UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

AUTOPUESTA EN PELIGRO COMO APORTE A LA COMISION DEL DELITO CULPOSO EN LOS CASOS DE ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL DISTRITO DE CALLERIA DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO EN EL AÑO 2023.

Tesis para optar el título profesional de

ABOGADO

LEYDI ANGIE QUIO RIVERO

TIFFANY BRIGGITHE MORRIS GADEA

Pucallpa – Perú

2024

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

ACTA DE EXAMEN DE GRADO PARA OPTAR EL TITULO DE ABOGADO

En la ciudad de Pucallpa, Siendo las 7:00am del día jueves 18 de julio del año 2024, en el auditorio de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Ucayali, cito en el Pabellón I Segundo Piso, se dio inicio al EXAMEN DE GRADO, correspondiente a la sustentación de la tesis **"AUTO PUESTA EN EL PELIGRO COMO APORTE A LA COMISIÓN DE DELITO CULPOSO EN CASOS DE ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL DISTRITO DE CALLERIA DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO EN EL AÑO 2023"**; presentado por los bachilleres en Derecho y Ciencias Políticas: **LEYDI ANGIE QUIO RIVERO Y TIFFANY BRIGGITHE MORRIS GADEA.**

En cumplimiento del Reglamento de Grados y Títulos, el Secretario Académico de la Facultad procedió a presentar a los Miembros del Jurado integrados por los docentes: **Dr. LIZANDRO LEVEAU PEZO** (Presidente), **Dr. JUAN ARQUIMEDES NUÑEZ TERREROS** (Miembro) y **Soc. WASHINGTON TARCICIO QUINTANILLA OSORIO** (Miembro), designado con Memorando Múltiple Nº 279/2024-UNU/FDyCP/GyT de fecha 17 de julio el 2024; luego del cual el señor presidente instó al Secretario Académico a presentar a los bachilleres examinados.
Acto seguido el Presidente del Jurado invitó a los bachilleres a iniciar su exposición, de su informe final de tesis; a cuyo término los miembros del jurado las formularon las preguntas y objeciones respectivas, la misma que fue absuelta de forma parcialmente SATISFACTORIA por los ponentes.

Continuando con el desarrollo de la sustentación y de conformidad con el Reglamento de Grados y Títulos, el presidente invitó a los bachilleres examinados y al público asistente a abandonar la Sala para su correspondiente deliberación en forma reservada.

Seguidamente el Jurado emitió la calificación general, de cuyo resultado se establece que los bachilleres: **LEYDI ANGIE QUIO RIVERO Y TIFFANY BRIGGITHE MORRIS GADEA**; fueron **APROBADOS POR MAYORIA.**

Reiniciando el acto Público se realiza la Juramentación de honor y las felicitaciones de los miembros del Jurado, seguidamente se procedió a la lectura del presente acta, dando por concluido el acto de sustentación siendo a las 8:00am del mismo día, la suscribieron en señal de conformidad; de lo que doy fe.

Dr. **LIZANDRO LEVEAU PEZO**
Presidente

Dr. **JUAN ARQUIMEDES NUÑEZ TERREROS**
Miembro

SoC. **WASHINGTON TARCICIO QUINTANILLA OSORIO**
Miembro

Dr. **JOEL ORLANDO SANTILLAN TUESTA**
Secretario Académico

ACTA DE APROBACIÓN

La presente tesis fue aprobada por el Jurado Calificador de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Ucayali, para optar el Título Profesional de Abogado.

Dr. Lizandro Leveau Pezo

Presidente

Dr. Juan Arquimedes Nuñez Terreros

Miembro

Mg. Washington Tarcicio Quintanilla Osorio

Miembro

Dr. Eladio Guzmán Villa

Asesor

Leydi Angie Quio Rivero

Tesista

Tiffany Briggithe Morris Gadea

Tesista

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

DIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN INTELECTUAL

CONSTANCIA

ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACIÓN

N° V/0220-2024.

La Dirección de Producción Intelectual de la Universidad Nacional de Ucayali, hace constar por la presente, que el trabajo académico de investigación, titulado:

"AUTOPUESTA EN PELIGRO COMO APORTE A LA COMISIÓN DEL DELITO CULPOSO EN LOS CASOS DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO DE CALLERIA DE LA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO EN EL AÑO 2023"

Autor(es)	:	**QUIO RIVERO, LEYDI ANGIE**
		MORRIS GADEA, TIFFANY BRIGGITHE
Facultad	:	**DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**
Escuela	:	**DERECHO**
Asesor(a)	:	**Mg. GUZMÁN VILLA, ELADIO**

Presenta un **porcentaje de similitud de 10%,** verificado en el Sistema Antiplagio COMPILATIO.

De acuerdo a los criterios de porcentaje establecidos en el artículo 9 de la DIRECTIVA DE USO DEL SISTEMA ANTIPLAGIO, el cual indica que todo trabajo de investigación no debe superar el 10%. **En tal sentido, se declara, que el presente trabajo de investigación: SI Contiene un porcentaje aceptable de similitud,** procediéndose a emitir la presente Constancia de Originalidad de Trabajo de Investigación (COTI) a solicitud del asesor.

En señal de conformidad se firma y sella el presente documento.

Fecha: 15/05/2024

Mg. JOSÉ MANUEL CÁRDENAS BERNAOLA
Director de Producción Intelectual

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

DIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN INTELECTUAL

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Repositorio de la Universidad Nacional de Ucayali

Yo, Leydi Angie Quio Rivero

Autor de la tesis titulada: Autopuesta en peligro como aporte a la comision del delito culposo en los casos de accidente de transito en el Distrito de Calleria de la Provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Sustentada el año: 2024

Asesor(a): Dr. Eladio Guzmán Villa

Facultad: Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional: Derecho

Autorizo la publicación:

PARCIAL [ ] TOTAL [X]

De mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali (www.repositorio.unu.edu.pe), bajo los siguientes términos:

Primero: Otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en formato digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.

Segundo: Declaro que la tesis es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, por tanto me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas, caso contrario, me hago único(a) responsable de investigaciones y observaciones futuras, de acuerdo a lo establecido en el estatuto de la Universidad Nacional de Ucayali, la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria y el Ministerio de Educación.

En señal de conformidad firmo la presente autorización.

Fecha: 18 / 07 / 2024

Email: angiequio041@gmail.com Firma:

Teléfono: 944405483 DNI: 72560497

www.repositorio.unu.edu.pe
repositorio@unu.edu.pe

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

DIRECCIÓN DE PRODUCCIÓN INTELECTUAL

AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN

Repositorio de la Universidad Nacional de Ucayali

Yo, Tiffany Briggitthe Morris Gadea

Autor de la tesis titulada: Autopuesta en peligro como aporte a la comisión del delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el Distrito de Calleria de la Provincia de Coronel Portillo en el año 2023

Sustentada el año: 2024

Asesor(a): Dr. Eladio Guzmán Villa

Facultad: Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional: Derecho

Autorizo la publicación:

PARCIAL [ ] TOTAL [X]

De mi trabajo de investigación en el Repositorio Institucional de la Universidad Nacional de Ucayali (www.repositorio.unu.edu.pe), bajo los siguientes términos:

Primero: Otorgo a la Universidad Nacional de Ucayali licencia no exclusiva para reproducir, distribuir, comunicar, transformar (únicamente mediante su traducción a otros idiomas) y poner a disposición del público en general mi tesis (incluido el resumen) a través del Repositorio Institucional de la UNU, en formato digital sin modificar su contenido, en el Perú y en el extranjero; por el tiempo y las veces que considere necesario y libre de remuneraciones.

Segundo: Declaro que la tesis es una creación de mi autoría y exclusiva titularidad, por tanto me encuentro facultado a conceder la presente autorización, garantizando que la tesis no infringe derechos de autor de terceras personas, caso contrario, me hago único(a) responsable de investigaciones y observaciones futuras, de acuerdo a lo establecido en el estatuto de la Universidad Nacional de Ucayali, la Superintendencia Nacional de Educación Superior Universitaria y el Ministerio de Educación.

