctrina señala que el dolo eventual, es aquella clase de dolo en la que el sujeto activo del delito se representa como posible la comisión del delito, pero continúa con su conducta (teoría de la representación o probabilidad). El autor tiene conocimiento que el riesgo que enfrenta es alto, pero acepta la probable realización del evento dañoso, siendo diferente al dolo directo o de primer grado, en el que el autor tiene un objetivo o un fin determinado; sin embargo, en el dolo eventual no tiene la intención directa de lesionar el bien jurídico, pero lo acepta como probable ante el alto riesgo de su conducta.

2.1.1.8 Dolo eventual en materia de tránsito en la Jurisprudencia Internacional

El dolo eventual en materia de tránsito ha sido aplicado en los siguientes países:

- **Colombia**

(Caso dolo eventual, 2000) La Corte Suprema de Justicia de Colombia, en la Sentencia N° 14355, sentencio por homicidio con dolo eventual al conductor de un bus ejecutivo que conducía bajo los efectos del alcohol y la marihuana, excediendo los límites de velocidad y cruzó la luz roja del semáforo, chocando a otro vehículo, ocasionando la muerte del conductor y lesiones a sus ocupantes, también produjo la muerte a uno de sus pasajeros que salió por el parabrisas del bus y atropellado por el mismo vehículo, intentando darse a la fuga del lugar de los hechos.

(caso dolo eventual, 2010) La Corte Suprema de Justicia de Colombia, en la Casación N° 32964, sanciona a Rodolfo Sebastián Sánchez Rincón, por manejar su vehículo habiendo consumido bebidas alcohólicas y estupefacientes, exceso de velocidad, cruzo el semáforo el luz roja, quien chocó con otro vehículo que transitaba dentro de la velocidad permitida, ocasionando la muerte de sus ocupantes, produciéndose un riesgo que excede los límites de la seguridad vial, dejando librada al azar el resultado, porque no realizó conducta que evite el resultado dañoso.

- **Argentina**

(Caso Soto Diego, 2002) El Tribunal Oral de Argentina, sancionó al imputado como autor del delito de homicidio simple con dolo eventual, el hecho se produjo cuando el imputado conducía un automovil de noche y sin luces, a excesiva velocidad, pese a tener conocimiento que por el lugar transitaban peatones, mas aun que se encontraba lloviendo y su limpiaparabrisas no funcionaba, lo cual ocasionó que atropelle a cuatro personas, demostrando un desprecio por la vida ajena, sabiendo de la posibilidad del resultado dañoso.

(Caso Wenner Francisco, 2002) La Cámara Criminal N° 4 de la ciudad de Córdoba de Argentina condenó por el delito de homicidio simple con dolo eventual al conductor de un camión que manejaba a excesiva velocidad y con elevado alcohol en la sangre, chocando con otro vehículo, ocasionando con ello la muerte de un ocupante y lesiones graves a otro.

2.1.2 Accidentes de Tránsito

El progreso tecnológico, científico y el desenvolvimiento técnico han puesto a disposición del hombre complejos mecanismos cuyo manejo es fuente de peligro, como es el caso de los vehículos automotores que generan un peligro para el conductor y para las demás personas, por lo que, nuestra sociedad al encontrarse rodeada de tantos peligros, es denominada “sociedad del riesgo”, siendo la característica principal del crecimiento tecnológico y científico que va de la mano con el incremento de los riesgos (Villegas, 2017).

2.1.2.1 Definición de accidentes de tránsito

Es el suceso o acontecimiento eventual e impremeditado, que, como resultado de un riesgo, de un hecho de causa previsible, tiene consecuencias indeseables, y traen consigo una culpa o responsabilidad, a mérito de imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se realiza en un lugar transitable en donde interviene- el elemento humano, vehículo en traslación, la vía y el medio ambiente (Del Busto, Valdivia, & Diaz, 1986).

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito son uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo en el mundo, y afectan de forma desproporcionada a determinados grupos vulnerables de usuarios de la vía pública.

Es un hecho o suceso, donde interviene necesariamente el elemento hombre, vehículo, vía y medio ambiente, producto de un riesgo previsible, generados por la

imprudencia, impericia o negligencia y con consecuencias indeseables, como los daños materiales, lesiones o muertes.

La producción de un accidente de tránsito implica invariablemente una situación anormal en el tránsito terrestre, por lo general se ocasiona daños en el vehículo, vía, línea de propiedad construida u otros; y más grave aún es la muerte o lesiones que provocan a los usuarios de la vía.

2.1.2.2 Elementos del tránsito

Para que exista un accidente de tránsito es necesario que concurran los siguientes elementos:

- **Hombre:** Es considerado el elemento de mayor importancia en el tránsito, ya que es el ser humano quien maniobra el vehículo automotor en una superficie, con la finalidad de disminuir distancias y tiempos, incurriendo muchas veces en situaciones de imprudencia o de inconciencia, generando con ello que se inicie el problema de la circulación y de los accidentes de tránsito (Del Busto, Valdivia, & Diaz, 1986).

El Hombre participa de forma directa en el tránsito terrestre bajo las siguientes circunstancias:

- **Conductor:** Es aquella persona que conduce o tiene el control físico de un vehículo automotor.
- **Ocupante:** Es toda persona que se encuentra dentro de un vehículo para ser trasladado de un lugar a otro.
- **Peatón:** Es aquella persona que hace uso de una vía de circulación transitando a pie, es decir, sin hacer uso de un vehículo.

La libertad de tránsito que tenía el peatón ha sido de forma limitada por el uso del vehículo automotor, donde se ha otorgado preeminencias al automóvil sobre el ser humano (Gherzi, 2006).

- Vía: Es considerada como el espacio físico delimitado por los límites de propiedad; dentro de esto se denomina “porción circulable”, al espacio de la vía destinada al tránsito de vehículos por razones de derecho o costumbre.

Según el (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito, 2009), una vía es la carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.

Si bien es cierto la cantidad de vehículos que se desplazan por las vías (avenidas, calles, jirones, entre otras) se han incrementado los últimos años, se puede apreciar también que la infraestructura vial continua siendo casi la misma, es decir no se amplía ni renueva conforme a las necesidades de los usuarios, por ello los resultados que aparecen de esta asimetría son mayor congestión vehicular, mayor imprudencia, lo cual conlleva a que se susciten accidentes de tránsito, lo más lamentable que muchos de ellos con resultado lesiones y muertes (Tabasso, 2008).

Toda persona requiere de una u otra forma hacer uso de la vía, y, para ello, debe respetar y cumplir las normas del Reglamento Nacional de Transito, porque ello también implica conocer sus riesgos y de esta forma se pueden prevenir para salvar vidas.

- Vehículo: Es una maquina creada por el ser humano, con el objetivo de permitir el traslado de personas y/o cosas de un lugar a otro (Del Busto, Valdivia, & Diaz, 1986).

- Medio Ambiente: En la casuística emergen accidentes ausentes de uno de los tres primeros elementos enunciados, lo que no sucede con el ambiente, el que no solamente está siempre presente en todo accidente de tránsito, sino que, inclusive, puede tener especial relevancia en el suceso.

Algunos de los fenómenos naturales que participan en el tránsito son: el aire, el viento, la nieve, el granizo, la escarcha, la humedad, el rocío, el brillo solar la lluvia, la niebla, la neblina, el frío, el calor, entre otros.

En tal sentido, dentro de los elementos del tránsito (hombre, vehículo, vía y medio ambiente), se considera al ser humano, como el responsable en la mayoría de accidentes de tránsito, por lo que, el conductor no debe considerar que las normas de tránsito son impuestas para fastidiar o incomodar, sino todo lo contrario, porque dichas normas buscan su propia seguridad y la de los demás usuarios de la vía. Llegándose a la conclusión que el uso del vehículo automotor debe ser beneficioso para todos (conductor, ocupante y peatón), sin embargo, el uso del vehículo automotor debe respetar siempre los derechos de las demás personas (Gherssi, 2006).

2.1.2.3 Principios del tránsito

Para que la circulación de vehículos y peatones se den con normalidad, se requiere de directrices que regulen la seguridad vial, estableciendo derechos y obligaciones a los usuarios de la vía, a fin de evitar los accidentes de tránsito.

- Principio de confianza

Requiere el cumplimiento de las normas de transporte y tránsito terrestre, por la cual toda persona que transita por una vía, sea este conductor o peatón confían que los demás también respetan las señales de tránsito; es por ello que, si un semáforo se encuentra en luz roja para los vehículos, y luz verde para los peatones, los peatones mediante el principio de confianza cruzarán dicha vía, porque los vehículos deberán estar detenidos.

También se puede decir que es el derecho que tiene todo usuario de la vía de pensar, que los demás usuarios actuarán o se comportarán adecuadamente respetando las normas de tránsito y sobre todo la vida e integridad de las personas, por que (Taboada,

2018) señala que es la “garantía inspirada en la mutua confianza de un comportamiento basado en el respeto” (p.21).

- Principio de Seguridad

Este principio permite al conductor adoptar todas sus medidas de seguridad cuando el otro usuario de la vía (conductor o peatón) actúa restringiendo o contraviniendo las normas de transporte y tránsito terrestre, en la cual se presenta una situación de peligro, y es necesario ceder el derecho de pase al usuario de la vía con la finalidad de evitar o disminuir los riesgos de un accidente de tránsito. En tal sentido es necesario un máximo de prudencia y diligencia en los conductores contra la imprudencia o negligencia por parte del otro usuario de la vía (conductor o peatón).

Este principio permite que, si un peatón cruza la calzada por el centro y no por el cruce peatonal conforme indica el Reglamento Nacional de Tránsito, el conductor deberá ceder el paso al peatón, a fin de evitar un accidente de tránsito con subsecuentes lesiones o muerte.

- Principio de integridad personal

Al usuario de la vía (conductor o peatón) se le exige que realice determinada conducta respetando las normas de tránsito terrestre para proteger su integridad física y la de los demás usuarios de la vía, por ello es de gran importancia que no solo los conductores respeten las normas de tránsito y por ende el derecho a la vida e integridad física de las personas que se desplazan por la vía, sino también los peatones lo hagan de forma correcta y así no contribuyan a generar un accidente de tránsito.

- Principio de señalización

El principio de señalización hace referencia a que “mientras no haya una señal que indique la alteración de la normalidad, el usuario puede confiar, en que puede circular

con seguridad, de que no va a encontrar obstáculo” (Del Busto, Valdivia, & Diaz, 1986, p.12).

Mediante este principio se brindará información necesaria a los usuarios de la vía (conductor y peatón) sobre el uso correcto de la vía, para ello es importante que ambos conozcan y respeten las señales de tránsito, porque solo así se evitará los accidentes de tránsito y por ende las muertes y lesiones de personas que muchas veces no contribuyen para este evento, pero que son víctimas de las circunstancias.

2.1.2.4 Indicadores fácticos que contribuyen a los accidentes de tránsito

➤ Conducción en estado de ebriedad

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (2009), señala en su artículo 88 que *“está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor”*

Nuestro Código Penal (1991) tipifica en su Artículo 274. El delito de Conducción en estado de ebriedad (...). *El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, (...). Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior de 0.25 gramos-litro (...).*

De lo anteriormente expuesto, García (2002) indica que mediante este delito se pone en peligro la vida e integridad física de las personas, por lo que el Derecho Penal ejerce la función preventiva de carácter general, intentando dar solución a esta problemática, para ello se puede apreciar que con esta ley se sanciona al conductor que maneja en estado de ebriedad o bajo los efectos de las drogas, porque la finalidad es prevenir los accidentes de tránsito que ocasionen muertes o lesiones a los usuarios de la vía.

Asimismo, Taboada(2018) refiere que la eficacia y eficiencia, así como la confiabilidad en el resultado del dosaje etílico, está directamente asociada al tipo, cantidad y oportunidad de la toma de muestra. Respecto al tipo de muestra, la orina y la sangre son los fluidos biológicos de primera elección para determinar la concentración de alcohol etílico en el organismo, requiriéndose como muestra la cantidad de 0,5 ml. de orina o de 0,5 ml de sangre con anticoagulante. La oportunidad en la toma de muestras (fluidos biológicos), será durante el periodo de tiempo más corto posible en relación a la fecha y hora del incidente, para evitar que el alcohol (o las drogas o fármacos) sea metabolizado y eliminado por el propio organismo, debiendo tomarse la muestra dentro de las 3 a 10 horas después de haber ingerido las bebidas alcohólicas o mientras aún se pueda detectar formas de esta en el cuerpo, según la Biblioteca Nacional de Medicina (p. 124).

En tal sentido, se puede apreciar que para establecer la sanción administrativa y penal el conductor del vehículo automotor debe tener alcohol en la sangre en una cantidad mayor a 0.5 o 0.25 gramos-litro según corresponda al uso del vehículo (privado o público) al momento que se encuentra conduciendo, lo cual será corroborado con el respectivo dosaje etílico, al cual bajo ninguna circunstancia el conductor puede negarse a realizarlo, porque de lo contrario se le imputaría el delito de desobediencia y resistencia a la autoridad, tipificado en el artículo 368 del Código Penal.

Al respecto, según Taboada (2018) las bebidas alcohólicas afectan la capacidad de conducción, es muy probable que la persona que consume alcohol y conduce un vehículo ocasione un accidente de tránsito, porque el alcohol ocasiona alteraciones en el comportamiento de la persona y disminuye las capacidades psicofísicas que se requieren para conducir un vehículo automotor. La persona que ha consumido alcohol tiene alteraciones de la atención, percepción, comportamiento, psicomotricidad y en la toma de decisiones.

Márquez (2012) refiere que el alcohol produce dos tipos de efectos en el organismo: uno de tipo psíquico y el otro de tipo físico. Los primeros se traducen, básicamente, en la aparición de un comportamiento agresivo y el exceso de confianza que genera, a su vez, una sobrevaloración de las propias habilidades; los segundos, en la falta de coordinación motora, alteración de la percepción y aumento en el tiempo de reacción ante los peligros (p. 48).

Un caso de culpa consciente sería cuando el conductor maneja su vehículo después de haber consumido alcohol, teniendo conocimiento de su estado de ebriedad y del peligro que podría ocasionar su conducta, pero lo único que desea es llegar a su casa para descansar, pero en el camino atropella a un peatón al cual no pudo ver porque el lugar por donde transitaba no había mucha iluminación; caso completamente distinto, sería el conductor de un vehículo que también conduce bajo los efectos del alcohol, con conocimiento de su estado de ebriedad, maneja de noche, con las luces apagadas, a excesiva velocidad, por un lugar donde transitan peatones, con lluvia y el limpiaparabrisas estropeado, matando a un peatón, en este último caso estaríamos ante un homicidio por dolo eventual (ilp abogados, 2018).

En el caso desarrollado en el párrafo precedente, podríamos decir que los indicadores fácticos de conducta para establecer el dolo eventual serían: El consumo de alcohol, exceso de velocidad y los fundamentos fácticos de circunstancia serían, manejar de noche, con lluvia, luces apagadas, vía donde transitan peatones, limpiaparabrisas estropeado.

➤ **Conducción bajo los efectos de las drogas**

Para la Organización Mundial de la Salud, droga es toda sustancia que, introducida en el organismo por cualquier vía de administración, produce de algún modo una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y además es susceptible de crear dependencia, ya sea psicológica, física o ambas (Taboada, 2018, p. 91).

Al respecto, en su artículo 328 (Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito, 2009) establece que la persona que presuntamente se encuentre bajo los efectos del alcohol o de las drogas y haya sido detectada conduciendo un vehículo será conducida por el efectivo policial interviniente para el examen étílico o toxicológico correspondiente. Cabe mencionar, que las drogas de abuso como la cocaína, marihuana, anfetaminas, entre otras, pueden producir alteraciones graves en la capacidad para conducir un vehículo, porque se incrementaría el riesgo de producir accidentes de tránsito, por lo cual, el tipo penal señala como elemento objetivo, que el autor del delito conduzca bajo los efectos de las drogas (Taboada, 2018).

Nuestro Código Penal (1991) tipifica en su Artículo 274. El delito de Conducción en estado de (...) drogadicción. *El que, encontrándose (...) bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado, (...) Cuando el agente presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, encontrándose (...) bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas (...)*

➤ **Inobservancia a las reglas técnicas de tránsito**

Reglas de Tránsito: Son normas jurídicas que regulan el tránsito terrestre, que permiten que los usuarios de la vía (conductor y peatón) puedan transitar sin inconvenientes y así garantizar la seguridad vial, el incumplimiento a las reglas de tránsito acarrea responsabilidad administrativa, penal o civil según sea el caso, dichas reglas de tránsito están reguladas en el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009).

- Conducir con exceso de velocidad

Al respecto, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009), en su artículo 93 establece que, *el conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental,*

el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así, debe abandonar la calzada y detener la marcha.

Cabe mencionar que nuestro Código Penal (1991) señala en el libro de Faltas contra la seguridad pública, en su artículo 451 inciso 5 el ilícito penal de Conducción a excesiva velocidad, de menor o persona inexperta, indicando que: *“Será reprimido con prestación de servicio comunitario de quince a treinta jornadas o hasta con ciento ochenta días-multa: (...) El que conduce vehículo o animal a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública o confía su conducción a un menor de edad o persona inexperta. (...)*

Para Gomez (2010) nos encontramos ante una falta de peligro, donde no es exigible que se haya ocasionado la lesión a un bien jurídico tutelado por el derecho penal, pero si se genera la puesta en peligro, mediante el incremento del riesgo permitido, el cual podría producir perjuicios en la vida o salud de las personas que hacen uso de la vía.

Respecto a la primera condición subjetiva de punibilidad, es necesario señalar que los límites de velocidad se aplicarán conforme a lo estipulado en el artículo 162 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) que señala:

- a) En zona urbana:
 1. En Calles y Jirones: 40 Km/h.
 2. En Avenidas: 60 Km/h.
 3. En Vías Expresas: 80 Km/h.
 4. Zona escolar: 30 Km/h.
 5. Zona de hospital: 30 Km/h.

Por ello, indica Taboada (2018) que, a fin de evitar los accidentes de tránsito, el conductor no debe manejar un vehículo a una velocidad superior a la prudente, razonable y permitida por la legislación de tránsito terrestre, cumpliendo con los parámetros

establecidos en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles que pudiera ocasionar su conducta.

En la legislación comparada, en España la conducción por exceso de velocidad es un delito tipificado en el artículo 379 de su Código Penal; por lo que, Paucar (2012) propone que *lege ferenda* que cuanto menos el primer supuesto del inciso 5 del artículo 451 del Código Penal “El que conduce un vehículo a excesiva velocidad, de modo que importe peligro para la seguridad pública” deje de ser solo una falta, y sea tipificado como delito, tal como lo regula la legislación española (p. 187).

- No respetar el semáforo y cruzar la intersección en luz roja

Al respecto, el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009), señala en el artículo 33 que *la regulación del tránsito en la vía pública, debe efectuarse mediante señales verticales, marcas en la calzada, semáforos, señales luminosas, y dispositivos auxiliares.*

El Artículo 48 de la citada norma indica el significado de las luces semafóricas.

- Rojo: Indica detención. Los vehículos que enfrenten esta señal deben detenerse antes de la línea de parada o antes de entrar a la intersección y no deben avanzar hasta que aparezca la luz verde.

Los peatones que enfrenten esta señal en el semáforo peatonal, con o sin la palabra “PARE”, no deben bajar a la calzada ni cruzarla.

- Conducción temeraria o peligrosa

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009), señala en el artículo 95 que el conductor (...) debe abstenerse de efectuar maniobras que pongan en peligro a los demás usuarios de la vía.

El Código Penal español tipifica como delitos contra la seguridad vial la conducción temeraria, tipificada en el artículo 380 que dice “El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor o ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años (...)” (Gomez, 2010, p. 365).

Para la doctrina la temeridad deberá ser manifiesta y evidente, encontrándose presente la peligrosidad del agente donde también se deberá considerar las circunstancias que contribuyeron al suceso (Gomez, 2010).

- Invasión de carril y manejar en sentido contrario

El artículo 133 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) establece que, en las vías, los vehículos deben circular dentro de las líneas de carril, utilizadas para separar la circulación en la misma dirección, salvo cuando realicen maniobras para adelantar o cambiar de dirección.

La invasión del carril contrario a la circulación es habitual en conductores, mayormente en los casos de adelantamiento, el cual está permitido conforme se ha indicado en el párrafo precedente, pero el problema no radica en la maniobra, sino en la forma que el conductor la lleva a cabo, en su afán de disminuir su ruta o cuando calcula mal la velocidad o las distancias para adelantar, ocasionando con ello accidentes de tránsito con subsecuente lesiones o muerte.

El artículo 134 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) indica que, en una calzada señalizada para el tránsito en un solo sentido, los vehículos deben circular únicamente en el sentido indicado.