En señal de conformidad firmo la presente autorización.

Fecha: 18 / 07 / 2024

Email: tiffanymorrisgadea@gmail.com Firma:

Teléfono: 935917319 DNI: 71099999

www.repositorio.unu.edu.pe
repositorio@unu.edu.pe

DEDICATORIA

A Dios por la sabiduría que nos dio cada día en esta fascinante carrera.

A nuestros padres por la confianza puesta en nosotras, por la formación llena de valores y buenos hábitos que nos han inculcado, porque ellos siempre estuvieron a nuestro lado brindándonos su apoyo y sus consejos, para hacer de nosotras mejores personas.

A nuestros hermanos por sus palabras y compañía.

A nuestros maestros por la confianza y por involucrarnos el amor por aprender y lograr nuestros sueños.

Las autoras

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Nacional de Ucayali, por formarnos en esta apasionante carrera de Derecho, por cada una de las experiencias vividas en las aulas universitarias para culminar la carrera.

A todos nuestros docentes, quienes en el proceso de esta investigación nos han brindado su apoyo y conocimiento, así como el respaldo académico necesario para terminarlo.

A nuestras familias, por el apoyo incondicional brindado todo este tiempo.

A nuestro asesor el Dr. Eladio Guzmán Villa, por orientarnos en cada momento para hacer posible esta investigación.

Las Autoras

ÍNDICE GENERAL

DEDICATORIA…… vii

AGRADECIMIENTO…….. viii

ÍNDICE GENERAL.....…….... ix

ÍNDICE DE TABLAS……..... xi

ÍNDICE DE FIGURAS…… xiii

RESUMEN…… xv

ABSTRACT…… xvi

INTRODUCCIÓN…… xvii

CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN……..... 1

1.1. Planteamiento del problema…….. 1

1.2. Formulación del problema…….. 2

1.2.1. Problema general……...…….. 2

1.2.2. Problema específicos…….. 2

1.3. Formulación de objetivos…… 3

1.2.3. Objetivo general…… 3

1.2.3. Objetivos específicos…….. 3

1.4. Justificación de la investigación…… 4

1.5. Delimitación del estudio…….. 5

1.6. Viabilidad del estudio…….. 5

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO……..... 7

2.1. Antecedentes de la investigación…… 7

2.1.1. Antecedentes internacionales…….. 7

2.1.2. Antecedentes nacionales…….. 8

2.1.3. Antecedentes locales…..…….. 9

2.2. Bases teóricas…… 9

2.3. Definición de términos básicas…… 18

2.4. Formulación de hipótesis…….. 19

2.4.1. Hipótesis general……. 19

2.4.2. Hipótesis específicas……... 20

2.5. Variables…….. 20

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA ……. 24

3.1. Diseño de la investigación……. 24

3.2. Población y muestra…… 24

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos…… 25
3.4. Técnicas para el procesamiento de información…….. 25
CAPÍTULO IV. RESULTADOS…… 27
4.1. Descripción de resultados……..... 27
4.2. Contrastación de hipótesis……. 42
4.3. Discusión de resultados……. 46
CONCLUSIONES…… 48
RECOMENDACIONES…….. 50
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS…… 51
ANEXOS……... 54

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1.	Operacionalización de la variables……..	22
Tabla 2.	Población de estudio…….	25
Tabla 3.	Muestra de estudio……	25
Tabla 4.	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de tránsito?.....	27
Tabla 5.	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados no realizan una conducción atenta y responsable?.....	28
Tabla 6.	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas?.....	28
Tabla 7.	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento?.....	29
Tabla 8.	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados adaptada su conducta a las condiciones de su entorno?.....	30
Tabla 9.	¿El Nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 0.5 g/l (Transp.Priv.)y 0.25 g/l (Transp.Pub.)?.....	31
Tabla 10.	¿El alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable?.....	31
Tabla 11.	¿El conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito?.....	32
Tabla 12.	¿El alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas?.....	33
Tabla 13.	¿Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol?.....	33
Tabla 14.	¿El alcohol reduce la toma de decisiones consciente?.....	34
Tabla 15.	¿La presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad?.....	35
Tabla 16.	¿Los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar?.....	36
Tabla 17.	¿En nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre?.....	36

Tabla 18. ¿Las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos?..... 37
Tabla 19. ¿La prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 38
Tabla 20. ¿Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito?..... 39
Tabla 21. ¿Las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica?..... 39
Tabla 22. ¿El incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol?..... 40
Tabla 23. ¿El Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito?..... 41
Tabla 24. Correlación de la prueba de hipótesis general……. 42
Tabla 25. Correlación de la prueba de hipótesis específica 1…….. 43
Tabla 26. Correlación de la prueba de hipótesis específica 2…….. 44
Tabla 27. Correlación de la prueba de hipótesis específica 3…….. 45
Tabla 28. Correlación de la prueba de hipótesis específica 4…….. 46

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. ¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de tránsito?..... 27

Figura 2. ¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados no realizan una conducción atenta y responsable?..... 28

Figura 3. ¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas?..... 29

Figura 4. ¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento?..... 29

Figura 5. ¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados adapta su conducta a las condiciones de su entorno?..... 30

Figura 6. ¿El Nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 0.5 g/l (Transp.Priv.)y 0.25 g/l (Transp.Pub.)?..... 31

Figura 7. ¿El alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable?..... 32

Figura 8. ¿El conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito?..... 32

Figura 9. ¿El alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas?..... 33

Figura 10. ¿Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol?..... 34

Figura 11. ¿El alcohol reduce la toma de decisiones consciente?..... 34

Figura 12. ¿La presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad?..... 35

Figura 13. ¿Los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar?..... 36

Figura 14. ¿En nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre?..... 37

Figura 15. ¿Las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos?..... 37

Figura 16. ¿La prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad?..... 38
Figura 17. ¿Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito?..... 39
Figura 18. ¿Las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica?..... 40
Figura 19. ¿El incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol?..... 40
Figura 20. ¿El Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito?..... 41

RESUMEN

Los delitos culposos derivados de casos de accidente de tránsito son un problema social que afecta no solo a quienes son participes de estos, sino a toda la sociedad en su conjunto. El objetivo en esta investigación fue determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Para esto se empleó una metodología de enfoque cuantitativo, de naturaleza no experimental y de tipo aplicada, escogiendo a su vez un diseño descriptivo correlacional. El interés que se desprende de esta investigación está orientado a explicar cómo se co relacionan las variables derivadas de la autopuesta en peligro y la de accidentes de tránsito. La población escogida dentro de la población se encuentra compuesta por los operadores de justicia, es decir fiscales de las fiscalías provinciales penales corporativas y especializadas, así como también los fiscales adjuntos de estas mismas fiscalías. Se recolecto también las encuestas de jueces de este distrito judicial y se tomó la muestra de la población de abogados litigantes en materia penal de la Provincia de Coronel Portillo. Por lo que en su totalidad se determinó una población de 105 encuestados y una muestra del 95% que equivale a 90 personas. En ese sentido se ha llegado a la conclusión que existe relación entre la autopuesta en peligro de la víctima y los accidentes de tránsito en los cuales se ven involucrados, es decir existe una relación significativa entre la autopuesta en peligro y los accidentes de tránsito.

Palabras claves: Accidente de tránsito, Peligro, Víctima.

ABSTRACT

Culpable offenses arising from traffic accidents are a social problem that affects not only those involved but society as a whole. The objective of this research was to determine how self-endangerment relates to culpable offenses in traffic accident cases in the province of Coronel Portillo in the year 2023. A quantitative methodology, of a non experimental and applied nature, was employed, choosing a correlational descriptive design. The interest stemming from this research is focused on explaining the interrelation of variables derived from self-endangerment and traffic accidents. The chosen population consists of justice operators, specifically prosecutors from provincial criminal corporate and specialized prosecutors' offices, as well as their deputy prosecutors. Surveys were also collected from judges in this judicial district, and the sample was taken from the population of practicing lawyers in criminal matters in the Province of Coronel Portillo. In total, a population of 255 respondents was determined, with a 95% sample equivalent to 200 individuals. In this regard, it has been concluded that there is a relationship between the self-endangerment of the victim and traffic accidents in which they are involved, meaning a significant connection exists between self-endangerment and traffic accidents.