Rodriguez (2015) señala en un caso práctico, que un año, tres meses y un día de cárcel fue la pena impuesta por el Juzgado de lo Penal de Soria a un conductor como autor de tres delitos por conducir sin luces, bajo los efectos de las bebidas alcohólicas, que

previamente había ingerido y que le afectaban en la conducción, en dirección contraria, no respetar la señalización semafórica y arrollar a un peatón y que en la huida colisionó contra otro vehículo.

- Conducir sin tener Certificado de Revisión Técnica

El artículo 242 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (2009) señala que está prohibida la circulación de vehículos automotores y vehículos combinados, si como resultado de la revisión técnica del vehículo, se comprueba que acusan deficiencias de tal naturaleza que su utilización en el tránsito constituye un peligro, tanto para sus ocupantes como para los demás usuarios de la vía pública.

Franco (2015) señala un ejemplo en el que Miguel conducía su vehículo por la vía Evitamiento en sentido de norte a sur a 70km/h. Javier es un peatón de 48 años de edad, que, en estado de ebriedad, decide no hacer uso del puente peatonal y cruza la pista de oeste a este, siendo alcanzado por el vehículo de Miguel, producto del fuerte impacto Javier muere, realizada las investigaciones se pudo apreciar que Miguel no estaba conduciendo en estado de ebriedad, si tenía Licencia de Conducir, SOAT, pero no tenía revisión técnica. Se concluyó que existen dos niveles de imputación objetiva del comportamiento e imputación objetiva del resultado. La primera se configura por una serie de criterios: riesgo permitido, principio de confianza, prohibición de regreso y la competencia de la víctima. En el presente caso, el no contar con Certificado de Revisión Técnica constituiría en principio, causa suficiente para imputar penalmente el resultado a Miguel; sin embargo, a la luz de las circunstancias, al haber sido la propia víctima, quien con su comportamiento negligente, contribuyó de manera decisiva a la realización del resultado, la imputación recaería dentro del ámbito de sus competencia, excluyéndose la tipicidad de la conducta de Miguel; ya que, él no contaba con el Certificado de Revisión Técnica no fue un factor causante del resultado muerte, dado que, la misma, no obedeció a una falla mecánica del vehículo (p. 125).

Caso completamente contrario fue la muerte de la adolescente Melani Olivera del Castillo, quien falleció como consecuencia del impacto de una llanta que salió de un vehículo en pésimo estado, pero que increíblemente tenía Certificado de Revisión Técnica vigente, el cual habría sido otorgado irregularmente (Panamericana, 2018).

Conforme al párrafo precedente, podríamos decir que los indicadores fácticos de conducta para establecer el dolo eventual serían: Conducir un vehículo en pésimo estado de funcionamiento y tener Certificado de Revisión Técnica obtenido de forma irregular, respecto a los fundamentos fácticos de circunstancia serían, manejar de día y por una vía donde transitan peatones.

- Pésimas condiciones del vehículo

El Reglamento Nacional de Vehículos (2003) en el artículo 12 señala que todos los vehículos deben tener configuración original de fábrica para el tránsito por el lado derecho de la vía y contar con los elementos, características y dispositivos señalados a continuación:

- Dispositivos de alumbrado y señalización óptica
- Sistema de frenos
- Neumáticos
- Construidos y equipados de forma que no tengan en el interior, ni en el exterior aristas y ángulos salientes que representen peligros para sus ocupantes u otras personas.
- Carrocería diseñada para evitar las salpicaduras de las ruedas y/o protegida por guardafangos o escarpines.

Hoy en día el uso del vehículo automotor se ha convertido en una necesidad para el ser humano, ya que todos necesitan trasladarse de un lugar a otro, pero para ello es importante que el ser humano concientice que el vehículo es un bien riesgoso y lo mínimo que puede hacer para no incrementar ese riesgo es conducir un vehículo en buen estado de funcionamiento, por lo que es necesario que se realice los mantenimientos y revisiones técnicas correspondientes. El Estado exige según el año de fabricación del vehículo, que

este cuenta con su respectivo Certificado de Revisión Técnica, con la finalidad de evitar accidentes de tránsito por falla mecánica de vehículos; a pesar de ello, algunos conductores pese a tener pleno conocimiento que su vehículo está en pésimo estado de funcionamiento, peor aun cuando brindan servicio de transporte público y continúan usándolo sin medir las consecuencias, como ya se ha dado la muerte o lesiones ocasionadas a los usuarios de la vía.

En la noticia de America tv (2019) se presentó un caso de un vehículo que circulaba por el Cercado de Lima en pésimo estado de funcionamiento, el cual podría ocasionar un suceso de tránsito con consecuencias fatales, en el supuesto que este vehículo ocasione un accidente de tránsito con resultados fatales, se tendría que analizar la posibilidad de imputar al conductor una conducta dolosa.

- Conducir sin Licencia de Conducir

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, (2009) señala en su artículo 2 que: “La licencia de conducir es el documento otorgado por la autoridad competente a una persona autorizándola para conducir un tipo de vehículo”

Según Taboada (2018) la conducción sin licencia de conducir vigente no está prevista como delito, ni tampoco como circunstancia agravante del artículo 274 del Código Penal, sino solo como infracción administrativa, a diferencia del artículo 384 del Código Penal de España que ha tipificado dentro de los delitos contra la seguridad vial, el delito de conducción sin licencia por pérdida de vigencia o pérdida total de puntos, que reprime al que “condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, o, al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción” (p. 157).

Cabe mencionar, que el Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir (2016) prescribe en su Artículo 22 numeral 22.1 indicando que las restricciones que se consignan en las Licencias de Conducir del titular son condiciones impuestas por la autoridad para habilitar la conducción a una determinada persona, como consecuencia del diagnóstico efectuado en la evaluación médica y psicológica, o por la forma de conducción elegida por el postulante, son:

- a) Vehículos automotores con transmisión automática.
- b) Vehículos automotores especialmente acondicionados.
- c) Con lentes correctores externos o de contacto.
- d) Con audífonos.
- e) Con dos espejos retrovisores laterales y espejo con ángulo de 180 grados.

Resulta necesario mencionar, que respecto a los requisitos para obtener la Licencia de Conducir, se encuentra el examen de reglas de tránsito, el cual, considero que para manejar un vehículo que implica un riesgo en la sociedad, esta evaluación sea más compleja, es decir, que el Ministerio de Transportes no publique un balotario de 200 preguntas en su página web, del cual 40 vienen en el examen de reglas de tránsito, sino que las personas interesadas en obtener su licencia de conducir se vean en la obligación de leer y por ende conocer el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito (2009), porque muchos de los accidentes son ocasionados por el desconocimiento a las reglas técnicas de tránsito.

- Uso excesivo de celular

Hoy en día los celulares son parte de nuestra vida, porque nos permiten comunicarnos pero también debido a los avances tecnológicos los celulares cuentan con cámara, video, internet, redes sociales, etc., lo cual es muy beneficioso para la sociedad, pero lo que sí es inaceptable es que algunos conductores hagan uso excesivo de estos equipos mientras están manejando un vehículo, porque incrementan excesivamente el riesgo mientras conversan, graban videos o intercambian mensajes por WhatsApp u otras redes sociales, siendo proclives a ocasionar un accidente de tránsito, porque la conducción de un vehículo requiere de atención y concentración, más grave aún es cuando

contribuyen otros indicadores facticos de conducta (exceso de velocidad, cruce del semáforo en luz roja) o circunstancia (maneja de día y por la vía evitamiento).

En tal sentido, podríamos decir que la culpa no es de la tecnología, sino del conductor quien hace uso excesivo del celular mientras maneja, por ello es importante que el conductor tome más consciencia para no poner en riesgo su vida y la de los demás usuarios de la vía.

- Cansancio, fatiga o sueño

El artículo 89 del Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) establece que el conductor debe abstenerse de conducir, si muestra cansancio o si ha estado tomando medicamentos que puedan causarle efectos secundarios e inducirlo al sueño.

El cansancio en muchos casos es el causante de accidentes de tránsito, peor aún es cuando el conductor que está manejando su vehículo se queda dormido, lo cual resultaría demasiado peligroso, porque se podría ocasionar la muerte o lesiones de los ocupantes del vehículo, así como de las personas que se encuentran transitando por la vía; por lo que, para evitar estos casos, es recomendable que el conductor descanse lo suficiente antes de conducir.

Al respecto, considero pertinente que en nuestra legislación se regule y nuestras autoridades fiscalicen las horas de manejo de los conductores de vehículo de transporte público, como se hace con los conductores de transporte interprovincial, ya que en Lima Metropolitana hay conductores que manejan su vehículo más de 12 horas, poniendo en riesgo no solo su vida, sino también de los ocupantes del vehículo y de los demás usuarios de la vía.

Las horas donde se podría establecer mayor peligro según el Manual de Seguridad Vial 2017) es de 3:00 y las 5:00 horas y entre las 14:00 y las 16:00 horas.

El cansancio genera en el conductor:

- Disminuye la concentración
- Aumenta el tiempo de reacción
- Disminuye la capacidad de tomar decisiones
- Perjudica la percepción

Se tiene un caso hipotético, en el que Miguel a sabiendas que el día sábado ingresaba a trabajar a las 04:00 horas como conductor de un vehículo de transporte público, el día viernes fue a celebrar el cumpleaños de un amigo, donde ingirió bebidas alcohólicas y se quedó hasta las 03:30 del día siguiente (sábado), saliendo de dicho evento se fue a trabajar, evidentemente sin descansar, siendo el caso que producto del cansancio se queda dormido en plena vía evitamiento de Norte a Sur impactando con otro vehículo, ocasionando la muerte de los ocupantes del otro vehículo.

¿Este caso podría ser tipificado como homicidio simple por dolo eventual u homicidio culposo?

A mi criterio el conductor tiene pleno conocimiento que conducir un vehículo es un riesgo permitido, incrementando excesivamente este riesgo cuando consume bebidas alcohólicas, más aún que el servicio que brinda es de transporte público y manejar sin descansar porque se fue a una reunión, con lo cual, demostraría no solo su irresponsabilidad sino el desprecio por su vida y de las demás personas que hacen uso del vehículo y uso de la vía, porque él podía representarse el resultado de su conducta, sin embargo, continuó con su accionar, ocasionando la vulneración del bien jurídico por excelencia (la vida humana), en este caso a mi criterio no podríamos indicar que el conductor únicamente actuó con impericia, negligencia o imprudencia, sino actuó con dolo eventual.

Conforme a lo mencionado, podríamos decir que los indicadores fácticos de conducta para establecer el dolo eventual serían: La conducción en estado de ebriedad, el cansancio y posterior sueño y los fundamentos fácticos de circunstancia serían el servicio de transporte público y la vía evitamiento.

- Desobediencia al efectivo policial

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito, (2009) señala en su artículo 57 que los usuarios de la vía están obligados a obedecer de inmediato las indicaciones sobre tránsito de los efectivos de la Policía Nacional del Perú asignados al control de tránsito. Las indicaciones de los efectivos de la PNP asignados al control del tránsito, prevalecen sobre las señales luminosas o semáforos, y sobre estas los demás dispositivos que regulan la circulación.

Un grave problema de nuestra sociedad es la falta de respeto a nuestras autoridades, desde mi experiencia como efectivo policial y haber trabajado en la Dirección de Tránsito en el servicio de calle, me ha permitido analizar el comportamiento de los conductores y demás usuarios de la vía, siendo realmente lamentable que uno de los problemas de la inseguridad vial es por la desobediencia al efectivo policial asignado al tránsito y peor aún las reglas técnicas de tránsito, ya que he presenciado hechos en Lima Metropolitana donde conductores, en su mayoría de transporte público de pasajeros, son muy renuentes ante las intervenciones policiales, más aun cuando se pretende sancionar las infracciones al Reglamento Nacional de Transito, intentando darse a la fuga y para ello, conducen a excesiva velocidad, cruzan el semáforo en luz roja, invaden carril contrario o en sentido contrario, siendo más grave aun cuando debido a la desobediencia al efectivo policial atropellan a un peatón.

De lo anteriormente expuesto, podríamos decir que los indicadores fácticos de conducta para establecer el dolo eventual serian: La desobediencia a la autoridad, exceso de velocidad, cruzar la luz roja del semáforo, invasión de carril, sentido contrario e intento de fuga y los fundamentos fácticos de circunstancia serian, infracción al Reglamento Nacional de Transito.

- Reincidencia

El Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito (2009) en su Artículo 312 prescribe que se considera reincidencia, al hecho de

cometer nuevamente la misma infracción dentro del lapso de doce (12) meses y será sancionada con el doble de la multa establecida.

En otros países los conductores de cualquier tipo de vehículo que cometen dos infracciones en un término de seis meses son declarados reincidentes y se les suspenden la licencia por un semestre. Si son sorprendidos conduciendo con su licencia suspendida, se les cancela definitivamente (Caracol radio, 2017).

Resulta necesario citar como ejemplo de reincidencia, el caso publicado en El Comercio (2019), respecto al conductor del vehículo de transporte público (combi), quien manejaba a excesiva velocidad y cruzó la luz roja del semáforo, ocasionando la muerte de un joven, teniendo dicho conductor un historial de 20 papeletas y la combi reporta más de S/. 16 mil en papeletas, asimismo, el chofer tiene antecedentes por accidentes de tránsito, en los cuales ocasionó lesiones graves a más de 10 personas.

2.1.2.5 Consecuencias de los accidentes de tránsito

El Derecho Penal es un medio de control social, basado en el poder punitivo del Estado, utilizado para controlar, orientar y planear la vida en común. Asimismo, se constituye uno de los medios de control social más radicales, por ello es considerado como la última ratio cuando los demás medios de control social son insuficientes.

Los individuos en el marco de una sociedad jurídica y políticamente organizada, no pueden conducirse conforme a su libre albedrío, sino que deben sujetar su conducta a las diversas normas que regulan su comportamiento en sociedad, donde debe coexistir de forma pacífica, con la finalidad de proteger los bienes jurídicos fundamentales, de lo contrario, se generaría un desorden y caos.

Al respecto, se procederá a desarrollar las consecuencias jurídicas de los accidentes de tránsito, los cuales ocasionan la muerte o lesiones a los usuarios de la vía.

- Homicidio Simple

Nuestra Constitución Política del Perú (1993) en el inciso 1 del artículo 2 reconoce el *derecho fundamental de toda persona humana a la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica, física y a su libre desarrollo y bienestar.*

Tipo Penal: El Código Penal (1991) menciona en su Artículo 106 el delito de Homicidio Simple. *El que mata a otro, será sancionado con pena privativa de la libertad no menor de seis años ni mayor de veinte años.*

Tipicidad objetiva: La conducta típica, antijurídica y culpable del delito contra la vida, el cuerpo y la salud - homicidio simple, implica quitar la vida dolosamente a otra persona, conforme a lo regulado por la legislación Penal.

El homicidio es un delito de resultado; (...) en la tipificación del mismo, se utiliza la expresión “matar”, lo que supone un criterio de técnica legislativa de referencia inmediata, tal como de forma unánime lo reconoce la doctrina actual y pasada, para ello se han utilizado varios criterios de imputación que apunta hacia un mismo corte: hacer responsable a autor por el injusto penal atribuido (Peña Cabrera, 2017, p. 25).

Bien jurídico: El bien jurídico protegido es el derecho a la vida humana.

Tipicidad subjetiva: El homicidio simple, es un delito doloso, porque el agente actúa con conocimiento y voluntad de la realización típica, sabiendo y queriendo la muerte de otra persona; pero, también el autor actúa con dolo eventual, cuando el agente conoce que su comportamiento, generando un riesgo jurídicamente no aceptado por las normas del derecho penal, a fin de lesionar o poner en peligro un bien jurídico protegido, que ocasiona la muerte de la víctima, tal es el caso del conductor de vehículo de transporte público que hace carreras con otros vehículos para recoger pasajeros, que observa a una distancia prudente a peatones que pretenden cruzar la pista, no disminuye la velocidad sino por el contrario continua con su actitud, porque más importante para él es recoger pasajeros, pese a que sabía que su conducta podía generar un suceso fatal, no le importó, por lo que se considera que actuó con dolo eventual.

- Homicidio Culposo

Tipo Penal: El Código Penal (1991) señala en su Artículo 111 el delito de Homicidio culposo (...) *La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito. (...)*

Tipicidad objetiva: El evento delictuoso se perfecciona cuando el agente ocasiona la muerte de su víctima, actuando culposamente, es decir, actúa con negligencia, imprudencia o impericia, siendo dicho resultado previsible, pero actúa confiado en evitarlo.

Bien jurídico: El bien jurídico protegido es el derecho a la vida humana.

Tipicidad subjetiva: En el homicidio culposo, el agente no tiene la intención de matar a otra persona, no existe la actitud de animus necandi, no desea lesionar un bien jurídico, pero lo hace por la inobservancia del deber de cuidado.

- Lesiones

El derecho a la integridad física, moral y psíquica también es protegida y reconocida en la Constitución Política del Perú (1993) que indica en el inciso 1 del artículo 2 que todo ser humano también requiere para su pleno desarrollo y autorrealización personal encontrarse en condiciones físicas y psíquicas aptas, con la finalidad de participar en actividades económicas, sociales y culturales.

Bien jurídico: La integridad física, considerando las funciones que desarrolla cada órgano, miembro o parte del cuerpo humano.

- Lesiones culposas

La Real Academia Española señala que las lesiones culposas deben ser resultado de un accidente de tránsito, en circunstancias que el conductor maneja su vehículo o este se encuentra mal estacionado incumpliendo las normas de tránsito.

El Código Penal (1991) señala en su artículo 124. Lesiones culposas *"La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito."*

La agravante en este tipo de delito, señala Peña Cabrera (2017) que es el estado fisiológico, producto de la ingesta de bebidas alcohólicas o el consumo de estupefacientes (drogas en general), cuyos efectos en el organismo humano, provocan una serie de estragos, debilitando las facultades psico-motrices, de forma tal, que el individuo pierde en parte su capacidad de auto determinarse conforme a sentido. En este caso no estamos ante un pretendido estado de inimputabilidad (alteración transitoria de la conciencia), pues este ha de fijarse según las consecuencias del actio libera in causa culposa (p. 310).

III. Método

3.1 Tipo de investigación

En el presente trabajo de investigación se ha empleado el estudio descriptivo y explicativo.

Investigación descriptiva: Se aplicó este tipo de investigación porque el fenómeno de estudio es determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, para ello, se encuestaron a efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú (UIAT PNP).

Investigación explicativa: Permitirá establecer la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito.

- **Enfoque de la investigación**

Investigación mixta: Existe un conjunto de procesos sistemáticos y críticos de investigación, que implica la recolección de datos cualitativos y cuantitativos, para recabar toda la información y lograr un mejor análisis sobre el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito.

- **Nivel de investigación**

La presente investigación es de nivel explicativo, porque se explicará cuáles son los indicadores fácticos que permiten establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito.

Asimismo, se desarrolló la relación entre una variable dependiente con una independiente.

- **Diseño de investigación**

La presente investigación es de diseño no experimental, ya que, no se manipula ni altera deliberadamente las variables, pero si se analizará, las circunstancias que contribuyeron antes, durante y después del delito ocasionado por accidente de tránsito, así como los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito y aquellos que son ocasionados por conducción en estado de ebriedad o por la inobservancia a las reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana.

3.2 Población y muestra

- Población: La población de la presente investigación está conformada por todos los efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, que se desempeñan como peritos en la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, quienes han realizado el curso básico y de especialización en investigación de accidentes de tránsito.

- Muestra: El tamaño de la muestra para la presente investigación será de cuarenta y cuatro (44) efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.