Keywords: Traffic accident, danger, victim.

INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de tener un conocimiento más amplio sobre nuestra investigación titulada “Autopuesta en peligro como aporte a la comisión del delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de coronel portillo en el año 2023” se realizó el estudio donde buscamos profundizar en los factores que contribuyen a la vulnerabilidad de los afectados en eventos viales, con el propósito de identificar patrones y determinar posibles medidas preventivas. La comprensión de estos elementos no solo amplía el conocimiento sobre la seguridad vial, sino que también proporciona una base fundamental para el diseño de estrategias efectivas que minimicen riesgos y promuevan entornos más seguros en las vías de la provincia. Para ello, este estudio se divide en cinco capítulos:

CAPÍTULO I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA; Contiene una declaración del problema de investigación que crea y revela realidades problemáticas, cómo comprendemos los alcances de la autopuesta en peligro de las víctimas en la producción de delitos culposos derivados de accidentes de tránsito, por lo que, mediante las encuestas hemos buscado la información que se deprende de una sociedad en donde los accidentes de tránsito son un problema social que debe ser abordado desde las autoridades hasta las propias víctimas que muchas veces son las que con su actuación aportan a la comisión del delito de lesiones por accidente de tránsito de ellos mismos.

CAPÍTULO II. MARCO TEORICO; Se presenta un marco teórico que describe una gama de información y doctrinas relevantes para el estudio y que también incluye definiciones de los conceptos citados. Además de las hipótesis, también existen variables de investigación y operacionalización de variables.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DEL ESTUDIO; la metodología en la presente investigación es de enfoque cuantitativo, de naturaleza no experimental y de tipo aplicada, para tal efecto hemos escogido el diseño de investigación descriptivo correlacional.

CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN; Este capítulo presenta los resultados que se han obtenido al procesar la información recopilada de la muestra del cuestionario y presentados en tablas y figuras que permiten la comparación de hipótesis.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES; Se mencionan las conclusiones y recomendaciones de las autoras. Al final se incluye una bibliografía y anexos relacionados.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE LA INVESTIGACIÓN

1.1. Planteamiento del problema

Países de todo el mundo han abordado el problema de los accidentes de tráfico y han regulado conductas como la conducción en estado de ebriedad. La idea es reducir la elevada tasa de mortalidad en nuestras carreteras provocada por accidentes de tráfico provocados por conductores que a menudo se encuentran bajo los efectos de las drogas o el alcohol. En esta dirección, la mayoría de los países del mundo han optado por incluir en sus leyes penales los delitos relacionados con el uso de vehículos de motor, incluidas las motocicletas y sus variantes.

Organización Mundial de la Salud (2024). Alrededor de 1,19 millones de personas mueren cada año en accidentes de tráfico. Entre 20 y 50 millones de personas sufren lesiones no mortales, muchas de las cuales provocan discapacidad. Los accidentes de tráfico causan enormes pérdidas económicas a las personas, a sus familias y al país en su conjunto. Estos daños están relacionados con el costo del tratamiento médico y la pérdida de productividad de la persona fallecida o discapacitada como resultado de la lesión, así como el tiempo que la familia de la víctima debe ausentarse del trabajo o la escuela. Los accidentes de tráfico cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB. (p. 7 - 8)

En América Latina el problema no es diferente; las muertes en carretera son un problema creciente debido a diversos factores. La mayoría de los países latinoamericanos cuentan con regulaciones sobre el uso de vehículos de motor y multas por infracciones, aunque también las incluyen en sus catálogos de delitos. En nuestro país las reglas son claras, el artículo 274 de nuestro Código Penal, además de las multas, según las circunstancias, también se tiene en cuenta la conducción de un vehículo bajo los efectos

del alcohol o sustancias estupefacientes, que prevé una pena de seis meses a tres años de prisión.

Pero aquí viene el problema, no se tiene en cuenta la auto peligrosidad de las víctimas, que muchas veces son la causa del accidente de tráfico o al menos contribuyen a las lesiones que acaban sufriendo. Por eso utilizamos la responsabilidad estricta (que está prohibida) para cobrarle a un conductor por una lesión sin considerar el deducible de la víctima, lo que resultaría en una multa significativa si se clasifica como una lesión grave. Sumado a ello la tipificación a un concurso real o ideal de delitos como en los casos de múltiples víctimas (dos o más), el castigo resultante dista mucho de su propósito rehabilitador.

El propósito de este estudio es hacer un aporte significativo a la tipificación de los delitos por conducción en estado de ebriedad y a las responsabilidades de las víctimas cuando contribuyen a hechos dañosos, independientemente de que se consideren accidentes de tránsito o delitos de conducción en estado de ebriedad, cuando la víctima contribuye a incidentes perjudiciales y adopta conductas que le ponen en peligro, se recomienda reducir o mitigar la pena de alguna manera.

1.1. Formulación del problema

1.1.1. Problema General

- ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?

1.1.2. Problema Específicos

- ¿Existe relación entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?

- ¿Existe relación entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?
- ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?
- ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?

1.2. Formulación de objetivos

1.2.1. Objetivo general

- Determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

1.2.2. Objetivos específicos

- Determinar cómo se relaciona el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.
- Determinar cómo se relaciona el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.
- Determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

- Determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

1.3. Justificación de la investigación

Los procesos por conducción en estado de ebriedad, con lesiones e inclusive con pérdidas de vidas humanas es común en la provincia de Coronel Portillo por lo que es muy importante conocer los alcances de la responsabilidad de cada uno de los intervinientes, incluidas las víctimas y el alcance de la infracción al deber de cuidado que todos tenemos y si esta obligación tiene relación con la responsabilidad penal del delito culposo que generalmente se imputa al conductor del vehículo.

- **Justificación teórica**

A través de este estudio, presentamos y analizamos los antecedentes y la teoría para comprender las autopuesta y la negligencia criminal en accidentes de tránsito. Las aportaciones y conclusiones que realizamos en este estudio no sólo nos permiten comprender la dinámica de los accidentes, sino que también aportan recomendaciones específicas para mejorar la prevención y reducción de los riesgos de tráfico.

- **Justificación metodológica**

Desarrollamos lo metodológico de una investigación, discurrimos en cuanto a la autopuesta en peligro y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería, bajo las herramientas de recopilación de datos, para determinar su validez y confiabilidad y así proporcionar información real de modo que la relación entre dos variables en el estudio pueda compararse efectivamente con la hipótesis planteada.

- **Justificación práctica**

Esta investigación tiene el potencial de influir en políticas públicas, regulaciones de tráfico y programas de concientización, promoviendo un cambio positivo en el comportamiento de conductores y peatones.

- **Justificación legal**

Encuentra su justificación jurídica, en el artículo 274 del Código Penal, conducción en estado de ebriedad, tipificación que encaja en cómo se debe imputar responsabilidad penal al infractor de reglas de tránsito o la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad tomando en cuenta la competencia de la víctima o en otras palabras el aporte de la víctima mediante la autopuesta en peligro. Elementos tales que deban valorarse en la motivación de la sentencia respectiva.

1.4. Delimitación del estudio

- **Delimitación Espacial**

La indagación se efectuó en la ciudad de Pucallpa, distrito de Callería.

- **Delimitación Temporal**

Esta investigación trata sobre Autopuesta en peligro como aporte a la comisión del delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de coronel portillo en el año 2023.

- **Delimitación Teórica**

Esta tesis está orientada en las leyes nacionales y bajo nuestro Código Penal.

1.6. Viabilidad del estudio

- **Viabilidad Técnica**

Esta investigación es enteramente posible porque toda la información documental debe obtenerse a través del acceso público a la información (ya sea a través del proceso de documentación o información documental disponible públicamente a través del sitio web

de la organización).

- **Viabilidad Ambiental**

La investigación que bosquejamos guarda analogía con el medio ambiente, no se recurrirá a elementos contaminantes contra este, siendo su proceso totalmente factible.

- **Viabilidad Financiera**

La investigación será financiada por las autoras en su totalidad por lo que resulta absolutamente viable.

- **Viabilidad Social**

El análisis exhaustivo de la autopuesta en peligro en el distrito de Callería busca reconocer los elementos que influyen en la seguridad vial, abarcando desde aspectos de infraestructura hasta comportamientos personales, debido al significativo efecto que los accidentes de tráfico tienen en la zona.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes internacionales

Según Collaguazo, (2020), en su investigación titulada "*Análisis del incumplimiento del principio de proporcionalidad de la pena a los conductores que en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan causen la muerte de una o más personas"* llegó a la conclusión: Que, en el cometimiento de los delitos culposos de tránsito, no guardan relación con el principio de proporcionalidad mencionado en la Constitución de la República del Ecuador, por lo que se debe reformar el artículo 376 con la sugerencia realizadas en esta investigación (p. 54).

De acuerdo con Cáceres, (2021), en su investigación titulada "*El consumo de alcohol y los accidentes de tránsito con muerte ante la proporcionalidad de la pena*" llegó a concluir que en caso de que el contenido de alcohol en la sangre esté entre 0,3 y 0,8 gramos por litro, se impondrá una multa equivalente a veinticinco salarios básicos unificados del trabajador promedio, junto con una pena de prisión de 3 a 5 años y la revocación permanente de la licencia de conducir. Si el nivel de alcohol es mayor de 0,8 hasta 1,2 gramos por litro, la multa será de cincuenta salarios básicos unificados, con una pena de prisión de 5 a 10 años y la revocación permanente de la licencia de conducir. En el caso de que el nivel de alcohol supere 1,2 gramos por litro, la multa será de cien salarios básicos unificados, con una pena de prisión de 10 a 12 años, y la revocación permanente de la licencia de conducir. (pp. 62-63)

2.1.2. Antecedentes nacionales

De acuerdo con Goicochea & Becerra, (2021), en su investigación titulada "*Razones jurídicas para incorporar la autopuesta en peligro de la víctima como causa de disminución de punibilidad en los delitos culposos"* llegaron a concluir que Aunque no existe una regulación específica sobre la autopuesta en peligro de la víctima en las leyes nacionales e internacionales, este concepto es considerado un criterio dentro de la teoría de la imputación objetiva, que permite asignar un resultado a una acción específica. En el Código Penal peruano, los delitos culposos son aquellos que violan un deber objetivo de cuidado y resultan en un daño típico, ya sea por imprudencia, falta de habilidad o negligencia. (p. 100)

Según Herrera, (2021), en su investigación titulada "*Tratamiento de la imputación objetiva en delitos culposos resueltos por los juzgados penales de Huancayo - 2017"* llegó a la conclusión que es evidente que los conceptos incluidos en la teoría analizada proporcionan una solución coherente a los casos de delitos culposos desde un enfoque lógico y normativo. La Corte Suprema lo ha considerado como un mecanismo que exonera de responsabilidad penal, permitiendo diferenciar entre las conductas que caen dentro del ámbito del tipo penal y aquellas que quedan fuera de su alcance, incluso si han causado el resultado de manera causal. (p. 54)

De acuerdo con Yauri & Villegas, (2022), en su investigación titulada "*Valor probatorio del informe técnico policial en culpabilidades de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Junín*" llegaron a concluir que el informe técnico policial no tiene un valor probatorio definitivo en casos de homicidio culposo resultante de accidentes de tráfico, ya que su validez debe ser evaluada considerando la meticulosidad de los procedimientos utilizados, la confirmación de las conclusiones con otros elementos de prueba y la imparcialidad de los resultados del informe. (p. 74)

2.1.3. Antecedetes locales

Según Herrera & Bautista, (2022), en su investigación titulada "*Conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de yarinacocha provincia de coronel portillo, 2019*" llegaron a concluir que en el distrito de Yarinacocha, provincia de Coronel Portillo, durante el año 2019, se observa una conexión significativa entre el delito de conducción en estado de embriaguez, que representa un peligro abstracto, y los accidentes de tráfico. Sin embargo, no se ha desarrollado una política criminal específica para la prevención, reducción o represión de los delitos de homicidio culposo por conducción en estado de embriaguez y de conducción vehicular en estado de embriaguez. (p. 52)

De acuerdo con Amuño Santa Maria, L. A., Bocanegra Vasquez, L. C., & Vásquez Rengifo, R. F. (2020), en su investigación titulada *"El control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de coronel portillo, 2016 – 2017"* llegaron a concluir que los conductores de mototaxis y motocicletas son los responsables de la mayoría de los accidentes debido al consumo de alcohol. En Ucayali, estos vehículos de motor son los más comunes en el servicio público y para la conducción individual, como se ha confirmado mediante la revisión de los expedientes judiciales, donde se observa que la mayoría de los casos involucran a estos vehículos más pequeños. (p. 107)

2.2. Bases teóricas

2.2.1. Bases Epistemológicas

Este estudio siguió la línea de pensamiento del positivismo jurídico al comenzar con la observación de la situación delictiva que afecta a la región en relación con la comisión de delitos culposos en casos de accidentes de tráfico.

2.2.2. Marco Conceptual

- **Definición de Autopuesta en Peligro**

Ros Martinez, E. (2019). La autopuesta en peligro funciona para eximir de responsabilidad al autor cuando la víctima elige de manera voluntaria y libre enfrentarse al peligro y aceptar sus consecuencias. En otras palabras, en situaciones en las que la víctima puede decidir sin interferencias externas si desea afrontar el riesgo o no. (p. 6)

- **Autopuesta en peligro de la víctima**

Plou (2022). La autopuesta en peligro de la víctima se enmarca dentro del esquema teórico de la imputación objetiva, junto con otros tres elementos complementarios: a) el riesgo permitido; b) la prohibición de regreso; y c) el principio de confianza. En este contexto, se aplica cuando el titular de un bien jurídico (la víctima) participa junto con otro (el autor) en una actividad que podría resultar en daño a dicho bien jurídico. La actividad que genera el riesgo se atribuye al ámbito de responsabilidad preferente de la víctima. (p. 2-3)

- **Afirmación de la autopuesta en peligro de la víctima**

Goicochea & Oblitas (2021). Desde una perspectiva de victima dentro del marco jurídico, la participación de la víctima en la ocurrencia del resultado tiene un impacto crucial en la relación entre los sujetos involucrados en el acto delictivo. Esto implica que el análisis del comportamiento de la víctima no puede ser ignorado o excluido del ámbito jurídico, ya que su intervención en el suceso tiene una influencia similar a la del propio perpetrador. La función positiva de la víctima en el derecho penal se centra en su protección, mientras que la función negativa radica en su autorresponsabilidad cuando ha contribuido al resultado típico. Ante la presencia de un acto delictivo, se deben evaluar tanto las acciones del autor como las de la

víctima para determinar su conformidad con las expectativas de la normativa penal. Si la víctima ha actuado conforme a su papel social sin violar ninguna norma, mientras que el autor ha transgredido la normativa, entonces la responsabilidad del delito recae únicamente en este último. Por otro lado, si tanto la víctima como el autor han incumplido con sus roles sociales, infringiendo así las expectativas normativas, la responsabilidad penal se dirige al autor, pero se considera la contribución de la víctima en la producción del resultado. Por último, si ambos han actuado de manera adecuada, se trata de un caso de infortunio donde ninguno es responsable del acto y, por lo tanto, no procede la imputación del comportamiento. (p. 77)

- **Ley que incorpora la autopuesta en peligro de la víctima como circunstancia de atenuación en el artículo 46 del código penal.**

Artículo 1. Incorporación: Incorpórese en el texto del artículo 46° del Código Penal como causal atenuación a la autopuesta en peligro de la víctima como principio de disminución de punibilidad en los delitos culposos, el que quedará transcrito en los términos siguientes:

✓ **Artículo 46°. - Circunstancias de atenuación.**

Constituyen circunstancias de atenuación, siempre que no estén previstas específicamente para sancionar el delito y no sean elementos constitutivos del hecho punible, las siguientes:

a. La carencia de antecedentes penales;

b. El obrar por móviles nobles o altruistas;

c. El obrar en estado de emoción o de temor excusables;

d. La influencia de apremiantes circunstancias personales o familiares en la ejecución de la conducta punible;

e. Procurar voluntariamente, después de consumado el delito, la disminución de sus consecuencias;

f. Reparar voluntariamente el daño ocasionado o las consecuencias derivadas del peligro generado;

g. Presentarse facultativamente a las autoridades después de haber cometido la conducta punible, para admitir su responsabilidad;

h. La edad del imputado en tanto que ella hubiere mediado en la conducta punible.

i. La concurrencia de la autopuesta en peligro de la víctima.