Si la muestra es relativamente pequeña y se trabaja con dos variables de investigación, la formula estaría dentro de un muestreo de aleatorio simple:

$$n = \frac{Z^2 P Q N}{e^2 (N-1) + Z^2 P Q} = \frac{1.96^2 * 0.5 * 0.5 * 0.5}{0.05^2 (50-1) + 1.96^2 * 0.5 * 0.5}$$

$$n = \frac{3.842 * 0.5 * 0.5 * 0.5}{0.0025^2 (49) + 3.842 * 0.5 * 0.5} = \frac{48}{1.083} = 44.33$$

N: Total de la población.

n: Tamaño de la muestra que se tendrá en consideración para el trabajo de campo

P: Proporción de operadores de justicia (jueces, fiscales, secretarios y asistentes judiciales, secretarios y asistentes fiscales y personal de la Policía Nacional del Perú) que opina sobre la TAP. Q: Complemento de P ($Q=1-P$)

Z: Representa el número de desviaciones estándar = 1,96 (asociado a un intervalo de confianza de 95%)

e: Representa el error muestral =5%

3.3 Operacionalización de variables

Problema	Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnicas e instrumentos
Problema principal ¿Cuáles son los indicadores facticos para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018?	Variable independiente: Dolo eventual	“Cuando existe la posibilidad que se produzca un determinado resultado: el agente se representaría lo peligroso de su accionar, y puede aprobar o aceptar la producción del resultado” ((Bustamante, 2015, p. 63).	La variable será analizada mediante el análisis documental y la aplicación de encuestas a los efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.	Teoría de la representación	<ul style="list-style-type: none"> • Posibilidad de resultado dañoso • Incremento del riesgo permitido • Representación del resultado • Aceptación del resultado 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la doctrina • Evaluación de casos aplicados • Análisis de fuente documental • Encuesta a efectivos policiales de la UIAT PNP.
				Actitud temeraria	<ul style="list-style-type: none"> • Exposición excesiva • Riesgo innecesario 	
				Tipicidad subjetiva	<ul style="list-style-type: none"> • Conocimiento • Voluntad 	
				Resultado	<ul style="list-style-type: none"> • Homicidio • Lesiones 	

Hipótesis	Variable	Definición conceptual	Definición operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnicas e instrumentos
<p>Hipótesis principal</p> <p>Los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos ocasionados por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018 son de conducta y circunstancia.</p>	<p>Variable dependiente:</p> <p>Accidentes de tránsito</p>	<p>Suceso o acontecimiento eventual e impremeditado, que, como resultado de un riesgo, de un hecho de causa previsible, tiene consecuencias indeseables, y traen consigo una culpa o responsabilidad, a mérito de imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se realiza en un lugar transitable en donde interviene- el elemento humano, vehículo en traslación, la vía y el medio ambiente. (Del Busto, Valdivia, & Diaz, 1986)</p>	<p>La variable será analizada mediante el análisis documental y la aplicación de encuestas a los efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.</p>	<p>Indicadores fácticos</p> <hr/> <p>Consecuencias dañosas</p> <hr/> <p>Elementos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Conducta • Circunstancias <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Homicidios • Lesiones <hr/> <ul style="list-style-type: none"> • Hombre • Vehículo • Vía • Medio ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo de la doctrina • Evaluación de casos aplicados • Análisis de fuente documental • Encuesta a efectivos policiales de la UIAT PNP.

3.4 Instrumentos

- Desarrollo de análisis documental: Fuentes de información relevantes para el estudio del dolo eventual y los delitos por accidentes de tránsito, la cual contiene, citas textuales y no textuales, referencias bibliográficas, análisis del tema y posición crítica.
- Formato de cuestionario: De acuerdo a Hopkins (1989) es más fácil de realizar, fácil de valorar, compara directamente grupos e individuos, etc. Además, ofrece uniformidad de medición a sus opciones estandarizadas y registros de respuestas, de conseguirse una adecuada delimitación del problema y correcta formulación de las preguntas (Díaz-Aguado & Martínez, 1995).

El Cuestionario que se elaboró es de tipo policotómico y fue aplicado a una muestra de cuarenta y cuatro (44) efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.

Estructura interna del cuestionario:

Los 28 ítems del cuestionario se encuentran divididos en 3 dimensiones

Dimensión 1: El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito

Preguntas: 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14 y 15

Dimensión 2: El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad

Preguntas: 16, 17, 18, 19, 20, 21 y 22

Dimensión 3: El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito

Preguntas: 23, 24, 25, 26, 27 y 28

- **Procesamiento y Validación del Instrumento**

El procesamiento de los datos se realizó a través del Software Estadístico SPSS versión 25 en español.

Para la validación del instrumento se utilizó el método de consistencia interna.

- **Método de consistencia interna**

En esta investigación se utilizó el método de consistencia interna basado en el alfa de Cronbach para medir la confiabilidad del cuestionario. El alfa de Cronbach es la medida más común de consistencia interna debido a su uso práctico y administración de una sola prueba (Cortina, 1993). Se expresa en una escala de 0 a 1 donde los valores superiores a 0.7 son considerados aceptables, y los valores inferiores tienen un nivel de confiabilidad pobre ($\alpha < 0.6$) o moderado ($0.6 < \alpha < 0.7$) (Oviedo & Arias, 2005).

Hair, Money, Samouel, & Page (2011) en base al estudio realizado por Cronbach (1951), proporciona rangos para el coeficiente de alfa y los clasifica de acuerdo al nivel de confianza, esta clasificación se muestra en la tabla 1.

Tabla 1. Clasificación de resultados del coeficiente alfa de Cronbach

Rango del Coeficiente Alfa de Cronbach	Nivel de confiabilidad
< 0.6	Pobre
0.6 – < 0.7	Moderado
0.7 – < 0.8	Bueno
0.8 – < 0.9	Muy bueno
≥ 0.9	Excelente

Si $\alpha > 0.95$ el cuestionario debe ser revisado para asegurarse que no existen redundancias en los ítems.

Debido a que la fiabilidad es una relación de dos variables, en algunos casos el valor del coeficiente de alfa es negativo, esto ocurre principalmente por un descuido durante el desarrollo de la prueba. Streiner (2003) recomienda invertir la puntuación de aproximadamente la mitad de los ítems de la encuesta, si el coeficiente negativo persiste entonces existe una seria inconsistencia en la construcción de la escala.

3.5 Procedimientos

- Sistematización bibliográfica: Se ordenará y clasificará la información cuantitativa y cualitativa que se obtuvo de la investigación, respecto al dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito.
- Debido a que el requerimiento de normalidad y homocedasticidad no se cumple con frecuencia, es necesario utilizar técnicas que no requieran tal supuesto, como las técnicas multivariantes específicamente el análisis de escalamiento multidimensional, el cual nos permitirá determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.

3.6 Análisis de datos

La técnica utilizada para el análisis de datos en esta investigación es el Escalamiento Multidimensional (EMD) que pertenece a las técnicas multivariantes (Rivera & Molero, 2010). El EMD está basado en la comparación de objetos; su propósito es "transformar los juicios de similitud o preferencia llevados a cabo por una serie de individuos sobre un conjunto de objetos o de estímulos en distancias de ser susceptibles a ser representadas en un espacio multidimensional" (Guerrero & Ramirez, 2002, p.2).

El EMD permite identificar elementos importantes a partir de los datos que se han recolectado, así como determinar cuántas dimensiones se deben utilizar dependiendo de la situación que se aborde. El objetivo principal del EMD es transformar las variables en distancias que puedan ser representadas en un espacio multidimensional (Terry College of Business, 2013).

3.7 Consideraciones éticas

El presente trabajo de investigación ha sido desarrollado por la autora con apoyo de sus asesores, los cuales han contribuido de forma significativa para su avance y culminación; asimismo, la información obtenida de otros autores ha sido debidamente citada conforme a las normas APA.

IV. Resultados

4.1 Aplicación del Alfa de Cronbach

El objetivo de esta investigación es determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, para esto primero se procedió con la validación del cuestionario a través de juicio de expertos y se probó la confiabilidad mediante el coeficiente del alfa de Cronbach.

Confiabilidad

Se realizó el cálculo del coeficiente alfa de Cronbach con el software estadístico SPSS versión 25. El software calcula las correlaciones de los ítems del instrumento.

La fórmula para su cálculo es la siguiente:

$$\alpha = \frac{np}{1 + p(n - 1)}$$

Dónde: n es el número de ítems y

p es el promedio de las correlaciones lineales entre cada uno de los ítems.

Resumen del procesamiento de los casos

		N	%
Casos	Válidos	44	100,0
	Excluidos ^a	0	0,0
	Total	44	100,0

a. Eliminación por lista basada en todas las variables del procedimiento.

Donde N es el número de entrevistados.

El cuestionario ha sido aplicado a una muestra de cuarenta y cuatro (44) efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, para el instrumento en general y para cada dimensión.

Coefficiente Alfa de Cronbach para el instrumento en general

Estadístico de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Número de preguntas
0,906	28

El Alfa de Cronbach que se obtuvo para el instrumento en general es 0.906, lo cual nos indica según la clasificación de (Hair, Money, Samouel, & Page, 2011) que el cuestionario tiene un nivel de confiabilidad excelente.

Coefficiente Alfa de Cronbach dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito

Estadístico de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Número de preguntas
0,909	15

Para la primera dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito se obtuvo un Alfa de Cronbach de 0.909, se considera que la dimensión tiene nivel de excelente.

Coefficiente Alfa de Cronbach dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad

Estadístico de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Número de preguntas
0,700	7

Para la dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad el coeficiente Alfa de Cronbach que se obtuvo es de 0.700, lo cual se considera un nivel aceptable.

Coefficiente Alfa de Cronbach dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito

Estadístico de fiabilidad

Alfa de Cronbach	Número de preguntas
0,704	6

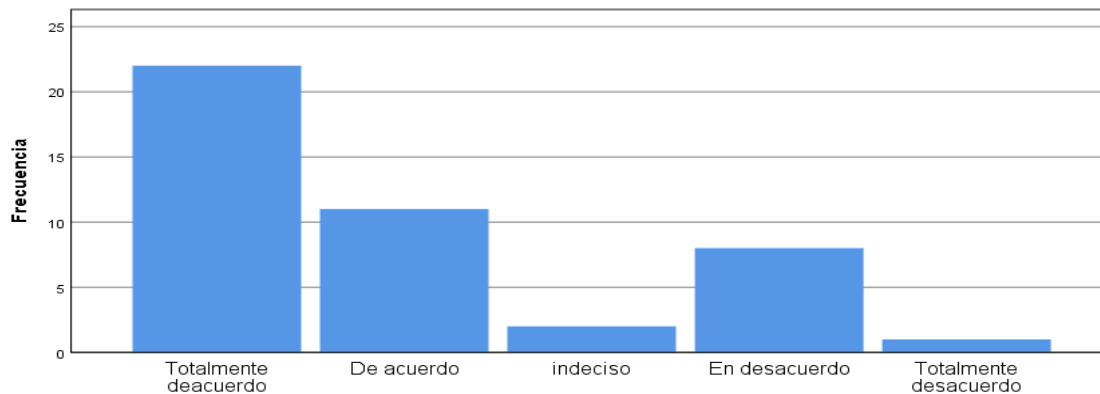
Para la dimensión del dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito el coeficiente Alfa de Cronbach que se obtuvo es de 0.704, lo cual se considera de nivel aceptable.

4.2 Análisis de resultados por pregunta de la encuesta

Tabla 1. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor maneja de día un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos por litro, exceso de velocidad, cruza el semáforo en luz roja y por una vía de alto tránsito peatonal y vehicular ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	22	50,0	50,0	50,0
	De acuerdo	11	25,0	25,0	75,0
	Indeciso	2	4,5	4,5	79,5
	En desacuerdo	8	18,2	18,2	97,7
	Totalmente desacuerdo	1	2,3	2,3	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 1

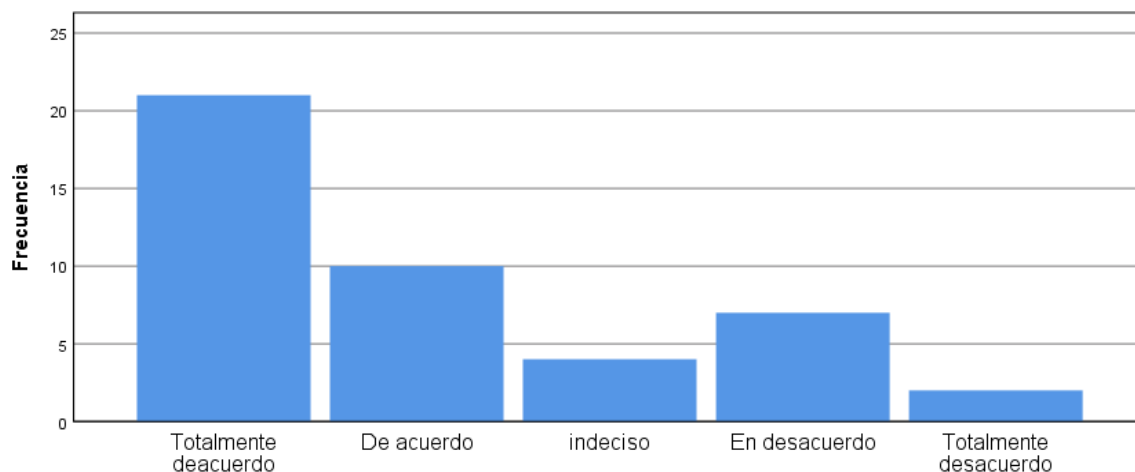


Análisis: De acuerdo a la Tabla 1, el 50% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor maneja de día un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos por litro, exceso de velocidad, cruza el semáforo en luz roja y por una vía de alto tránsito peatonal y vehicular ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 25% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 18.2% señala que está en desacuerdo y solamente un 2.3% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 2. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser la conducción bajo los efectos de drogas toxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, exceso de velocidad, por una vía de bajo tránsito peatonal y vehicular ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se fuga del lugar sin auxiliar a la víctima?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	21	47,7	47,7	47,7
	De acuerdo	10	22,7	22,7	70,5
	Indeciso	4	9,1	9,1	79,5
	En desacuerdo	7	15,9	15,9	95,5
	Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 2.

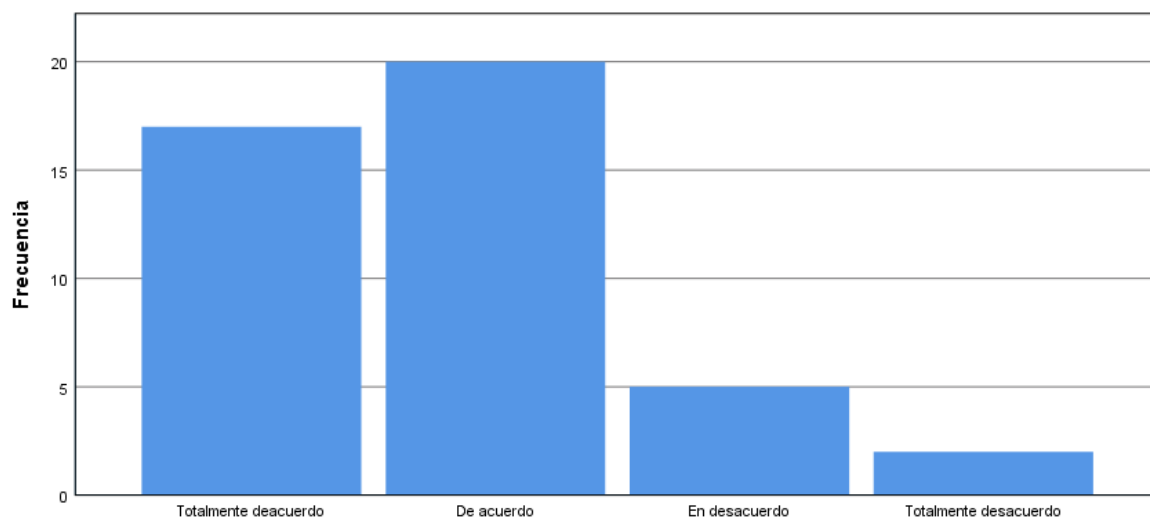


Análisis: De acuerdo a la Tabla 2, el 47.7% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser la conducción bajo los efectos de drogas toxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, exceso de velocidad, por una vía de bajo tránsito peatonal y vehicular ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se fuga del lugar sin auxiliar a la víctima, un 22.7% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 9.1% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 15.9% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 3. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor de un vehículo maneja a excesiva velocidad y cruza el semáforo en luz roja, visualizando que otros vehículos o peatones intentan cruzar la vía, pero continúa con su accionar y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	17	38,6	38,6	38,6
	De acuerdo	20	45,5	45,5	84,1
	En desacuerdo	5	11,4	11,4	95,5
	Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 3.

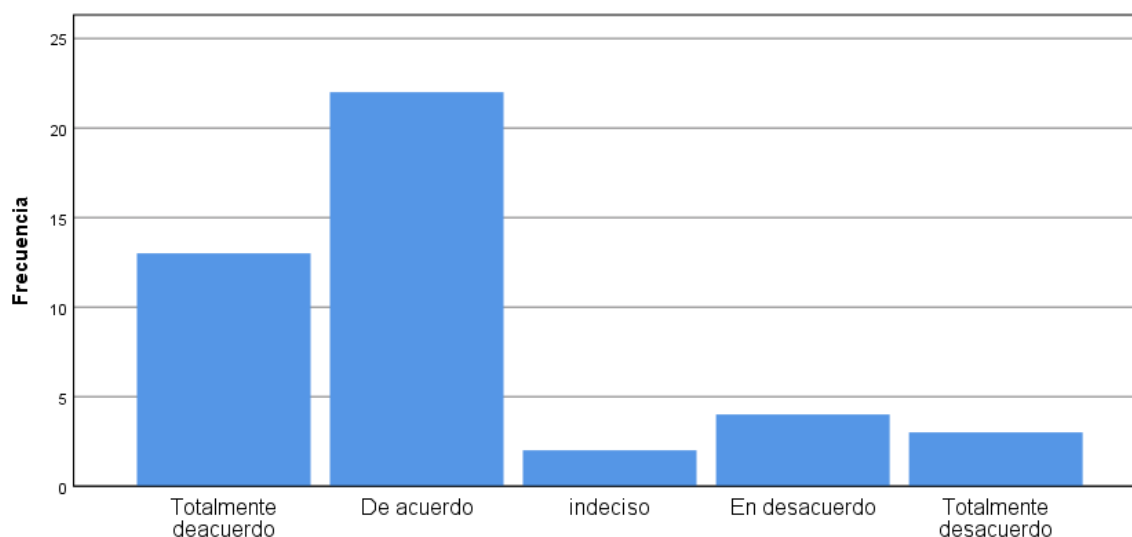


Análisis: De acuerdo a la Tabla 3, el 38.6% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor de un vehículo maneja a excesiva velocidad y cruza el semáforo el luz roja, visualizando que otros vehículos o peatones intentan cruzar la vía, pero continúa con su accionar y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 45.5% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, mientras que un 11.4% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 4. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor es reincidente en la comisión de Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se da a la fuga sin auxiliar a la víctima?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	13	29,5	29,5	29,5
De acuerdo	22	50,0	50,0	79,5
Indeciso	2	4,5	4,5	84,1
En desacuerdo	4	9,1	9,1	93,2
Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 4.

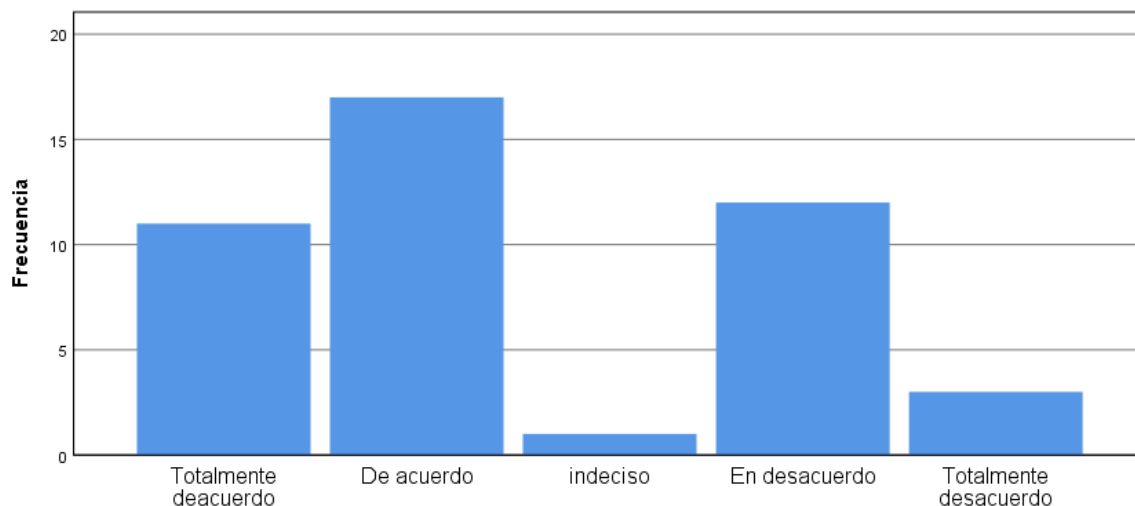


Análisis: De acuerdo a la Tabla 4, el 29.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor es reincidente en la comisión de Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se da a la fuga sin auxiliar a la víctima, un 50% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 9.1% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 5. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor no sabe manejar, no tiene permiso provisional, ni licencia de conducir, pero maniobra un vehículo durante el día y por zona de alto índice vehicular y peatonal y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	11	25,0	25,0	25,0
	De acuerdo	17	38,6	38,6	63,6
	Indeciso	1	2,3	2,3	65,9
	En desacuerdo	12	27,3	27,3	93,2
	Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 5.