- **Jurisprudencia de la autopuesta en peligro de la víctima en delitos de homicidio y lesiones culposas por accidente de tránsito en sede nacional y extranjera.**

✓ **Jurisprudencia nacional**

Vega (2022). A nivel nacional, se ha observado en varios casos de accidentes de tránsito que los jueces han recurrido a diversas teorías, como la atribución objetiva moderna, el principio del mayor riesgo, el principio de confianza y el principio de autodeterminación, así como a conceptos como la autorresponsabilidad, el consentimiento y el conocimiento, el consentimiento de la víctima y la coerción heterosexual. Estas teorías y conceptos se han aplicado en algunos casos, resultando en la absolución del autor de los cargos. Esto se debe a que aumentan el nivel de riesgo tolerable, lo que puede conducir a la atipicidad del delito. En situaciones en las que tanto el autor como la víctima son considerados responsables, la condena puede reducir la responsabilidad penal del autor. (p. 72)

a) **El caso de travesía Fatal** (Sala Penal de Apelaciones de la Corte Superior de Justicia de Lima. Exp. N° 550-98). Puit (2003). En este caso, el acusado fue absuelto en primera instancia y esta decisión fue confirmada posteriormente. Los hechos involucran a la víctima siendo atropellada por el vehículo del

acusado mientras intentaba cruzar una vía peligrosa en lugar de utilizar el puente peatonal, debido a las condiciones desfavorables, especialmente la falta de iluminación en la zona. La víctima actuó sin tomar las precauciones necesarias, poniendo así en riesgo su propia vida. (p. 14)

- ✓ **Jurisprudencia extranjera**

La jurisprudencia extranjera con relación a la interrupción del nexo causal en los delitos de homicidio culposo por accidente de tránsito, originado por una conducta imprudente, descuidada o temeraria de la víctima; los Jueces extranjeros aplican igual que en sede nacional la moderna "teoría de la imputación objetiva y el incremento del riesgo del riesgo por parte de la víctima" en casos en concreto, absolviendo al autor de responsabilidad penal.

a) **Caso de imprudencia (general) y tráfico**: (STS 25/1999, de 18 de enero. Ar. Nº 236. Ponente: Diego Antonio Ramos Gancedo). En el presente caso al momento de expedir la sentencia precisan los requisitos de la conducta culposa:

Vega (2022). La negligencia o imprudencia se caracteriza por varios elementos: 1) una acción u omisión voluntaria sin intención directa o indirecta (dolo); 2) una actitud subjetiva que implica ignorar conscientemente las posibles consecuencias dañinas de la acción u omisión, que podrían haber sido previstas, evitadas o prevenidas; 3) la infracción de un deber objetivo de cuidado, que incluye no solo la respuesta esperada de una persona consciente y prudente, sino también las normas sociales y legales que rigen la convivencia y la seguridad pública; 4) la causación de un daño; y 5) una relación causal entre la conducta negligente y el daño resultante. En resumen, la negligencia implica un resultado previsible y lesivo, junto con una falta, de mayor o menor grado, en el cumplimiento del deber de cuidado requerido por la ley y las

normas sociales. Por ejemplo, al conducir un automóvil, una actividad conocida por ser potencialmente peligrosa si no se realiza con precaución y respeto a las reglas de tráfico, se espera que el conductor ejerza un cuidado básico y primordial. Por lo tanto, cuando un individuo descuida este deber de cuidado, generando consecuencias dañinas significativas debido a su conducta imprudente, dicha conducta puede ser calificada como imprudencia grave. (p. 78)

- **Diferencia entre Heteropuesta en peligro consentida y participación en una autopuesta en peligro**

Yvancovich (2017). La importancia de la participación en una autopuesta en peligro y de la Heteropuesta en peligro consentida en la determinación de la responsabilidad penal es especialmente destacada cuando se trata de lesiones directa o indirectamente causadas al crear una fuente de peligro para un tercero que voluntariamente se expone a ese riesgo. Esta situación cobra relevancia al discutir temas como i) la atribución de una conducta como autor o cómplice, y ii) la influencia de la intervención de la víctima en el resultado final. (p. 6)

- **Definición de Delito Culposo**

Vidal (2023). La importancia de la participación en una autopuesta en peligro y de la Heteropuesta en peligro consentida en la determinación de la responsabilidad penal es especialmente destacada cuando se trata de lesiones directa o indirectamente causadas al crear una fuente de peligro para un tercero que voluntariamente se expone a ese riesgo. Esta situación cobra relevancia al discutir temas como i) la atribución de una conducta como autor o cómplice, y ii) la influencia de la intervención de la víctima en el resultado final. (p. 9)

Este tipo de delito puede considerarse un cuasi delito donde el autor comete un acto u omisión y causa daño sin intención de causar daño o perjuicio, pero

termina produciendo consecuencias que se consideran indeseables pero en última instancia la afectación o vulneración de bienes jurídicos protegidos puede producirse por una conducta imprudente, incompetencia, negligencia y, lo que es más importante, en este tipo de delitos, sin intención ni conciencia de las consecuencias finales de la acción.

- **Modalidades de la culpa**

Manya & Cusi (2022). La doctrina predominante hoy establece los criterios para establecer una conducta culpable basándose en los conocimientos y habilidades especiales del autor; por lo tanto, la atribución subjetiva en este sentido implica determinar si, en sus circunstancias particulares, el autor adquirió un nivel de conocimiento que le habría permitido evitar las consecuencias típicas. (p. 40)

a) La culpa consciente

La culpa con representación, también conocida como culpa con conocimiento, se refiere a la situación en la que el individuo previó conscientemente el evento que causó una lesión al bien jurídico. Pero antes de que esto suceda, el agente cree que el resultado no sucederá, lo que excluye el predominio del azar (falta de voluntad) en tales errores, porque el agente no quiere causar daño, pero advierte sobre tal posibilidad. Sin embargo, actuó así. En otras palabras, a pesar de conocer la posibilidad, estaba seguro de que no sucedería.

b) La culpa inconsciente

Por otra parte, la culpa involuntaria, o también conocida como culpa no representada, se produce cuando el sujeto no se representa a sí mismo o anticipa un proceso que afecta intereses jurídicos que requieren especial atención y por tanto deben ser previstos por el agente activo. Porque, aunque tiene el conocimiento necesario para hacer esta imagen mental y notar este riesgo, no lo nota en absoluto (no tiene conocimiento). En este caso, la base para el castigo de

tales delitos reside precisamente en el hecho de que se debe advertir al autor de la posibilidad de tales peligros. En ese caso, el agente activo no conoce el peligro virtual del resultado ni se lo expresa a sí mismo.

- **El delito culposo producto de accidentes de tránsito**

Manya & Cusi (2022). Podemos observar que precisamente por haber sido un accidente, estamos en principio en presencia de un hecho indeseable, es decir, en presencia de un culpable. La característica esencial de la negligencia criminal es que el propósito del sujeto no es consistente con el resultado alcanzado. En otras palabras, el autor no quiere causar resultados. (p. 40)

- ✓ El análisis anterior nos permite identificar los tres componentes fundamentales que deben estar presentes en una conducta negligente.
- ✓ Tenemos, por un lado, la violación del deber de cuidado, por otro, el resultado esperado y, por último, que este último haya sido el resultado directo de la infracción inicial.
- ✓ Si alguno de estos elementos está ausente, incluso si el accidente de tránsito fue desafortunado, no habrá implicación penal.

- **Lesiones culposas**

La negligencia criminal suele tener las mismas características que el asesinato. Su definición o distinción se encuentra en los resultados y condiciones del procesamiento. El denominador común del daño causado es al menos el número de días que la persona lesionada (víctima) recibirá asistencia médica o no podrá trabajar. En el caso del daño negligente, existe una relación causal entre el daño causado y la conducta negligente del agente activo. Pero esto no es suficiente, porque es necesario comprobar si los resultados pueden atribuirse objetivamente a las acciones de la persona (agente). Es entre estos daños causados por negligencia donde también deben analizarse los daños causados por accidentes de tráfico.

- **Regulación en el Código Penal**

El artículo 124 del Código Penal, en su último párrafo, regula el delito de lesiones causadas por culpa, estableciendo que aquel que, por negligencia, ocasione un daño corporal o en la salud de otra persona, será sancionado con una pena de prisión no menor de cuatro años ni mayor de seis años, además de la inhabilitación, según corresponda según lo dispuesto en el artículo 36, incisos 4), 6) y 7). Esta pena se aplica si la lesión se produce utilizando un vehículo motorizado o un arma de fuego, mientras el autor esté bajo la influencia de drogas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o si presenta una concentración de alcohol en la sangre superior a 0.5 gramos por litro, especialmente en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la violación de las normas técnicas de tránsito.

- **Conducción en estado de ebriedad**

a) Configuración típica

Manya & Cusi (2022). El artículo 274 del Código Penal establece: Si una persona conduce un vehículo con un nivel de alcohol en la sangre superior a 0.5 gramos, o si conduce bajo la influencia de drogas estupefacientes, psicotrópicas o sintéticas, o si manipula un vehículo de cualquier manera, será castigada con al menos seis años de prisión, pero no más de dos años, o con servicio comunitario de cincuenta y dos a ciento cuatro días, y perderá ciertos derechos. (p. 45)

b) Finalidad del tipo penal de conducción en estado de ebriedad

Manya & Cusi (2022). La finalidad del tipo de delito se fundamenta en la bondad de la ley. A tal efecto, los legisladores nacionales han determinado su estatus normativo en el artículo 274 del Código Penal se encuentra en el Título XII, que trata sobre "Delitos contra la seguridad pública", específicamente en el Capítulo I, que se refiere a "Delitos de peligro común". De acuerdo con esto, se

puede inferir que la regulación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol tiene como objetivo proteger intereses colectivos. (p. 46)

c) El alcohol y/o estupefacientes y su influencia en el delito de conducción en estado de ebriedad

De todas las drogas, el alcohol es la más conocida porque es la droga más consumida y la que más problemas causa. Hoy en día, incluso los menores beben. Por lo tanto, el alcohol suele tener una mayor conexión con la ocurrencia de hechos delictivos, porque genera en el organismo individual transformaciones que contribuyen a su misión, pero no al fin de la intervención farmacológica como medio para alcanzar el objetivo delictivo. Las personas pueden intoxicarse y cometer delitos contra otras personas o propiedades que nunca cometerían estando sobrias.

2.3. Definición de términos básicos

- **Culpabilidad**

Jurispe (2023). La culpabilidad se percibe como la base, la razón y el requisito indispensable para imponer una pena. El principio de no hay pena sin culpabilidad se ha convertido en uno de los pilares esenciales del derecho penal. (p. 1)

- **Imprudencia**

Se entiende por imprudencia la situación en la que el agente asume la responsabilidad de su falta declarada, es decir, independientemente de la culpa, es necesario evaluar si la falta es uniforme y por qué se atribuye al mandante. En un sistema de reglas de comportamiento, los agentes reciben al menos mensajes prohibitivos, prescriptivos y permisivos.

- **Infracción**

Abogados.com (2020). Una violación de un código administrativo, ordenanza u ordenanza local se denomina delito menor y, en algunas jurisdicciones, incluye infracciones

de tránsito. Además, también se denominan delitos administrativos y se consideran delitos civiles; además, no dan lugar a penas de cárcel ni a libertad condicional. (p. 1)

- **Accidente de tránsito**

Un evento en la vía pública que puede implicar uno o varios vehículos, resultando en daños materiales y posiblemente lesiones o pérdidas de vidas humanas, es lo que se entiende como un accidente de tránsito.

- **Responsabilidad**

La responsabilidad penal se refiere a la obligación de soportar las consecuencias penales de hechos delictivos y corresponde al autor. Esto significa que una persona es penalmente responsable de un acto que ha cometido, lo cual constituye un delito".

- **Autopuesta en peligro**

Plou (2022). Esta institución se aplica cuando tanto la víctima como el autor participan en una actividad que podría dañar un bien jurídico. La responsabilidad de la actividad que genera el riesgo recae principalmente en la víctima. (p. 3)

- **Víctima**

INE (s.f.) Una persona que ha experimentado daño o la disminución de sus derechos como resultado directo o indirecto de una violación de derechos humanos o de la perpetración de un delito. (p. 1)

2.3. Formulación de hipótesis

2.3.1. Hipótesis General

- Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

2.3.2. Hipótesis Especificas

- Existe relación significativa entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.
- Existe relación significativa entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.
- Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.
- Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

2.4. Variables

2.4.1. Identificación de las variables

- Independiente: Autopuesta en Peligro
- Dependiente: Delito Culposo

2.4.2. Definición conceptual de las variables

- **Definición de Autopuesta en Peligro**

Ros Martinez, E. (2019). La autopuesta en peligro funciona para eximir de responsabilidad al autor cuando la víctima elige de manera voluntaria y libre enfrentarse al peligro y aceptar sus consecuencias. En otras palabras, en situaciones en las que la víctima puede decidir sin interferencias externas si desea afrontar el riesgo o no. (p. 6)

- **Definición de Delito Culposo**

Este tipo de delito puede considerarse un cuasi delito donde el autor comete un acto u omisión y causa daño sin intención de causar daño o perjuicio, pero termina produciendo consecuencias que se consideran indeseables pero en última instancia la afectación o vulneración de bienes jurídicos protegidos puede producirse por una conducta imprudente, incompetencia, negligencia y, lo que es más importante, en este tipo de delitos, sin intención ni conciencia de las consecuencias finales de la acción.

2.4.3. Operacionalización de las variables

Tabla 1

Operacionalización de variables

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Niveles de Medición
VARIABLE 1: Autopuesta en peligro	La autopuesta en peligro funciona para eximir de responsabilidad al autor cuando la víctima elige de manera voluntaria y libre enfrentarse al peligro y aceptar sus consecuencias. En otras palabras, en situaciones en las que la víctima puede decidir sin interferencias externas si desea afrontar el riesgo o no. (Ros, 2019, párr. 6)	La variable fue operacionalizada mediante un cuestionario de preguntas a distintos operadores del derecho.	• Deber de Cuidado. • Comportamiento Imprudente.	• Cumplimiento de las normas de tránsito. • Conducción atenta y responsable. • Respeto por los peatones y ciclistas. • Mantenimiento y estado del vehículo. • Conducción adaptada a las condiciones del entorno • Nivel de alcohol en la sangre. • Conducción errática o inestable. • Violación de las normas de tránsito. • Dificultad para realizar maniobras básicas. • Antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol	Ordinal • Totalmente de acuerdo. • De acuerdo. • Ni de acuerdo ni en desacuerdo • Totalmente en desacuerdo.