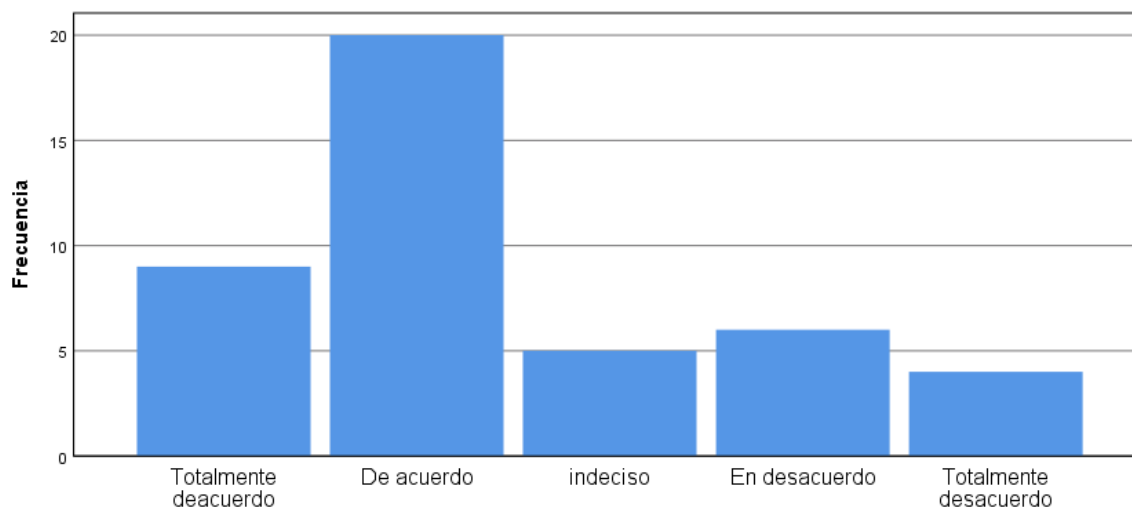


Análisis: De acuerdo a la Tabla 5, el 25% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor no sabe manejar, no tiene permiso provisional, ni licencia de conducir, pero maniobra un vehículo durante el día y por zona de alto índice vehicular y peatonal y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 38.6% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 2.3% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 27.3% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 6. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor de un vehículo no tiene revisión técnica o la tiene de forma irregular, porque el vehículo se encuentra el pésimo estado de funcionamiento y como resultado de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado de muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	9	20,5	20,5	20,5
	De acuerdo	20	45,5	45,5	65,9
	Indeciso	5	11,4	11,4	77,3
	En desacuerdo	6	13,6	13,6	90,9
	Totalmente desacuerdo	4	9,1	9,1	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 6.

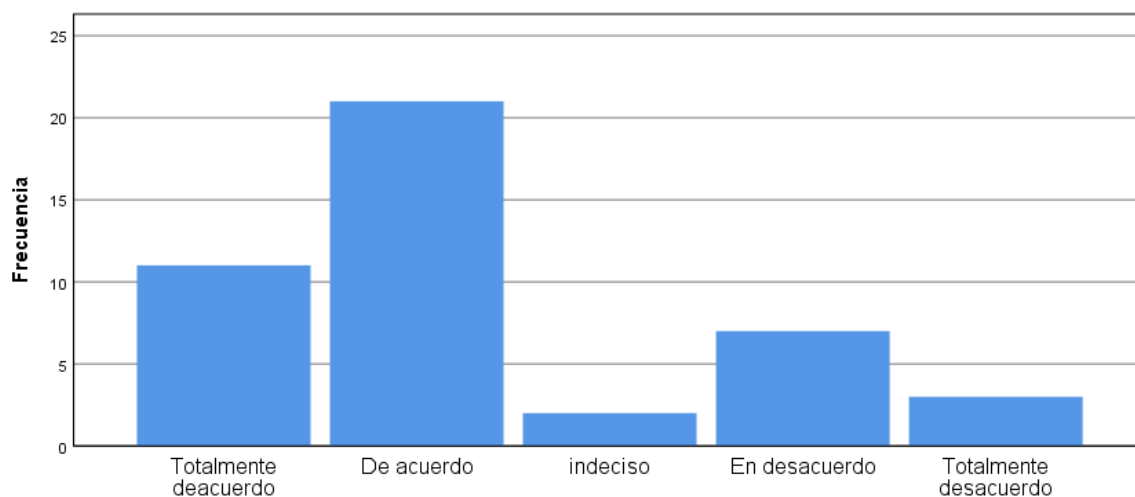


Análisis: De acuerdo a la Tabla 6, el 20.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor de un vehículo no tiene revisión técnica o la tiene de forma irregular, porque el vehículo se encuentra el pésimo estado de funcionamiento y como resultado de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado de muerte o lesiones, un 45.5% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 11.4% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 13.6% señala que está en desacuerdo y solamente un 9.1% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 7. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podría ser cuando el efectivo policial intenta intervenir a un conductor por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito y este desobedeciendo a la autoridad intenta darse a la fuga y maneja a excesiva velocidad ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	11	25,0	25,0	25,0
	De acuerdo	21	47,7	47,7	72,7
	Indeciso	2	4,5	4,5	77,3
	En desacuerdo	7	15,9	15,9	93,2
	Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 7.

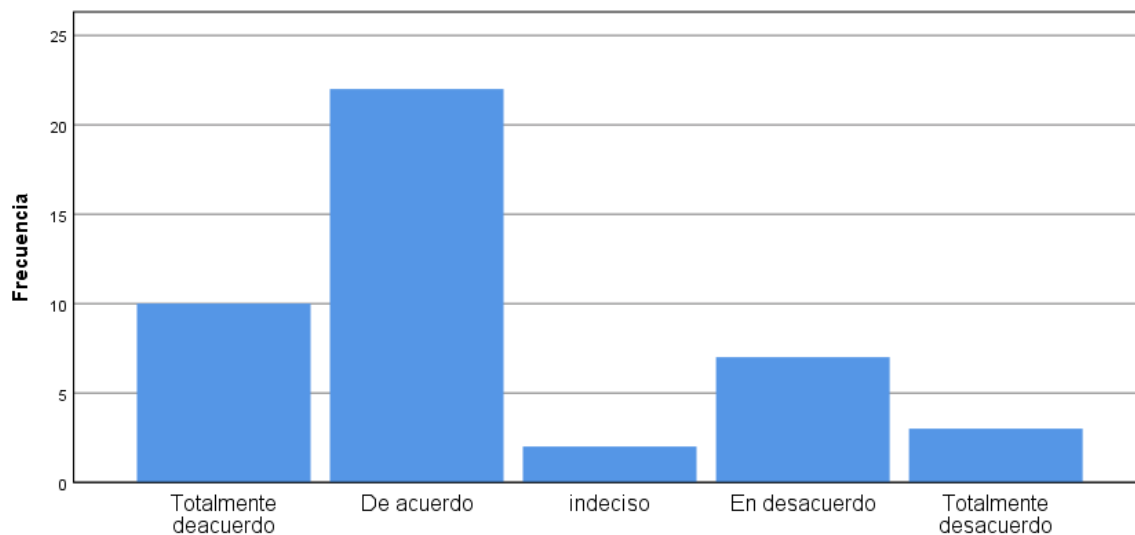


Análisis: De acuerdo a la Tabla 7, el 25% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podría ser cuando el efectivo policial intenta intervenir a un conductor por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito y este desobedeciendo a la autoridad intenta darse a la fuga y maneja a excesiva velocidad ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 47.7% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 15.9% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 8. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a tener conocimiento que su vehículo está en pésimo estado de funcionamiento, continúa utilizándolo y a consecuencia de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	10	22,7	22,7	22,7
De acuerdo	22	50,0	50,0	72,7
Indeciso	2	4,5	4,5	77,3
En desacuerdo	7	15,9	15,9	93,2
Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 8.

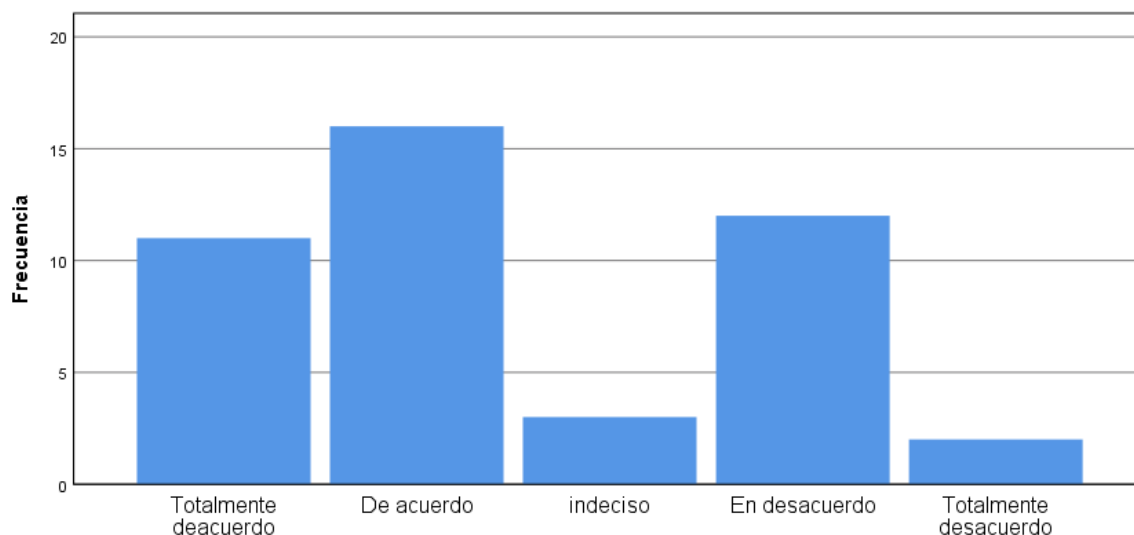


Análisis: De acuerdo a la Tabla 8, el 22.7% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a tener conocimiento que su vehículo está en pésimo estado de funcionamiento, continua utilizándolo y a consecuencia de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 50% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 15.9% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 9. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor invade un carril o maneja en sentido contrario al tránsito ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	11	25,0	25,0	25,0
	De acuerdo	16	36,4	36,4	61,4
	Indeciso	3	6,8	6,8	68,2
	En desacuerdo	12	27,3	27,3	95,5
	Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 9.

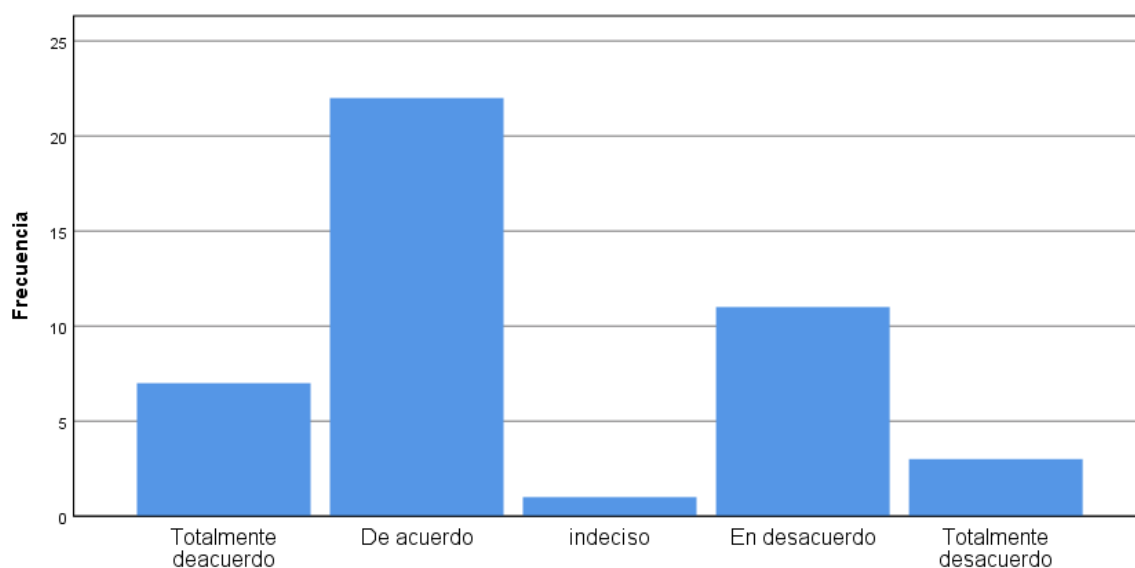


Análisis: De acuerdo a la Tabla 9, el 25% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor invade un carril o maneja en sentido contrario al tránsito ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 36.4% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 27.3% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 10. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser cuando el conductor del vehículo realiza maniobras peligrosas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	7	15,9	15,9	15,9
	De acuerdo	22	50,0	50,0	65,9
	Indeciso	1	2,3	2,3	68,2
	En desacuerdo	11	25,0	25,0	93,2
	Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 10.

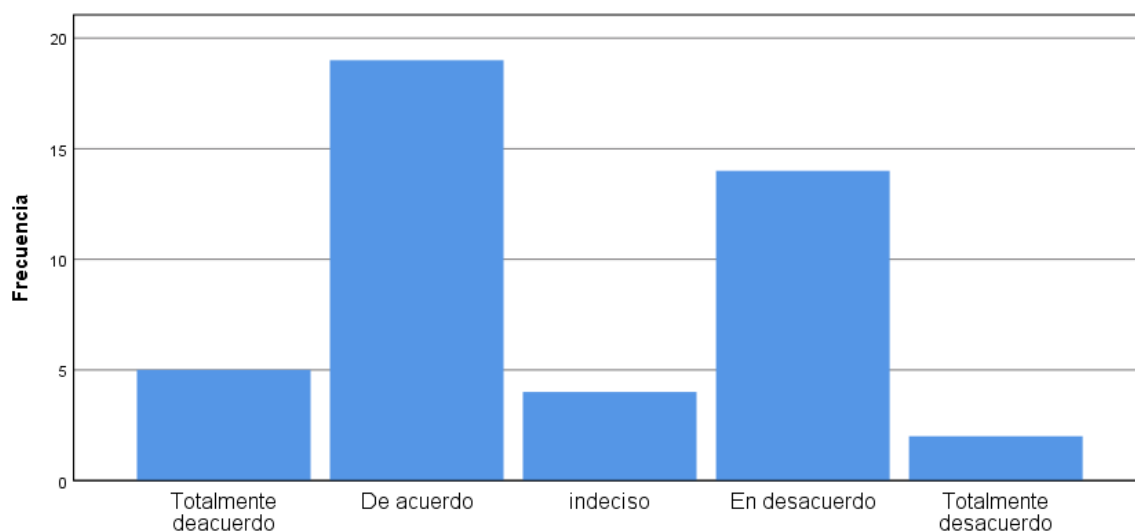


Análisis: De acuerdo a la Tabla 10, el 15.9% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser cuando el conductor del vehículo realiza maniobras peligrosas, un 50% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 2.3% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 25% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 11. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a haber descansado muy poco y encontrándose cansado o con fatiga decide manejar su vehículo y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	5	11,4	11,4	11,4
De acuerdo	19	43,2	43,2	54,5
Indeciso	4	9,1	9,1	63,6
En desacuerdo	14	31,8	31,8	95,5
Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 11.

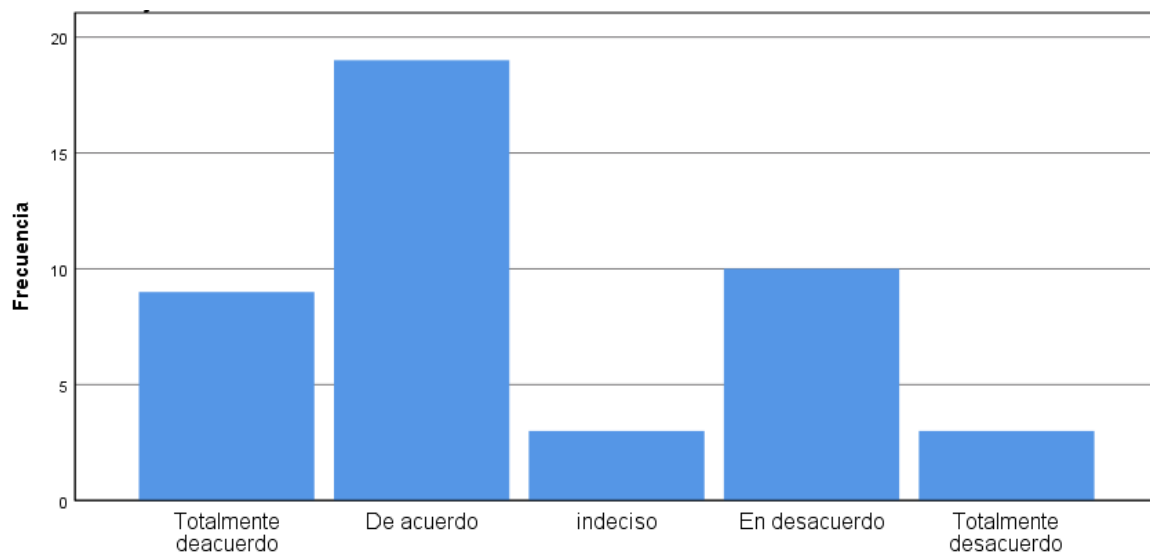


Análisis: De acuerdo a la Tabla 11, el 11.4% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a haber descansado muy poco y encontrándose cansado o con fatiga decide manejar su vehículo y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 43.2% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 9.1% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 31.8% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 12. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor maneja su vehículo haciendo uso excesivo del celular o dispositivos electrónicos, exceso de velocidad y cruza la luz roja del semáforo ocasionando con ello un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	9	20,5	20,5	20,5
	De acuerdo	19	43,2	43,2	63,6
	Indeciso	3	6,8	6,8	70,5
	En desacuerdo	10	22,7	22,7	93,2
	Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 12.

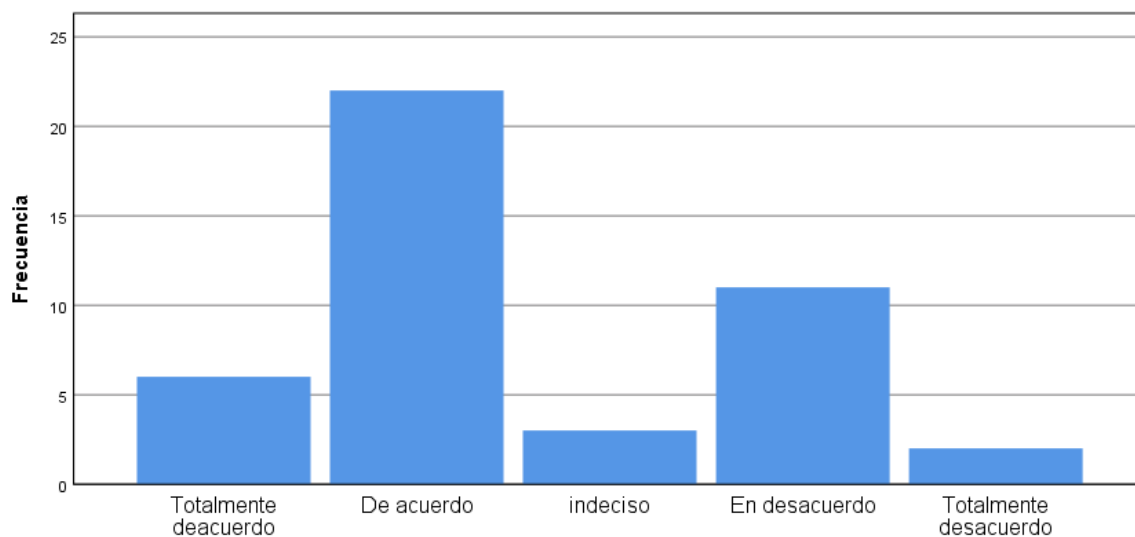


Análisis: De acuerdo a la Tabla 12, el 20.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor maneja su vehículo haciendo uso excesivo del celular o dispositivos electrónicos, exceso de velocidad y cruza la luz roja del semáforo ocasionando con ello un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 43.2% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 22.7% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 13. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor conoce de una falla mecánica o desperfecto mecánico del vehículo y a consecuencia de ello se produce un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	6	13,6	13,6	13,6
De acuerdo	22	50,0	50,0	63,6
Indeciso	3	6,8	6,8	70,5
En desacuerdo	11	25,0	25,0	95,5
Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 13.