Variables	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensión	Indicadores	Niveles de Medición
VARIABLE 2: Delito culposo	Este tipo de delito puede considerarse un cuasi delito donde el autor comete un acto u omisión y causa daño sin intención de causar daño o perjuicio, pero termina produciendo consecuencias que se consideran indeseables pero en última instancia la afectación o vulneración de bienes jurídicos protegidos puede producirse por una conducta imprudente, incompetencia, negligencia y, lo que es más importante, en este tipo de delitos, sin intención ni conciencia de las consecuencias finales de la acción.	La variable fue operacionalizada mediante un cuestionario de preguntas a distintos operadores del derecho.	• Capacidad Individual de Acción • Relación de causalidad.	• Toma de decisiones consciente. • Autocontrol y resistencia a la presión social. • Reconocimiento de la propia incapacidad. • Uso de estrategias alternativas de transporte. • Búsqueda de ayuda y apoyo. • Evidencia de consumo de alcohol. • Vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente. • Nivel de intoxicación alcohólica. • Incumplimiento de normas de tránsito relacionado con el consumo de alcohol. • Información sobre la contribución del alcohol al accidente	Ordinal • Siempre • La mayoría de veces sí • Algunas veces sí, algunas veces no • La mayoría de veces no • Nunca

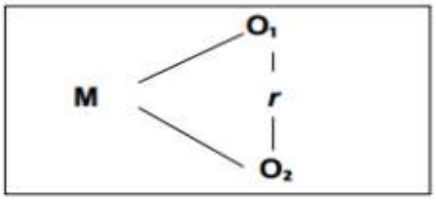
CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1. Diseño de la investigación

Según Hernández, Fernández y Batista (2014) “la investigación es de tipo no experimental, el diseño del presente estudio pertenece al tipo de estudio descriptivo correlacional”.

El diagrama es el siguiente:



Donde:

M = Muestra de operadores de justicia en el distrito Judicial de Ucayali.

O1= Observación de la variable Autopuesta en Peligro

O2= Observación de la variable Delitos Culposos

r = Coeficiente de correlación de Pearson

3.2. Población y muestra

3.2.1. Población

La población será el número de Jueces, Fiscales, Defensores Públicos y Abogados litigantes en materia penal, que ejercen en el ámbito de la Provincia de Coronel Portillo. La cual hemos definido en un total de 105 operadores de justicia en el año 2023.

Tabla 2

Población de estudio

Sección	Población
Jueces	10
Fiscales	25
Defensores Públicos	25
Abogados litigantes	45
Total	**105**

3.2.2. Muestra

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014), una muestra se define como “un conjunto limitado de elementos tomados de una población infinita, que se utiliza para recolectar datos y que debe ser representativo de esa población en particular” (p. 173).

La muestra tomada corresponde al muestreo no probabilístico por representatividad:

Tabla 3

Muestra de estudio

Sección	Muestra
Jueces	10
Fiscales	20
Defensores Públicos	20
Abogados litigantes	40
Total	**90**

3.3. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

El instrumento que se utilizará para ambas variables, autopuesta en peligro y delitos culposos y será un cuestionario y guía de entrevista de 20 ítems del total de las variables, la escala y valores serán considerados de 1 a 5.

3.4. Técnicas para el procesamiento de la información

Para llevar a cabo el procesamiento y análisis de datos, se empleará un programa informático conocido como SPSS, en su última versión disponible, que es la versión 27.

Aplicación de métodos estadísticos, el proceso de análisis de datos será posible mediante la aplicación de métodos estadísticos, tales como la estadística descriptiva o inferencial. La presentación de la información será mediante cuadros y gráficos estadísticos, así como los estadígrafos correspondientes.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1. Descripción de resultados

4.1.1. Variable 1. Autopuesta en peligro

Tabla 4

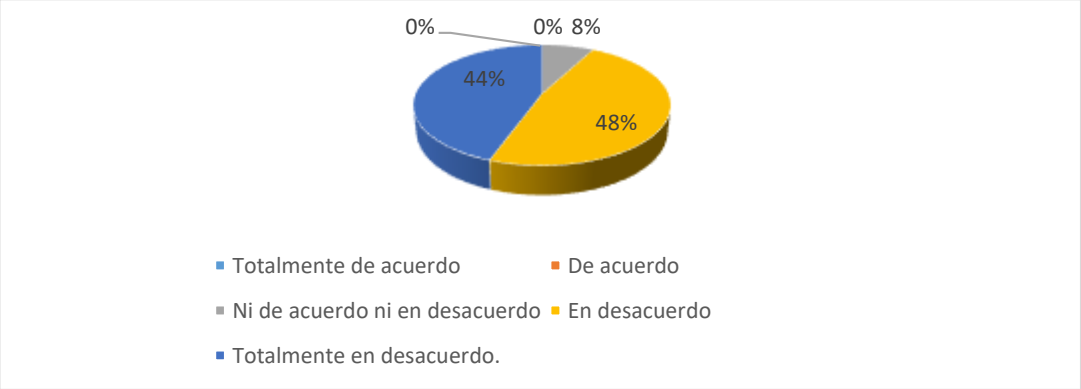
¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de tránsito?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	0	0%
De acuerdo	0	0%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	8%
En desacuerdo	43	48%
Totalmente en desacuerdo	40	44%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 1

¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de tránsito?



Fuente: Tabla 4

Interpretación: El 48% (43) de los encuestados mencionan que, están en desacuerdo que en su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de tránsito.

Tabla 5

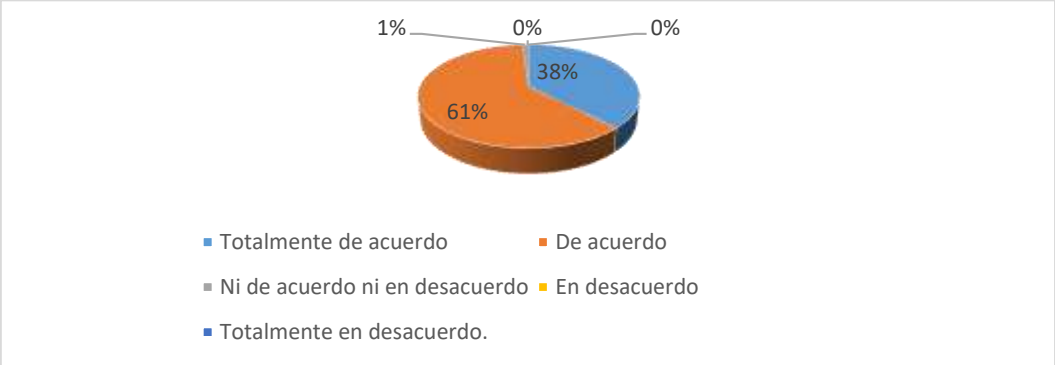
¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados no realizan una conducción atenta y responsable?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	34	38%
De acuerdo	55	61%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	1%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 2

¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados no realizan una conducción atenta y responsable?



Fuente: Tabla 5

Interpretación: El 61% (55) de los encuestados mencionan que, están de acuerdo que en su mayoría los conductores de vehículos motorizados no realizan una conducción atenta y responsable.

Tabla 6

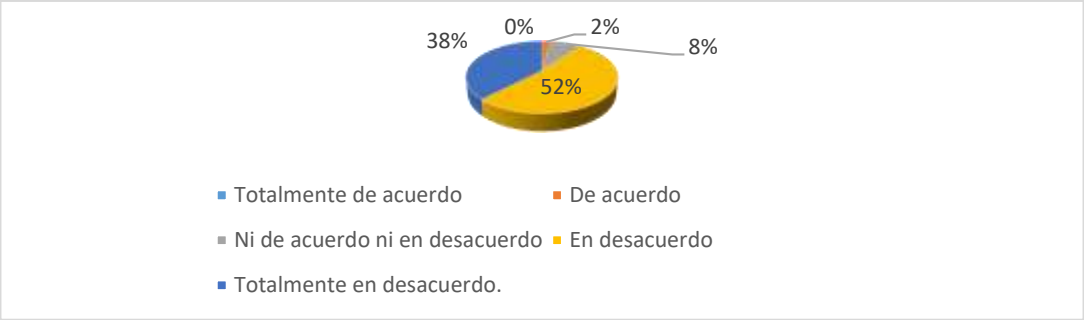
¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	0	0%
De acuerdo	2	2%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	7	8%
En desacuerdo	47	52%
Totalmente en desacuerdo	34	38%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 3

¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas?