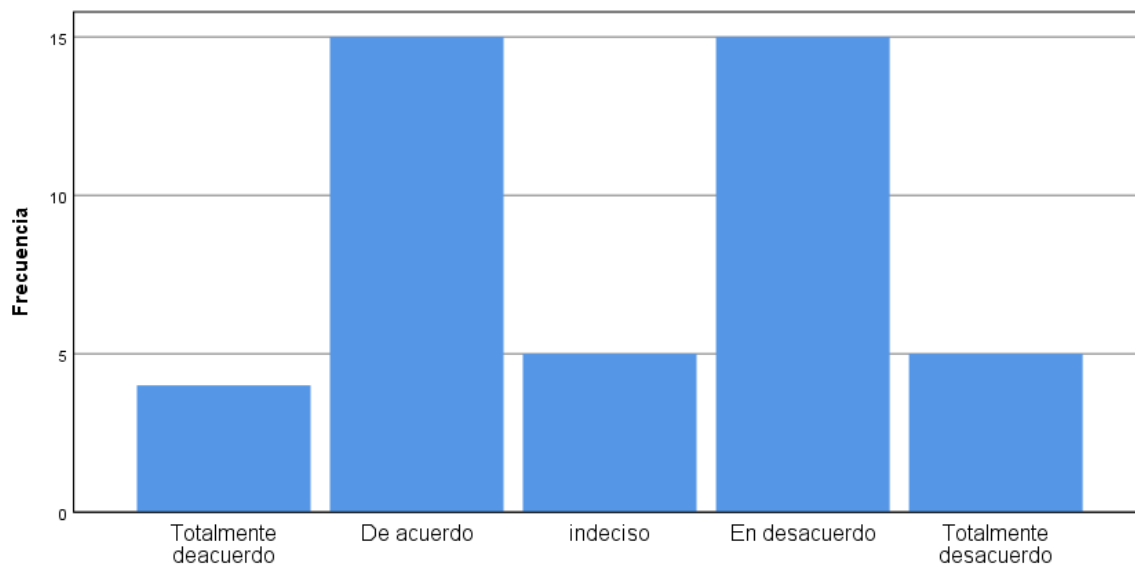


Análisis: De acuerdo a la Tabla 13, el 13.6% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor conoce de una falla mecánica o desperfecto mecánico del vehículo y a consecuencia de ello se produce un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 50% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 25% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 14. ¿Considera usted que solo se debe presentar un indicador factico para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	4	9,1	9,1	9,1
	De acuerdo	15	34,1	34,1	43,2
	Indeciso	5	11,4	11,4	54,5
	En desacuerdo	15	34,1	34,1	88,6
	Totalmente desacuerdo	5	11,4	11,4	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 14.

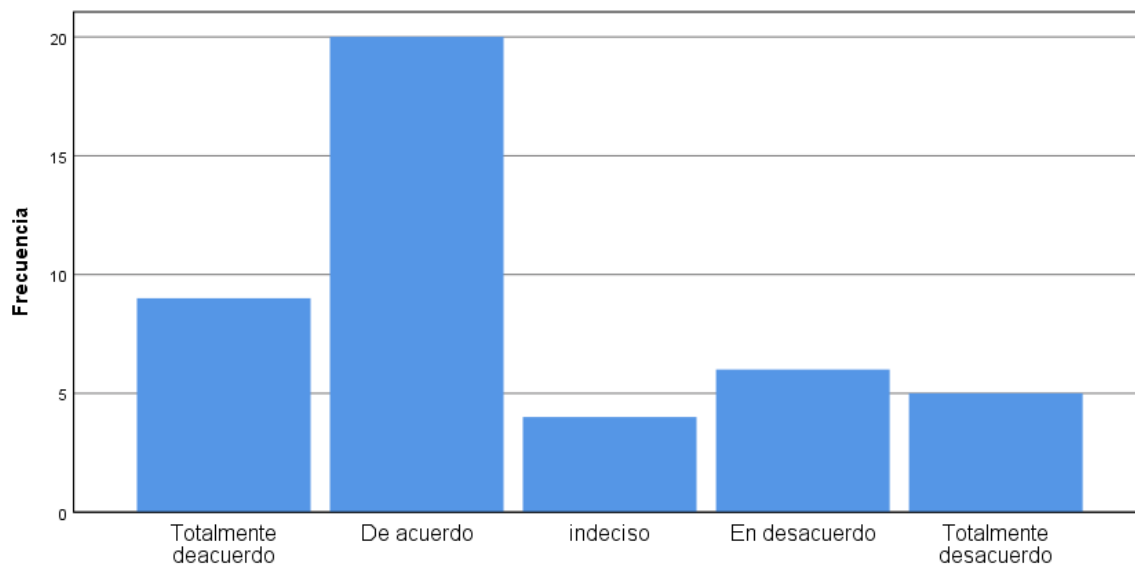


Análisis: De acuerdo a la Tabla 14, el 9.1% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que solo se debe presentar un indicador factico para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 34.1% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 11.4% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 34.1% señala que está en desacuerdo y solamente un 11.4% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 15. ¿Considera usted que deben concurrir varios indicadores facticos para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	9	20,5	20,5	20,5
	De acuerdo	20	45,5	45,5	65,9
	Indeciso	4	9,1	9,1	75,0
	En desacuerdo	6	13,6	13,6	88,6
	Totalmente desacuerdo	5	11,4	11,4	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 15.

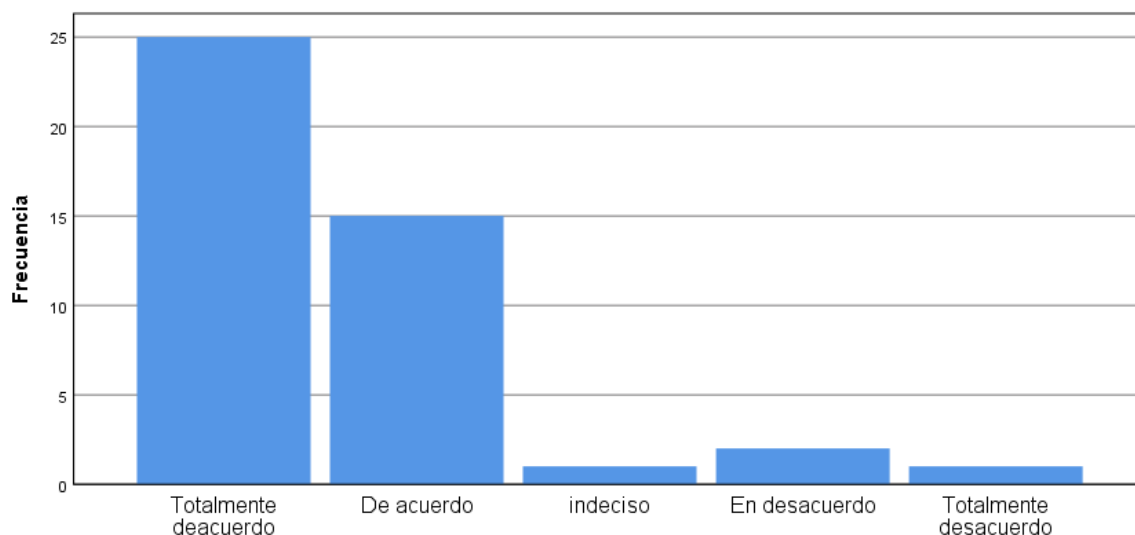


Análisis: De acuerdo a la Tabla 15, el 20.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que deben concurrir varios indicadores facticos para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 45.5% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 9.1% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 13.6% señala que está en desacuerdo y solamente un 11.4% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 16. ¿Considera usted que existe una posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	25	56,8	56,8	56,8
	De acuerdo	15	34,1	34,1	90,9
	Indeciso	1	2,3	2,3	93,2
	En desacuerdo	2	4,5	4,5	97,7
	Totalmente desacuerdo	1	2,3	2,3	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 16.

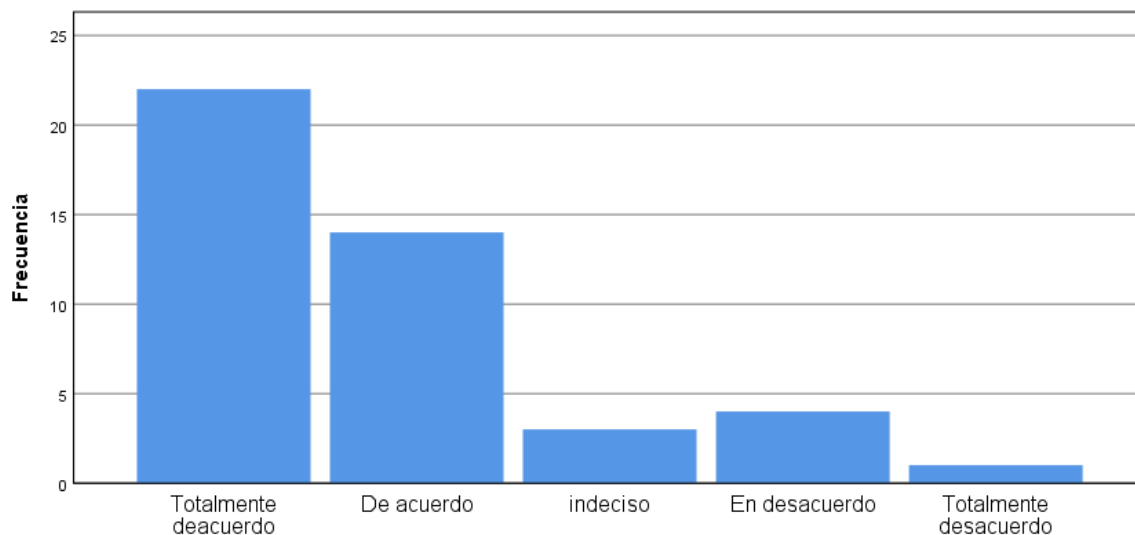


Análisis: De acuerdo a la Tabla 16, el 56.8% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe una posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 34.1% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 2.3% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 4.5% señala que está en desacuerdo y solamente un 2.3% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 17. ¿Considera usted que el conductor que maneja un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	22	50,0	50,0	50,0
	De acuerdo	14	31,8	31,8	81,8
	Indeciso	3	6,8	6,8	88,6
	En desacuerdo	4	9,1	9,1	97,7
	Totalmente desacuerdo	1	2,3	2,3	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 17.

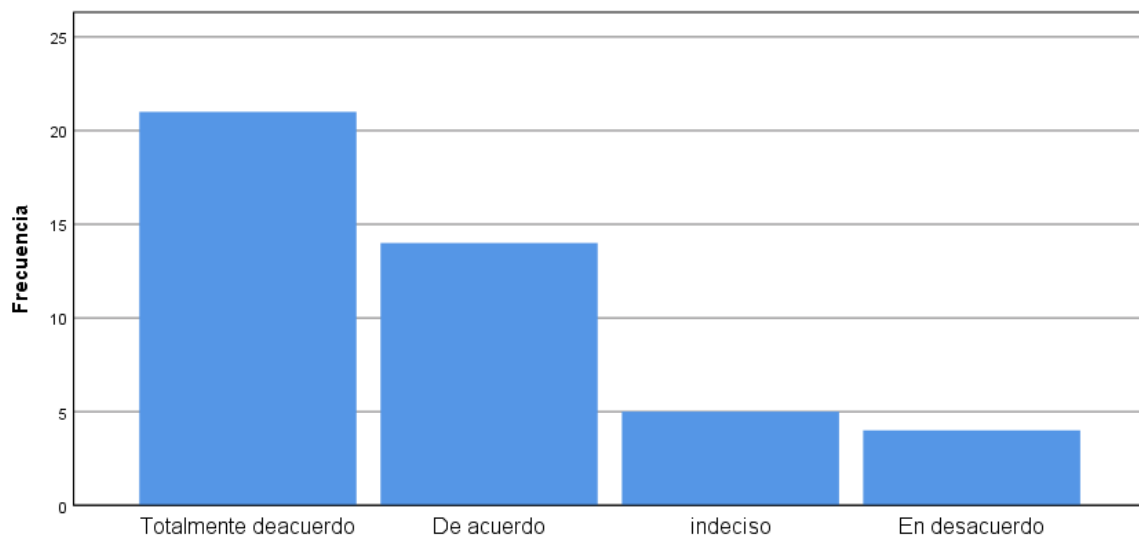


Análisis: De acuerdo a la Tabla 17, el 50% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que el conductor que maneja un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones, un 31.8% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 9.1% señala que está en desacuerdo y solamente un 2.3% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 18. ¿Usted considera que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	21	47,7	47,7	47,7
	De acuerdo	14	31,8	31,8	79,5
	Indeciso	5	11,4	11,4	90,9
	En desacuerdo	4	9,1	9,1	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 18.

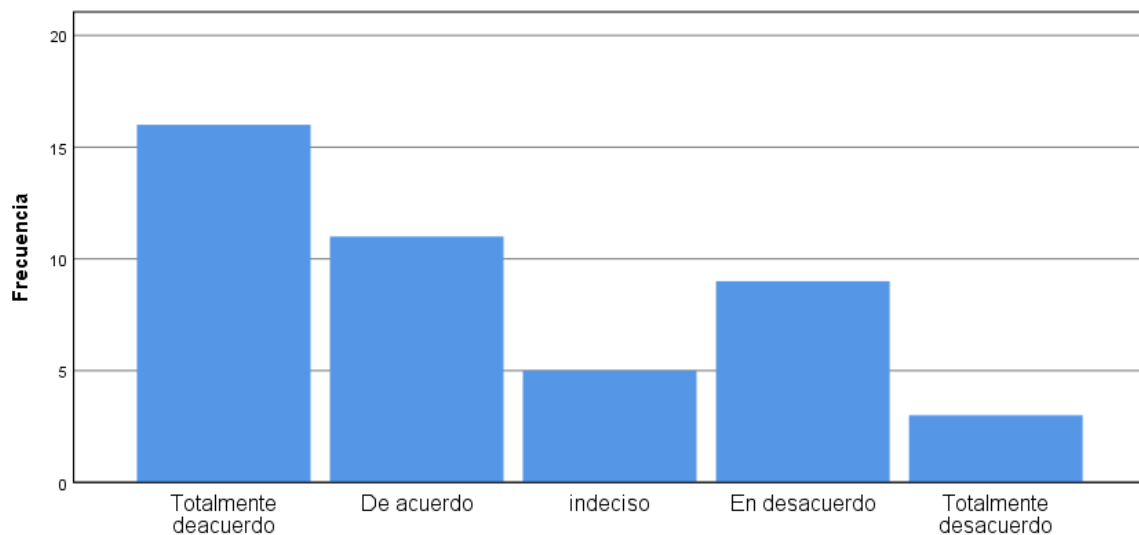


Análisis: De acuerdo a la Tabla 18, el 47.7% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, un 31.8% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 11.4% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 9.1% señala que está en desacuerdo.

Tabla 19. ¿Considera usted que existe un desprecio por la vida e integridad física de la persona cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	16	36,4	36,4	36,4
De acuerdo	11	25,0	25,0	61,4
Indeciso	5	11,4	11,4	72,7
En desacuerdo	9	20,5	20,5	93,2
Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 19.

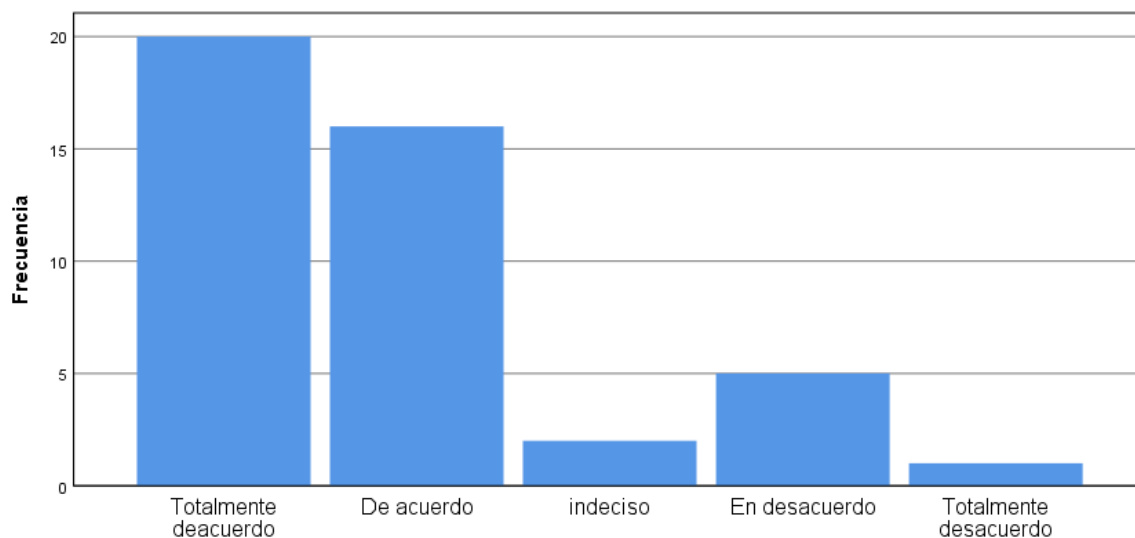


Análisis: De acuerdo a la Tabla 19, el 36.4% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe un desprecio por la vida e integridad física de la persona cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, un 25% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 11.4% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 20.5% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 20. ¿Considera usted que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	20	45,5	45,5	45,5
	De acuerdo	16	36,4	36,4	81,8
	Indeciso	2	4,5	4,5	86,4
	En desacuerdo	5	11,4	11,4	97,7
	Totalmente desacuerdo	1	2,3	2,3	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 20.

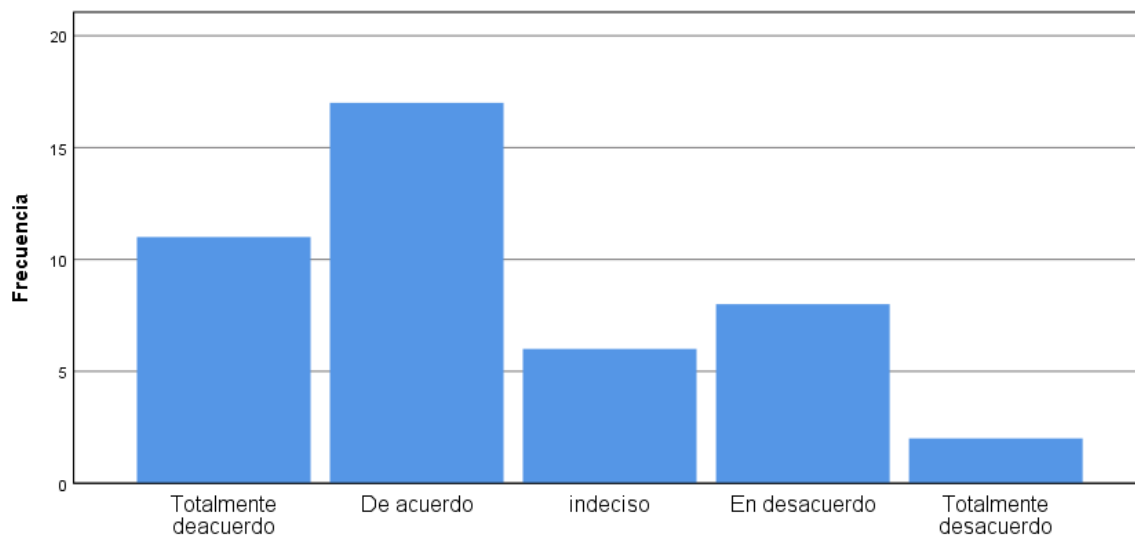


Análisis: De acuerdo a la Tabla 20, el 45.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 36.4% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 11.4% señala que está en desacuerdo y solamente un 2.3% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 21. ¿Cree usted que las penas que se aplican para los autores de los delitos de homicidio y lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro son muy benévolas?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	11	25,0	25,0	25,0
	De acuerdo	17	38,6	38,6	63,6
	Indeciso	6	13,6	13,6	77,3
	En desacuerdo	8	18,2	18,2	95,5
	Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 21.

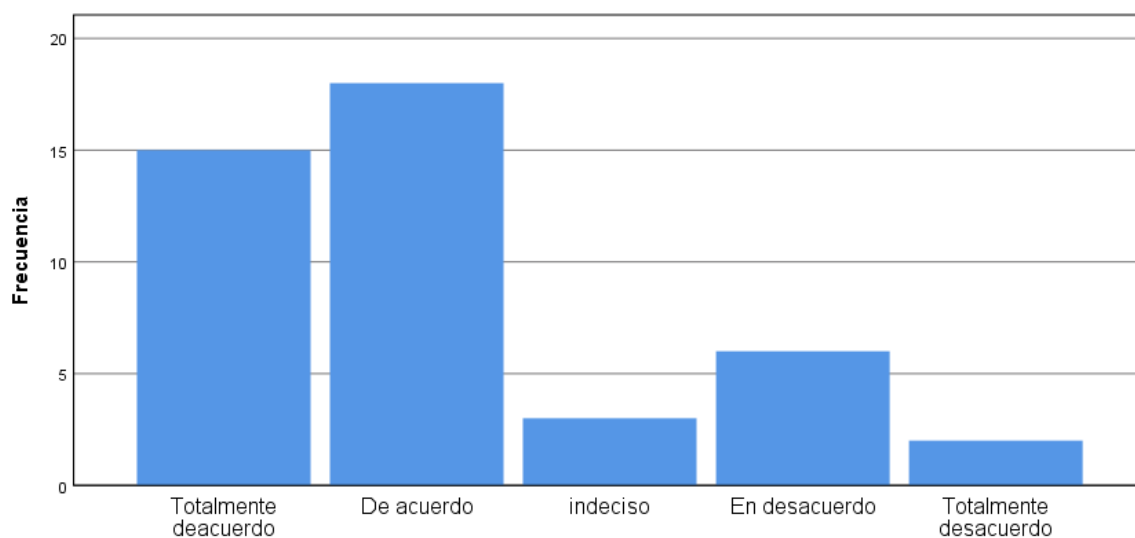


Análisis: De acuerdo a la Tabla 21, el 25% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que las penas que se aplican para los autores de los delitos de homicidio y lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro son muy benévolas, un 38.6% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 13.6% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 18.2% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 22. ¿Estaría de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0,5 gramos-litro?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	15	34,1	34,1	34,1
De acuerdo	18	40,9	40,9	75,0
Indeciso	3	6,8	6,8	81,8
En desacuerdo	6	13,6	13,6	95,5
Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 22.

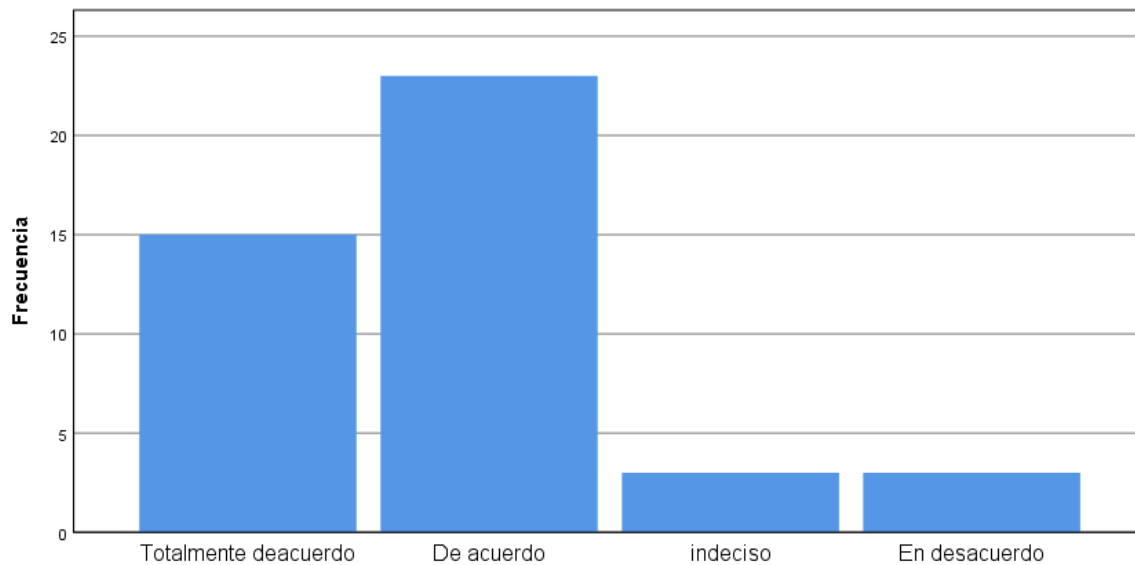


Análisis: De acuerdo a la Tabla 22, el 34.1% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, un 40.9% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 13.6% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 23. ¿Considera usted que existe la posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	15	34,1	34,1	34,1
	De acuerdo	23	52,3	52,3	86,4
	Indeciso	3	6,8	6,8	93,2
	En desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 23.

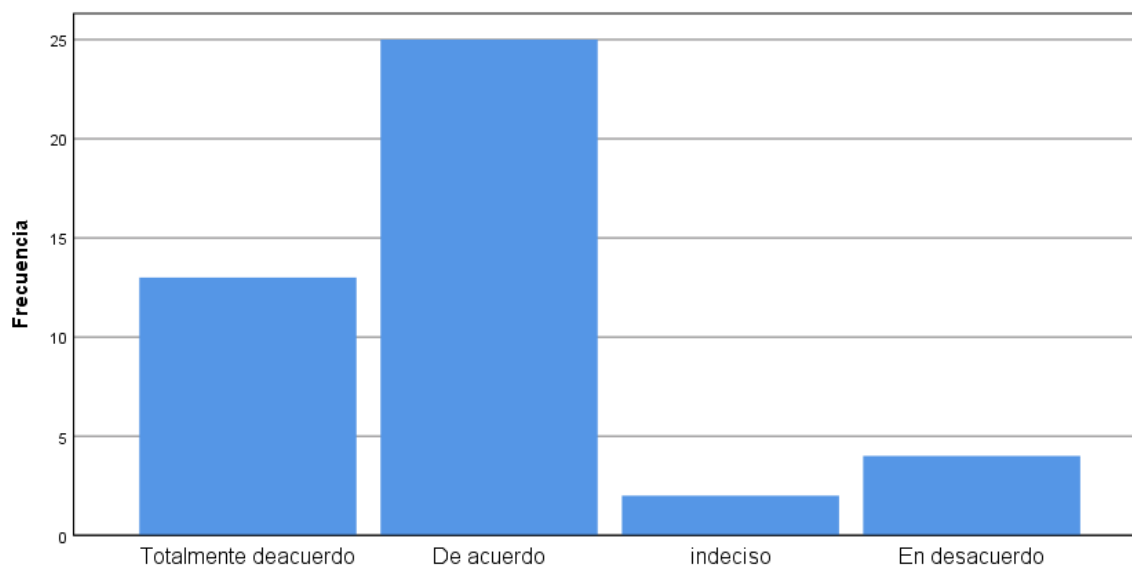


Análisis: De acuerdo a la Tabla 23, el 34.1% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe la posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 52.3% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 6.8% señala que está en desacuerdo.

Tabla 24. ¿Considera usted que el conductor que maneja un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones?

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido Totalmente de acuerdo	13	29,5	29,5	29,5
De acuerdo	25	56,8	56,8	86,4
Indeciso	2	4,5	4,5	90,9
En desacuerdo	4	9,1	9,1	100,0
Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 24.

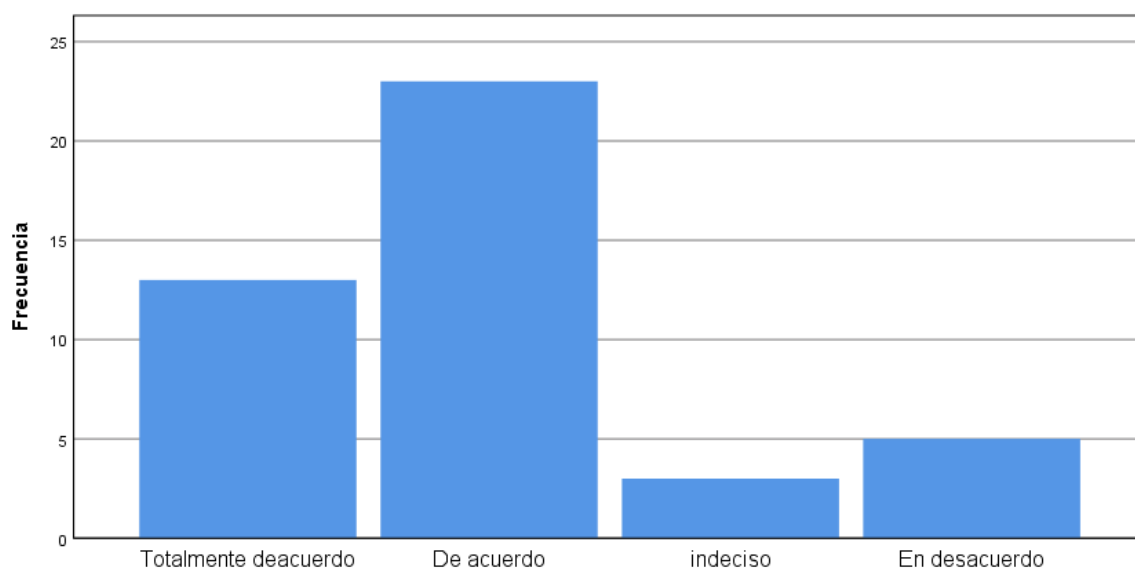


Análisis: De acuerdo a la Tabla 24, el 29.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que el conductor que maneja un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones, un 56.8% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 9.1% señala que está en desacuerdo.

Tabla 25. ¿Usted considera que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	13	29,5	29,5	29,5
	De acuerdo	23	52,3	52,3	81,8
	Indeciso	3	6,8	6,8	88,6
	En desacuerdo	5	11,4	11,4	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 25.

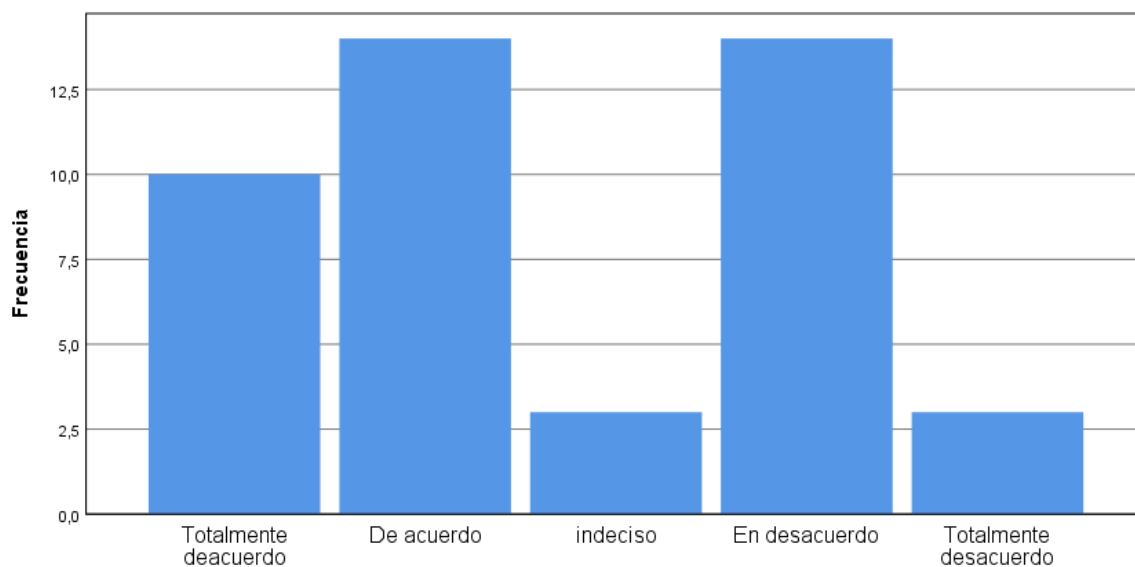


Análisis: De acuerdo a la Tabla 25, el 29.5% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito, un 52.3% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 11.4% señala que está en desacuerdo.

Tabla 26. ¿Considera usted que existe un desprecio por la vida e integridad física cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	10	22,7	22,7	22,7
	De acuerdo	14	31,8	31,8	54,5
	Indeciso	3	6,8	6,8	61,4
	En desacuerdo	14	31,8	31,8	93,2
	Totalmente desacuerdo	3	6,8	6,8	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 26.

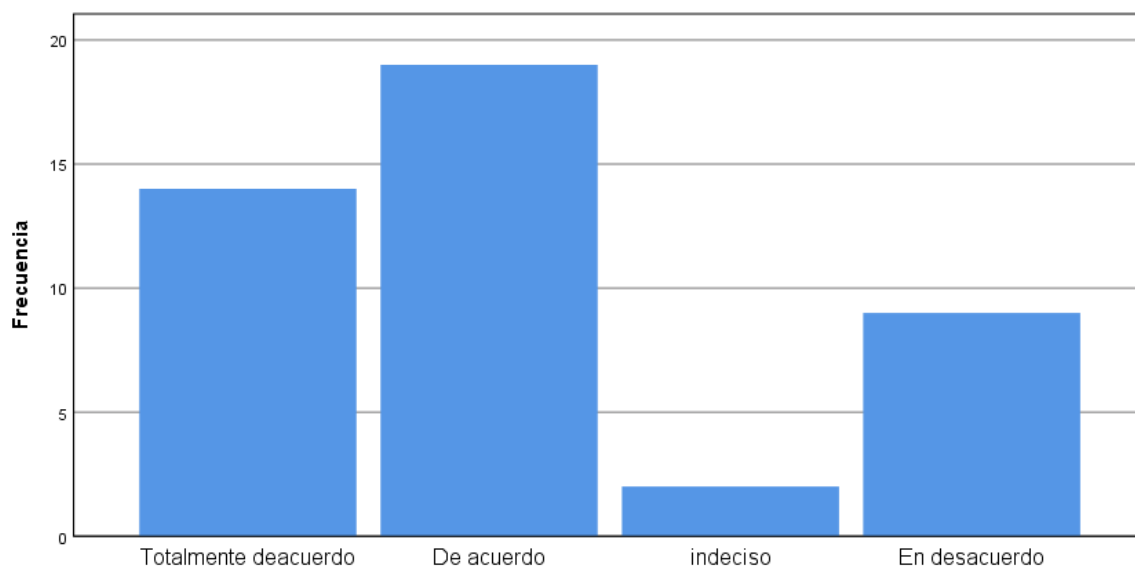


Análisis: De acuerdo a la Tabla 26, el 22.7% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que existe un desprecio por la vida e integridad física cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito, un 31.8% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 6.8% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 31.8% señala que está en desacuerdo y solamente un 6.8% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

Tabla 27. ¿Considera usted que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	14	31,8	31,8	31,8
	De acuerdo	19	43,2	43,2	75,0
	Indeciso	2	4,5	4,5	79,5
	En desacuerdo	9	20,5	20,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 27.

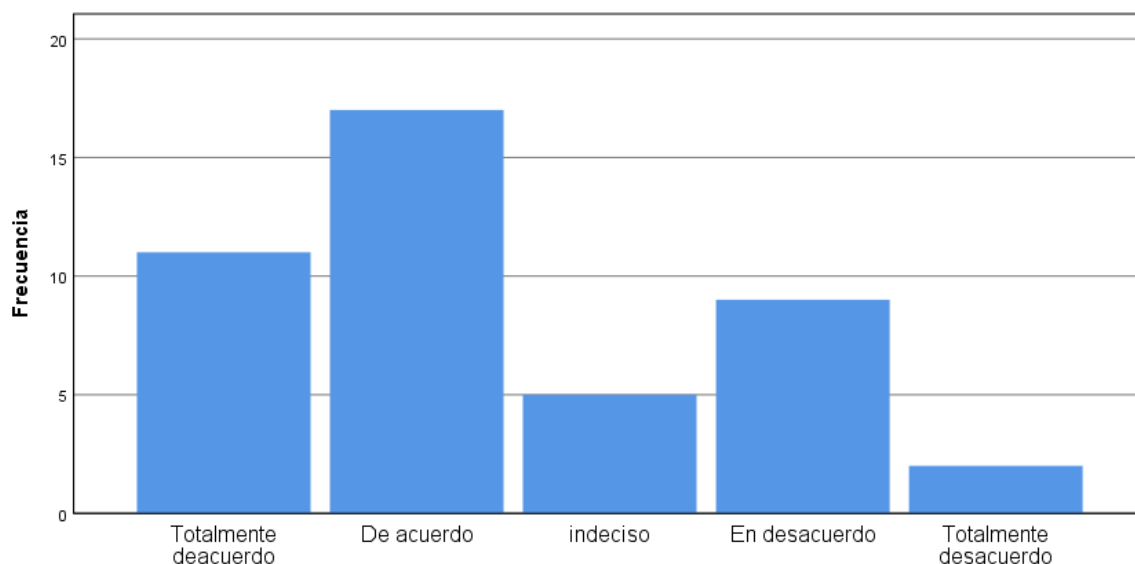


Análisis: De acuerdo a la Tabla 27, el 31.8% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones, un 43.2% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 4.5% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 20.5% señala que está en desacuerdo.

Tabla 28. ¿Estaría de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por inobservancia de reglas técnicas de tránsito?

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de acuerdo	11	25,0	25,0	25,0
	De acuerdo	17	38,6	38,6	63,6
	Indeciso	5	11,4	11,4	75,0
	En desacuerdo	9	20,5	20,5	95,5
	Totalmente desacuerdo	2	4,5	4,5	100,0
	Total	44	100,0	100,0	

Gráfico 28.



Análisis: De acuerdo a la Tabla 28, el 25% de efectivos policiales de la UIAT PNP entrevistados, manifiesta que está totalmente de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por inobservancia de reglas técnicas de tránsito, un 38.6% de efectivos policiales entrevistados indica que está de acuerdo, un 11.4% de ellos manifiesta indecisión, mientras que un 20.5% señala que está en desacuerdo y solamente un 4.5% manifiesta que está totalmente en desacuerdo.

V. Discusión de resultados

Hipótesis General

Ho: Los indicadores fácticos que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son de conducta y circunstancias.

Ha: Los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son de conducta y circunstancias.

Para contrastar la hipótesis general se ha realizado el análisis de escalamiento multidimensional, reduciendo el espacio de variables total a sólo dos dimensiones.

Tabla 29. Resumen del modelo

Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza contabilizada para		
		Total (autovalor)	Inercia	% de varianza
1	,953	9,049	,603	60,326
2	,939	8,106	,540	54,040
Total		17,155	1,144	
Media	,947 ^a	8,577	,572	57,183

a. La media de alfa de Cronbach se basa en la media de autovalor.

El resumen del modelo de la presente investigación para establecer los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, se ha reducido en solo 2 dimensiones. Los autovalores reportan la proporción de información del modelo que es explicada por cada dimensión; permite analizar la importancia de cada una de ellas. Se puede observar que la primera dimensión (accidentes de tránsito) es más importante para el modelo que la segunda (dolo eventual). La primera explica más inercia (0,603) que la segunda (0,54), lo cual es esperable puesto que las dimensiones se obtienen mediante un Análisis Factorial, en que, a

mayor dependencia entre variables, mayor inercia. Esto quiere decir que las categorías presentan mayor dispersión de varianza en la dimensión 1, sin embargo, ambas dimensiones tienen un valor similar de inercia. El alfa de Cronbach indica que tan correlacionadas están las variables observables que componen las variables latentes, las dimensiones, por lo que ambos valores (alfa de Cronbach e inercia) tienen una relación directa.

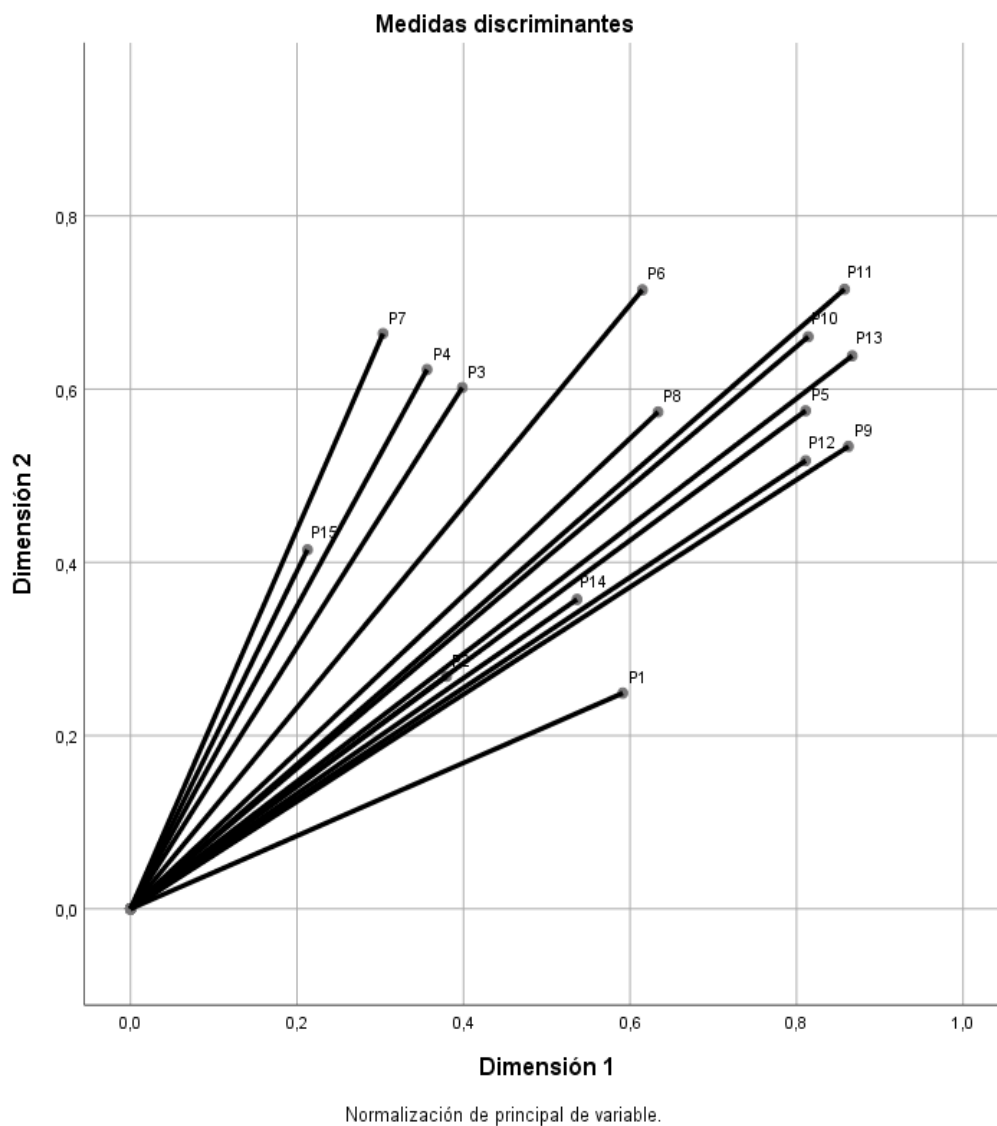
Medidas de discriminación por variable

Las medidas de discriminación por variable en cada dimensión y el gráfico, responden a las medidas de discriminación obtenidas, se observa que invadir el carril contrario, manejar vehículo estando cansado y conducir con conocimiento de que el vehículo tiene fallas mecánicas son tres variables que están mayormente relacionadas con la dimensión 1 (accidentes de tránsito), ver tabla 29. Estas tres variables se encuentran próximas en el gráfico, lo que indica que existe algún patrón de relación entre ellas, diferenciándose en un grupo. Un solo indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los delitos aparece relacionado con ambas dimensiones, y no parece compartir características con ninguna de las otras variables. En un grupo aparte se encuentran las variables de conducir a excesiva velocidad, cruzar el semáforo en luz roja y visualizar peatones, pero el conductor continúa con su accionar; también estaría el conductor que es reincidente en la comisión de infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y el conductor que desobedece a la autoridad intentando darse a la fuga y maneja a excesiva velocidad, ocasionando la muerte o lesiones, las cuales están relacionadas mayormente con la dimensión 2 (dolo eventual) y poco con la dimensión 1 (accidente de tránsito).

Tabla 30. Medidas discriminantes por variable

	Dimensión		Media
	1	2	
P1	,591	,249	,420
P2	,380	,268	,324
P3	,398	,602	,500
P4	,356	,623	,489
P5	,811	,575	,693
P6	,615	,715	,665
P7	,303	,664	,484
P8	,634	,574	,604
P9	,862	,534	,698
P10	,814	,660	,737
P11	,858	,715	,786
P12	,811	,517	,664
P13	,867	,638	,753
P14	,536	,357	,447
P15	,213	,414	,314
Total activo	9,049	8,106	8,577
% de varianza	60,326	54,040	57,183

Gráfico 29. Medidas discriminantes por variable



Análisis: De acuerdo a las tablas y gráfico rechazamos la hipótesis nula de que los indicadores fácticos que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son de conducta y circunstancias. Se acepta la hipótesis alternativa que los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son de conducta y circunstancias, que están reflejadas en las variables que se encuentran más lejos del origen ya que son las variables que más importancia e influencia tienen sobre el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito.

Hipótesis específica 1

Ho: Los factores que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, ya que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal.

Ha: Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, ya que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal.

Para contrastar la hipótesis específica 1 se ha realizado el análisis de escalamiento multidimensional, reduciendo el espacio de variables total a sólo dos dimensiones.

Tabla 31. Resumen del modelo

Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza contabilizada para		
		Total (autovalor)	Inercia	% de varianza
1	,916	4,647	,664	66,383
2	,810	3,271	,467	46,727
Total		7,918	1,131	
Media	,872 ^a	3,959	,566	56,555

a. La media de alfa de Cronbach se basa en la media de autovalor.

El resumen del modelo de la presente investigación para establecer los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, ocasionados por conducción en estado de ebriedad, se ha reducido en solo 2 dimensiones. Los autovalores reportan la proporción de información del modelo que es explicada por cada dimensión, permite analizar la importancia de cada

una de ellas. Se puede observar que la primera dimensión (delitos por Accidentes de Tránsito de conducción en estado de ebriedad) es más importante para el modelo que la segunda (dolo eventual). La primera explica más inercia (0,664) que la segunda (0,467), lo cual es esperable puesto que las dimensiones se obtienen mediante un Análisis Factorial, en que, a mayor dependencia entre variables, mayor inercia. Esto quiere decir que las categorías presentan mayor dispersión de varianza en la dimensión 1. El alfa de Cronbach indica que tan correlacionadas están las variables observables que componen las variables latentes, las dimensiones, por lo que ambos valores (alfa de Cronbach e inercia) tienen una relación directa.

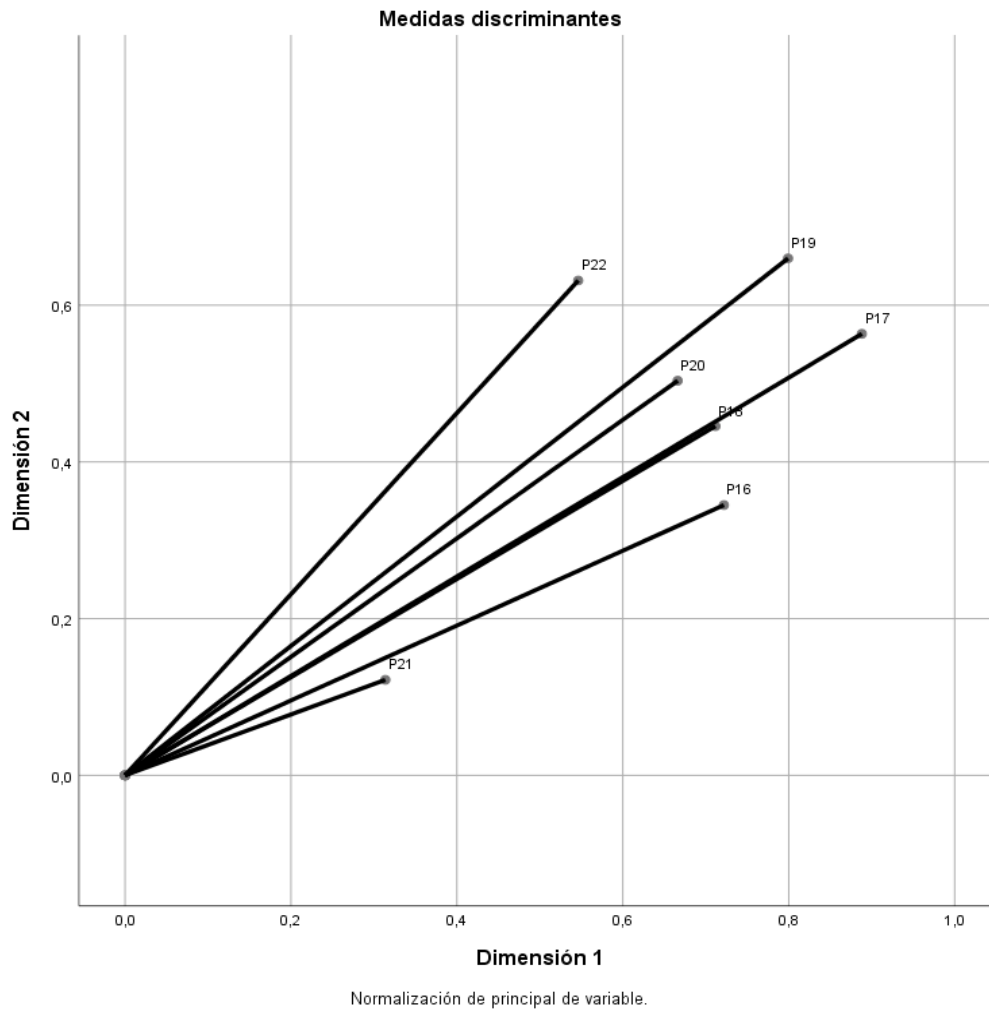
Medidas de discriminación por variable

Las medidas de discriminación por variable en cada dimensión y el gráfico, responden a las medidas de discriminación obtenidas, se observa que la representación del accidente de tránsito y el desprecio por la vida son dos variables que están mayormente relacionadas con la dimensión 1 (delitos por Accidentes de Tránsito de conducción en estado de ebriedad), ver tabla 31. Estas dos variables se encuentran próximas en el gráfico, lo que indica que existe algún patrón de relación entre ellas, diferenciándose en un grupo. Aplicación del dolo eventual por conducción en estado de ebriedad aparece relacionada con ambas dimensiones, y no parece compartir características con ninguna de las otras variables. Las demás variables están relacionadas mayormente con la dimensión 1 (delitos por Accidentes de Tránsito de conducción en estado de ebriedad) y poco con la dimensión 2 (dolo eventual).

Tabla 32. Medidas discriminantes por variables

	Dimensión		Media
	1	2	
P16	,722	,345	,533
P17	,888	,563	,726
P18	,712	,446	,579
P19	,799	,660	,729
P20	,666	,504	,585
P21	,314	,122	,218
P22	,546	,632	,589
Total activo	4,647	3,271	3,959
% de varianza	66,383	46,727	56,555

Gráfico 30. Medidas discriminantes por variable



Análisis: De acuerdo a las tablas y gráfico rechazamos la hipótesis nula de que los fundamentos que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, ya que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal. Se acepta la hipótesis alternativa que los fundamentos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, ya que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal. Las

variables que se encuentran más lejos del origen son las variables que más importancia e influencia tienen sobre el dolo eventual en los delitos por Accidentes de tránsito.

Hipótesis específica 2

Ho: Los factores que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.

Ha: Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.

Para contrastar la hipótesis específica 2 para se ha realizado el análisis de escalamiento multidimensional, reduciendo el espacio de variables total a sólo dos dimensiones.

Tabla 33. Resumen del modelo

Dimensión	Alfa de Cronbach	Varianza contabilizada para		
		Total (autovalor)	Inercia	% de varianza
1	,917	4,238	,706	70,636
2	,701	2,407	,401	40,119
Total		6,645	1,108	
Media	,839 ^a	3,323	,554	55,377

a. La media de alfa de Cronbach se basa en la media de autovalor.

El resumen del modelo de la presente investigación para establecer los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, se ha reducido en solo 2 dimensiones. Los autovalores reportan la proporción de información del modelo que es explicada por cada dimensión; permite analizar la importancia de cada una de ellas. Se puede observar que la primera dimensión (Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas) es más importante para el modelo que la segunda (dolo eventual). La primera explica más inercia (0,706) que la segunda (0,401), lo cual es esperable puesto que las dimensiones se obtienen mediante un Análisis Factorial, en que, a mayor dependencia entre variables, mayor inercia. Esto quiere decir que las categorías presentan mayor dispersión de varianza en la dimensión 1. El alfa de Cronbach indica que tan correlacionadas están las variables observables que componen las variables latentes, las dimensiones, por lo que ambos valores (alfa de Cronbach e inercia) tienen una relación directa.

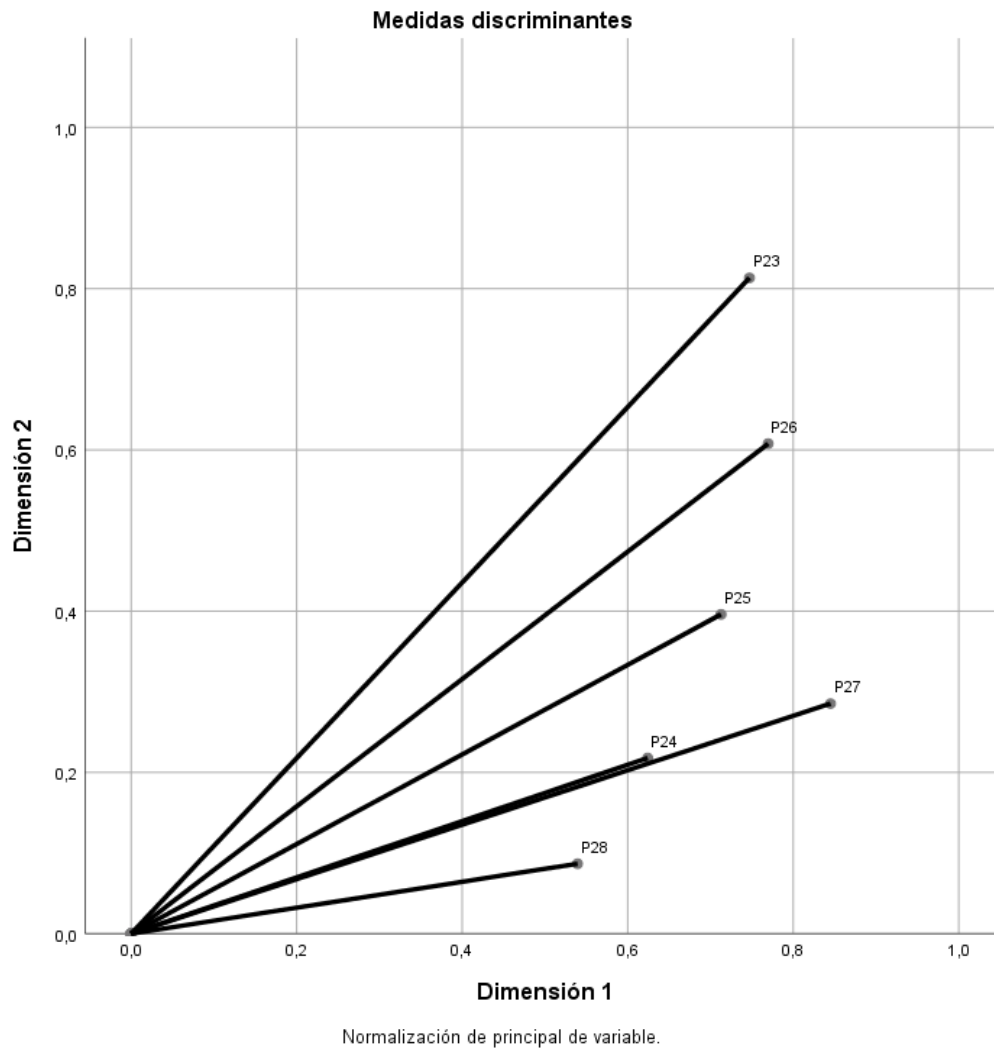
Medidas de discriminación por variable

Las medidas de discriminación por variable en cada dimensión y el gráfico, responden a las medidas de discriminación obtenidas, siendo la existencia de la posibilidad que el conductor ocasione un accidente de tránsito por inobservancia a las reglas técnicas de tránsito, el desprecio por la vida al maniobrar un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito, exposición excesiva del peligro, inobservancia con conocimiento que puede ocasionar un accidente, son cuatro variables que están mayormente relacionadas con la dimensión 1 (Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas) ver tabla 33. Estas cuatro variables no se encuentran próximas en el gráfico, lo que indica que no existe un patrón de relación entre ellas. Las demás variables están relacionadas en menor grado con la dimensión 1, respecto a las cuatro variables mencionadas y muy poco con la dimensión 2 (dolo eventual).

Tabla 34. Medidas discriminantes por variables

	Dimensión		Media
	1	2	
P23	,747	,813	,780
P24	,624	,218	,421
P25	,713	,396	,554
P26	,770	,608	,689
P27	,845	,285	,565
P28	,539	,087	,313
Total activo	4,238	2,407	3,323
% de varianza	70,636	40,119	55,377

Gráfico 31. Medidas discriminantes por variable



Análisis: De acuerdo a las tablas y gráfico rechazamos la hipótesis nula de que los factores que no debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito. Se acepta la hipótesis alternativa que los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.

VI. Conclusiones

- 6.1 Mediante la fuente documental y análisis de la doctrina se ha determinado que el dolo eventual implica que el agente conozca la ilicitud de su comportamiento, se represente y acepte el evento dañoso, sin hacer nada para evitarlo, incrementando el peligro o riesgo existente. Por ello, si podríamos aplicar el dolo eventual en los delitos de tránsito terrestre en Lima Metropolitana y para ello se tendría inicialmente que analizar los indicadores fácticos que contribuyen antes, durante y después del evento dañoso, los cuales serían de conducta (exceso de velocidad, cruzar la luz en semáforo rojo, reincidencia en la infracción al Reglamento Nacional de Tránsito, desobediencia a la autoridad, invasión del carril contrario, manejar vehículo estando cansado, entre otras) y de circunstancia (visualización de peatones cruzando la vía, vehículo con fallas mecánicas, condición climatológica, estado de la vía, entre otros), lo cual implicaría que se aplique una pena mayor que un delito culposos.
- 6.2 En la jurisprudencia internacional se han presentado casos de homicidios ocasionados por conducción en estado de ebriedad, quedando establecido que el conductor ha actuado con dolo eventual, debido a los factores que contribuyeron al ilícito penal, como son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro y el desprecio por la vida, sumado a ello los indicadores de conducta y circunstancia.
- 6.3 Respecto a los accidentes de tránsito por inobservancia a las reglas técnicas de tránsito, se tiene el caso del conductor del vehículo de transporte público Weimer Huamán Sánchez, sentenciado como autor del delito Contra La Vida El Cuerpo y La Salud – Homicidio Simple por Dolo Eventual en agravio de Ivo Johao Dutra Camargo, por infringir el Reglamento Nacional del Tránsito, incrementando el riesgo permitido, representado y aceptando el evento dañoso, actuando con desprecio por la vida e integridad física de los usuarios de la vía.

VII. Recomendaciones

- 7.1 Se debería establecer parámetros o delimitar los indicadores fácticos que contribuirían en la aplicación del dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones, lo cual implicaría que las sanciones penales sean más severas y no quede impune la lesión a los bienes jurídicos por excelencia (vida e integridad física).
- 7.2 En nuestro sistema penal debe existir un cambio de paradigma, porque si bien es cierto nuestro Código Penal tipifica como homicidios culposos y lesiones culposas a consecuencia de accidentes de tránsito por conducción en estado de ebriedad, nuestros operadores de justicia (Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y Poder Judicial), deben diferenciar aquellos casos donde el conductor del vehículo no actúa por negligencia, impericia e imprudencia, sino más bien actúa con las características de los elementos subjetivos del tipo penal de dolo eventual.
- 7.3 Si bien es cierto, la creación de fiscalías y juzgados en materia de tránsito y seguridad vial, ha sido un gran avance por parte del Estado para agilizar los procesos de esta materia, también lo ha sido para establecer profesionales idóneos que realicen la labor de investigación y sanción de los delitos ocasionados contra la seguridad vial, por ello, también es necesario que se introduzca en el Código Penal un capítulo de delitos contra el tránsito y la Seguridad Vial, estableciendo las conductas culposas y dolosas que corresponderían a cada tipo penal.

VIII. Referencias

- America tv. (2019). *Cercado de Lima:hombre sostiene puerta de vehículo en mal estado para que no se caiga*. Obtenido de <https://www.americatv.com.pe/noticias/actualidad/cercado-lima-hombre-sostiene-puerta-vehiculo-mal-estado-que-no-se-caiga-n377854>
- Bustamante, J. (2015). Redefinición de las relaciones entre dolo y culpa: el caso de la delimitación dolo eventual-culpa consciente. *Gaceta Jurídica.*, 74,61-79.
- Bustanza, M. (2014). El dolo como concepto normativo. Acerca de la delimitacion entre el dolo eventual e imprudencia consciente. *Gaceta Jurídica*, 59,85-106.
- Bustanza, M. A. (2014). *Delimitación entre dolo eventual e imprudencia. (Tesis de maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú)*. Obtenido de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/5258/BUSTINZA_A_SIU_MARCO_DOLO_EVENTUAL.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Caracol radio. (2017). *De ser reincidente con multas de tránsito podrían suspender y hasta cancelar su licencia de conducción*. Obtenido de https://caracol.com.co/emisora/2017/04/03/bogota/1491240489_142910.html
- Caso dolo eventual, 14355 (Corte Suprema de Justicia de Colombia 17 de agosto de 2000).
- Caso dolo eventual, 32964 (Corte Suprema de Justicia de Colombia 25 de agosto de 2010).
- Caso Ivo Dutra, 18707-11 (Primera Sala Penal para Procesos con Reos en Cárcel de la Corte Superior de Justicia de Lima 21 de setiembre de 2012).
- Caso Soto Diego, LLBA 2002-119 (Tribunal Oral de Argentina 26 de junio de 2002).
- Caso Wenner Francisco, LL 2002-B-547 (Cámara Criminal N° 4 de la ciudad de Córdoba de Argentina 06 de marzo de 2002).
- Código Penal. (1991). Perú.
- Constitución Política del Perú . (1993). Perú.
- Cortina, J. M. (1993). What is coefficient alpha? An examination of theory and applications. *Journal of Applied Psychology.*, 78 (1), 98-104.
- Cronbach, L. J. (1951). *Coefficient alpha and the internal structure of tests. Psychometrika*. Obtenido de <https://doi.org/10.1007/bf02310555>
- Del Busto, J., Valdivia, J., & Diaz, D. (1986). *Accidentes de Tránsito*. Lima.
- Diaz Pita, M. (1994). *El dolo eventual*. Valencia: Tirant lo Blanch.

- Díaz-Aguado, M., & Martínez, R. (1995). *Todos iguales, todos diferentes. Tomo IV: Instrumentos para evaluar la integración escolar*. Madrid: ONCE.
- El Comercio. (28 de 03 de 2019). *Jesús María: combi con S/ 16 mil en papeletas atropella y mata a joven en Av. Brasil*. Obtenido de <https://elcomercio.pe/lima/accidentes/jesus-maria-combi-16-mil-papeletas-atropella-mata-joven-av-brasil-noticia-nndc-621042>
- Elmelaj, M. (2012). *La frontera entre el dolo eventual y la imprudencia consciente. (Tesis de maestría, Universidad de Sevilla, España)*. Obtenido de <http://master.us.es/cuadernosmaster/4.pdf>
- Forero, C. J. (2017). *Criterios para la determinación de responsabilidad penal en delitos cometidos en accidentes de tránsito, en la jurisprudencia colombiana (2010-2014). (Tesis de maestría, Universidad Santo Tomás, Colombia)*. Obtenido de <https://repository.usta.edu.co/bitstream/handle/11634/3927/2016-ForeroCarlosJavier-trabajodegrado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Franco, C. (2015). Imputación objetiva: ¿ El no contar con revisión técnica constituye una infracción de la norma imputable al agente en el delito de homicidio imprudente? *Instituto Pacífico*, 11, 114-125.
- García, M. (2002). La conducción en estado de ebriedad como agravante del homicidio y lesiones culposas. *Gaceta Jurídica*, 104, 85-90.
- Ghersi, C. (2006). *Accidentes de tránsito. Derechos y reparación de daños*. Buenos Aires: Universidad.
- Gomez, P. (2010). La regulación en el código penal español de los delitos contra la seguridad vial . *Gaceta jurídica*, 8, 341-379.
- Guerrero, M., & Ramirez, J. M. (2002). *El análisis de Escalamiento Multidimensional: una alternativa y complemento a otras técnicas multivariantes*. Obtenido de <http://goo.gl/Eb4bSQ>
- Hair, J. F., Money, A. H., Samouel, P., & Page, M. J. (2011). *Essentials of Business Research Methods (2ª ed.)*. Obtenido de <https://books.google.com.pe/books?id=GfnqBgAAQBAJ&printsec=frontcover&hl=es#v=onepage&q&f=false>
- Hopkins, D. (1989). *Investigación en el aula. Guía del profesor*. Barcelona: Promociones y publicaciones Universitarias.
- ilp abogados. (2018). *¿Qué es el dolo eventual? Diferencia con la culpa consciente*. Obtenido de <https://www.ilpabogados.com/que-es-el-dolo-eventual-diferencia-con-la-culpa-consciente/>

- Leon, E. (2008). El dolo eventual. Su inferencia a través del "catálogo de indicadores externos". *Gaceta Jurídica*, 87,235-249.
- Locences, V. (2007). *Derecho de Tránsito*. Buenos Aires: Universidad.
- Manual de Seguridad Vial . (2017). Perú.
- Márquez, R. (2012). *El delito de conduccion en estado de ebriedad*. Lima: Pacífico.
- Márquez, S. (2010). Conducción en estado de ebriedad y ne bis in idem. *gaceta Jurídica*, 17, 127-145.
- Mercado, J. (2013). El dolo eventual: Sobre la posibilidad de su aplicación en los delitos de tráfico rodado. *Gaceta Jurídica*, 54,55-71 .
- Meza, L. H. (2018). *Dolo eventual y la imprudencia consciente: su tratamiento en la legislación penal peruana. (Tesis de licenciatura de la Universidad Nacional Daniel Alcides Carrión, Pasco, Perú)*. Obtenido de http://repositorio.undac.edu.pe/bitstream/undac/292/1/T026_47545470_T.pdf
- Organización Mundial de la Salud. (7 de 12 de 2018). *Accidentes de tránsito*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- Oviedo, H., & Arias, A. (2005). Aproximación al uso del coeficiente alfa de Cronbach. *Revista Colombiana de Psiquiatría*, XXXIV (4), 572-580.
- Panamericana. (2018). *Familia de adolescente que murió impactada por llanta pide justicia*. Obtenido de <https://panamericana.pe/buenosdiasperu/locales/238364-familia-adolescente-murio-impactada-llanta-pide-justicia>
- Parrado, R., & Acevedo, Y. (2013). *El límite entre el dolo eventual y la culpa con representación en los accidentes de tránsito a la luz de la Ley 599 de 2000 en Colombia. (Tesis de maestría , Universidad Libre, Bogotá, Colombia)*. Obtenido de <https://repository.unilivre.edu.co/bitstream/handle/10901/7538/ParradoAgudeloRubbyBernardita2013.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Paucar, M. (2012). Delitos en el Código Penal Peruano vinculados a los Accidentes de Tránsito . 38, 169-187.
- Peña Cabrera, A. (2017). *Delitos contra la vida, el cuerpo y la salud*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares . (2008). Perú.
- Reglamento Nacional de Inspecciones Técnicas Vehiculares . (2008). Perú.
- Reglamento Nacional de Vehículos. (2003). Perú.
- Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir. (2016). Perú.

- Rivera, J., & Molero, V. (2010). El Escalado Multidimensional en la investigación de mercados. Usos y aplicaciones. *Investigación y Marketing*, 70, 16-23.
- Rodriguez, R. (2015). *Cárcel por conducir en sentido contrario y atropellar a un peatón*. Obtenido de http://www.heraldodiariodesoria.es/noticias/soria/carcel-conducir-sentido-contrario-atropellar-peaton_35294.html
- Saigua, L. (2014). *Proyecto de ley reformativa que incremente al dolo eventual como modalidad de imputación en los delitos asociados a los de Tránsito. (Tesis de licenciatura de la Universidad Regional Autónoma de los Andes, Riobamba, Ecuador)*. Obtenido de <http://dspace.uniandes.edu.ec/bitstream/123456789/1826/1/TURAB024-2014.pdf>
- Santa Cruz, P. (2017). *La fundamentación y aplicación adecuada de la imputación objetiva en los accidentes de tránsito en el distrito judicial de Lima, año 2015. (Tesis de licenciatura de la Universidad de Huánuco, Perú)*. Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/884/SANTA%20CRUZ%20HUILLCAHUAM%c3%81N%2c%20PETER.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Senisse, C. (2013). Entre el dolo eventual y la culpa consciente. A propósito del caso de la discoteca Utopia. *Gaceta Jurídica*, 50, 72-84.
- Serrano, A. (2015). *La apreciación del dolo eventual y la teoría del tipo subjetivo en los delitos de tránsito. (Tesis de licenciatura de la Universidad Técnica de Machala, Ecuador)*. Obtenido de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/4502/1/CD00751-2015-TRABAJO%20COMPLETO.pdf>
- Sisniegas, R. (2016). *Conceptos de dolo eventual, culpa consciente y su aplicación— Abandono de la teoría ecléctica. Teoría Única Global de la Imputación del Dolo Eventual y la Culpa Consciente. (Tesis de maestría de la Pontificia Universidad Católica del Perú, Lima, Perú)*. Obtenido de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8632/Sisniegas_%20Roger_Conceptos.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Streiner, D. L. (2003). *Starting at the Beginning: An Introduction to Coefficient Alpha and Internal Consistency. Journal of Personality Assessment*. Obtenido de https://doi.org/10.1207/s15327752jpa8001_18
- Tabasso, C. (2008). *Derecho deseguridad vial*. Buenos Aires: Rubinzal - Culzoni.
- Taboada, G. (2018). *Delito de conducción en estado de ebriedad o drogadicción y proceso inmediato*. Lima: Gaceta Juridica.
- Tasayco, G. F. (2015). Imputación subjetiva en el derecho penal. *Instituto Pacífico*, 11, 148-163.

- Terry College of Business. (2013). *Terry College of Business University of Georgia*.
Obtenido de <http://www.terry.uga.edu/~holmes/MARK9650/Classnotes4.pdf>
- Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Transito-Código de Tránsito. (2009).
Perú.
- Vasquez, C. (2016). *Accidentes de tránsito en estado de ebriedad y la pena de homicidio culposo en los juzgados penales del distrito judicial de Junin-2015. (Tesis de licenciatura de la Universidad de Huánuco, Perú) .* Obtenido de <http://repositorio.udh.edu.pe/bitstream/handle/123456789/276/TESIS%20FINAL%20VASQUEZ%20PRESENTACION%20Terminado.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Villavivencio, F. (2010). *Derecho Penal parte general*. Lima: Grijley.
- Villegas, E. (2014). *Los delitos culposos y el dolo eventual*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Villegas, E. (2017). *Cómo se aplica realmente la teoría del delito. Un enfoque a partir del análisis de los casos jurisprudenciales*. Lima: Gaceta Jurídica.

IX. Anexos

Anexo N° 1: Matriz de consistencia

Anexo N° 2: Instrumento (encuesta)

Anexo N° 3: Validación y confiabilidad de instrumentos

Anexo N° 1: Matriz de consistencia

EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA, PERIODO 2018.				
Problemas	Objetivos	Hipótesis	Variables	Diseño Metodológico
Problema General ¿Cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos ocasionados por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018?	Objetivo General Determinar cuáles son los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos ocasionados por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.	Hipótesis General Los indicadores fácticos que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos ocasionados por Accidentes de Tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018 son de conducta y circunstancia.	Variable Independiente X1: Dolo eventual	Tipo de Investigación - descriptivo - explicativo - mixto Nivel de Investigación -Explicativo: se va observar el comportamiento de variables en función de otras.
Problemas Específicos	Objetivos Específicos	Hipótesis Específicas		Diseño de la Investigación -No experimental.
¿Cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018?	Determinar cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018.	H1: Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por conducción en estado de ebriedad en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, más aún que la conducción en estado de ebriedad es un delito tipificado en el Código Penal.	Variable Dependiente Y1: Accidentes de tránsito	Población Efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú (UIAT PNP).
¿Cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018?	Determinar cuáles son los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.	H2: Los factores que debe considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por Accidentes de Tránsito ocasionados por la inobservancia de reglas técnicas de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018, son la actitud temeraria, desprecio por la vida, representación y aceptación del evento dañoso y exposición excesiva de peligro, porque el conductor debe tener pleno conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito.		Muestra Será de 44 efectivos policiales de la Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú (UIAT PNP).

Anexo N° 2: Instrumento: Encuesta**FICHA TÉCNICA DEL INSTRUMENTO A UTILIZAR**

- INVESTIGACIÓN TITULADA: “EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN LIMA METROPOLITANA, PERIODO 2018”
- INVESTIGADORA: YASMIN ONEILL CASO MURILLO
- ENTIDAD ACADÉMICA: UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
- ESPECIALIDAD: DERECHO PENAL
- MARGEN DE ERROR ASUMIDO: 5%
- N° DE ENCUESTADOS: 44
- LUGAR DE APLICACIÓN: LIMA METROPOLITANA
- TEMAS A EVALUAR: DOLO EVENTUAL Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO
- TIPO DE PREGUNTAS: CERRADAS
- NÚMERO DE PREGUNTAS: 28

ENCUESTA DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

Cargo:

La presente encuesta busca determinar cuáles son los indicadores fácticos que podrían considerarse para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en Lima Metropolitana, periodo 2018.

Para ello, solicito la colaboración en la presente encuesta, marcando con una “X” la alternativa que usted considere adecuada a su opinión:

- 1) **Totalmente de acuerdo**
- 2) **De acuerdo**
- 3) **Indeciso**
- 4) **En desacuerdo**
- 5) **Totalmente en desacuerdo.**

EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO	1	2	3	4	5
1. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor maneja de día un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, exceso de velocidad, cruza el semáforo en luz roja y por una vía de alto tránsito peatonal y vehicular, ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
2. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser la conducción bajo los efectos de drogas tóxicas, estupeficientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, exceso de velocidad, por una vía de bajo tránsito peatonal y vehicular, ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se fuga del lugar sin auxiliar a la víctima?					
3. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor de un vehículo maneja a excesiva velocidad y cruza el semáforo en luz roja, visualizando que otros vehículos o peatones intentan cruzar la vía, pero continua con su accionar y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
4. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podrían ser cuando el conductor es reincidente en la comisión de Infracciones al Reglamento Nacional de Tránsito y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones y se da a la fuga sin auxiliar a la víctima?					
5. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor no sabe manejar, no tiene permiso provisional, ni licencia de conducir, pero maniobra un vehículo durante el día y por zona de alto índice vehicular y peatonal y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					

6. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor de un vehículo no tiene revisión técnica o la tiene de forma irregular, porque el vehículo se encuentra el pésimo estado de funcionamiento y como resultado de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
7. ¿Considera usted que algunos indicadores fácticos para establecer el dolo eventual podría ser cuando el efectivo policial intenta intervenir a un conductor por infracción al Reglamento Nacional de Tránsito y este desobedeciendo a la autoridad intenta darse a la fuga y maneja a excesiva velocidad ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
8. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a tener conocimiento que su vehículo está en pésimo estado de funcionamiento, continúa utilizándolo y a consecuencia de ello ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
9. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor invade un carril o maneja en sentido contrario al tránsito ocasionando un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
10. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones podría ser cuando el conductor del vehículo realiza maniobras peligrosas?					
11. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor pese a haber descansado muy poco y encontrándose cansado o con fatiga decide manejar su vehículo y ocasiona un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
12. ¿Usted considera que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor maneja su vehículo haciendo uso excesivo del celular o dispositivos electrónicos, exceso de velocidad y cruza la luz roja del semáforo ocasionando con ello un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
13. ¿Considera usted que un indicador fáctico para establecer el dolo eventual podría ser cuando el conductor conoce de una falla mecánica o desperfecto mecánico del vehículo y a consecuencia de ello se produce un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
14. ¿Considera usted que solo se debe presentar un indicador factico para establecer el dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
15. ¿Considera usted que deben concurrir varios indicadores facticos para establecer el dolo eventual en los accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD					
16. ¿Considera usted que existe una posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en					

la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
17. ¿Considera usted que el conductor que maneja un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones?					
18. ¿Usted considera que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro?					
19. ¿Considera usted que existe un desprecio por la vida e integridad física de la persona cuando el conductor maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro?					
20. ¿Considera usted que el conductor que maniobra un vehículo en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
21. ¿Cree usted que las penas que se aplican para los autores de los delitos de homicidio y lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro son muy benévolas?					
22. ¿Estaría de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por conducción en estado de ebriedad con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro?					
EL DOLO EVENTUAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO OCASIONADOS POR LA INOBSERVANCIA DE REGLAS TÉCNICAS DE TRÁNSITO					
23. ¿Considera usted que existe la posibilidad que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito pueda ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
24. ¿Considera usted que el conductor que maneja un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito se representa un posible accidente tránsito con resultado muerte o lesiones?					
25. ¿Usted considera que existe una exposición excesiva de peligro cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito?					
26. ¿Considera usted que existe un desprecio por la vida e integridad física cuando el conductor maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito?					
27. ¿Considera usted que el conductor que maniobra un vehículo inobservando las reglas técnicas de tránsito tiene conocimiento que podría ocasionar un accidente de tránsito con resultado muerte o lesiones?					
28. ¿Estaría de acuerdo con la aplicación del dolo eventual en los delitos ocasionados por accidentes de tránsito con resultado muerte o lesiones por inobservancia de reglas técnicas de tránsito?					

Anexo N° 3: Validación de instrumentos por expertos



FICHA DE VALIDACIÓN
INFORME DE OPINIÓN DEL JUICIO DE EXPERTO

DATOS GENERALES

1.1. Apellidos y nombres del informante: ESPINOZA HERRERA, EDUARDO
 1.2. Cargo e institución donde labora: LUNEY
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ENCUESTA
 1.4. Título del Proyecto: OPINIÓN ESSENTIAL EN LOS DELITOS POR ACCIDENTES DE TRANSITO
 1.4. Autor del instrumento: Y. S. M. C. P. M. Caso Muzillo


ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente				Baja				Regular				Buena				Muy bueno			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																				✓
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																				✓
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																				✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																				✓
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																				✓
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																				✓
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos																				✓
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																				✓
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				✓
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																				✓

PROMEDIO DE VALORACIÓN: 95/100

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	EDUARDO ESPINOZA HERRERA	DNI N°	06345279
Dirección domiciliaria:	AV. CANTAMANTE ESPINAR 350 TIRAFLORES	Teléfono / Celular:	996 876465
Título profesional	ABOGADO		
Grado Académico:	DOCTOR		
Mención:	DERECHO CONSTITUCIONAL		


 Firma

Lugar y fecha: 14-07-2019

Universidad Nacional
Federico Villarreal

Profesionales formando profesionales
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POST GRADO

FICHA DE VALIDACIÓN

INFORME DE OPINIÓN DEL JUICIO DE EXPERTO

DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: Jose Joaquín Díez Pérez
 1.2. Cargo e institución donde labora: UNFU
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: Encuesta
 1.4. Título del Proyecto: Dato enviada en los centros del accidente de tránsito
 1.4. Autor del instrumento: Ysmin Cneill caso Muniño

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente					Baja					Regular					Buena					Muy bueno				
		0	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100				
		5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100					
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																					/				
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																					/				
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																					✓				
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica																					✓				
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																					✓				
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																					✓				
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos																					✓				
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																					✓				
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																					✓				
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																					✓				

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95/100

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	José Joaquín Díaz Pérez	DNI N°	17450261
Dirección domiciliar:	Avenida Micaela Bastidas Mz L 41 conjunto Residencial Sol de Colligué	Teléfono / Celular:	989225763
Título profesional	Abogado		
Grado Académico:	Magister en Derecho Penal		
Mención:	Derecho Penal		


Firma
Lugar y fecha: Lima, 22-07-2019

**Universidad Nacional
Federico Villarreal**

Profesionales formando profesionales
ESCUELA UNIVERSITARIA DE POST GRADO

FICHA DE VALIDACIÓN

INFORME DE OPINIÓN DEL JUICIO DE EXPERTO

DATOS GENERALES

- 1.1. Apellidos y nombres del informante: LA TORRE GUERRERO ANA FERNANDA
 1.2. Cargo e institución donde labora: UNIVERSIDAD NACIONAL FEDERICO VILLARREAL
 1.3. Nombre del instrumento motivo de evaluación: ENCUESTA
 1.4. Título del Proyecto: DELICUENTAS EN LOS DELITOS PER ACCIDENTES DE TRANSITO
 1.4. Autor del instrumento: Yasmin Onell caso murillo

ASPECTOS DE VALIDACIÓN

Indicadores	Criterios	Deficiente				Baja				Regular				Buena				Muy bueno			
		0	6	11	16	21	26	31	36	41	46	51	56	61	66	71	76	81	86	91	96
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado																				✓
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables																				✓
3. ACTUALIDAD	Adecuado al avance de la ciencia pedagógica																				✓
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica.																				✓
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad																				✓
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar los instrumentos de investigación																				✓
7. CONSISTENCIA	Basado en aspectos teóricos científicos																				✓
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores																				✓
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del diagnóstico.																				✓
10. PERTINENCIA	Es útil y adecuado para la investigación																				✓

PROMEDIO DE VALORACIÓN:

95

OPINIÓN DE APLICABILIDAD: a) Deficiente b) Baja c) Regular d) Buena e) Muy buena

Nombres y Apellidos:	ANGEL FRANCISCO DE ROSAS GUERRERO	DNI N°	0496847
Dirección domiciliar:	MONTELO ROSAS 1484 LIMA.	Teléfono / Celular:	980458477
Título profesional	ABOGADO		
Grado Académico:	MAGISTER		
Mención:	DOCENCIA UNIVERSITARIA.		

Firma
Lugar y fecha: LIMA 14 de 07 - 2019