Fuente: Tabla 6

Interpretación: El 52% (47) de los encuestados mencionan que, están en desacuerdo que en su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas.

Tabla 7

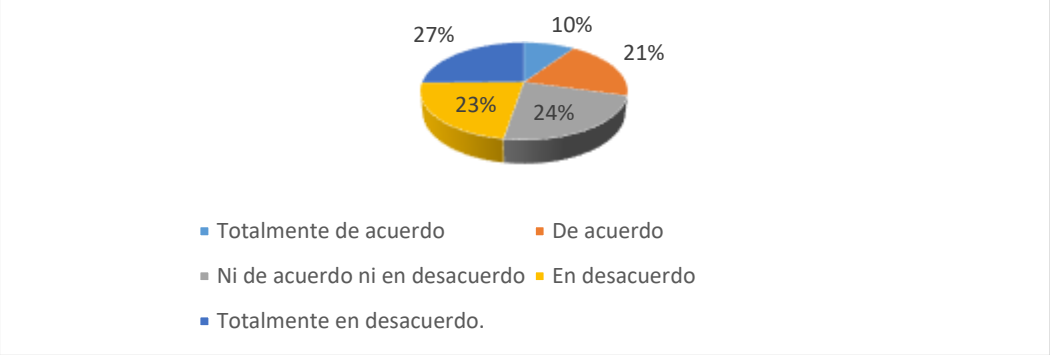
¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	0	0%
De acuerdo	25	28%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	14	16%
En desacuerdo	30	33%
Totalmente en desacuerdo	21	23%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 4

¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento?



Fuente: Tabla 7

Interpretación: El 33% (30) de los encuestados mencionan que, están en desacuerdo que en su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento.

Tabla 8

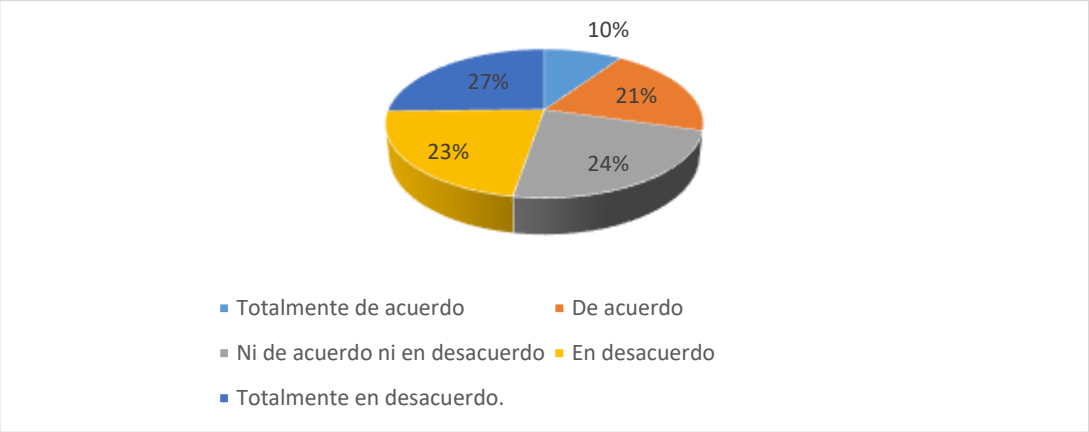
¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados adaptaron su conducta a las condiciones de su entorno?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	4	10%
De acuerdo	19	21%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	22	24%
En desacuerdo	21	23%
Totalmente en desacuerdo	24	27%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 5

¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados adaptaron su conducta a las condiciones de su entorno?



Fuente: Tabla 8

Interpretación: El 27% (24) de los encuestados mencionan que, están totalmente en desacuerdo que en su mayoría los conductores de vehículos motorizados adaptaron su conducta a las condiciones de su entorno.

Tabla 9

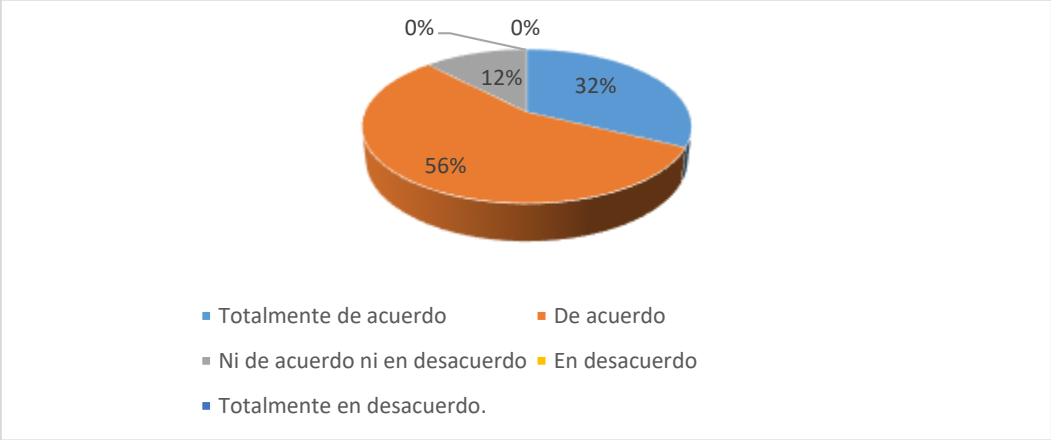
¿El Nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 0?5 g/l (Transp. Priv.) y 0.25 g/l (Transp. Pub.)?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	29	32%
De acuerdo	50	56%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	12%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 6

¿El Nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 05 g/l (Transp. Priv.) y 0.25 g/l (Transp. Pub.)?



Fuente: Tabla 9

Interpretación: El 50% (56) de los encuestados mencionan que, están de acuerdo que el nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 05 g/l (Transp. Priv.) y 0.25 g/l (Transp. Pub.).

Tabla 10

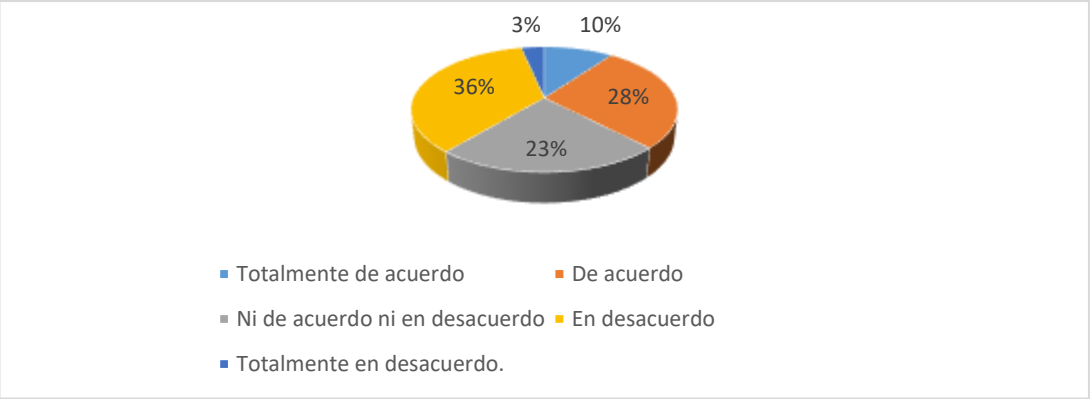
¿El alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	9	10%
De acuerdo	25	28%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	21	23%
En desacuerdo	32	36%
Totalmente en desacuerdo	3	3%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 7

¿El alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable?



Fuente: Tabla 10

Interpretación: El 36% (32) de los encuestados mencionan que, están en desacuerdo que el alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable.

Tabla 11

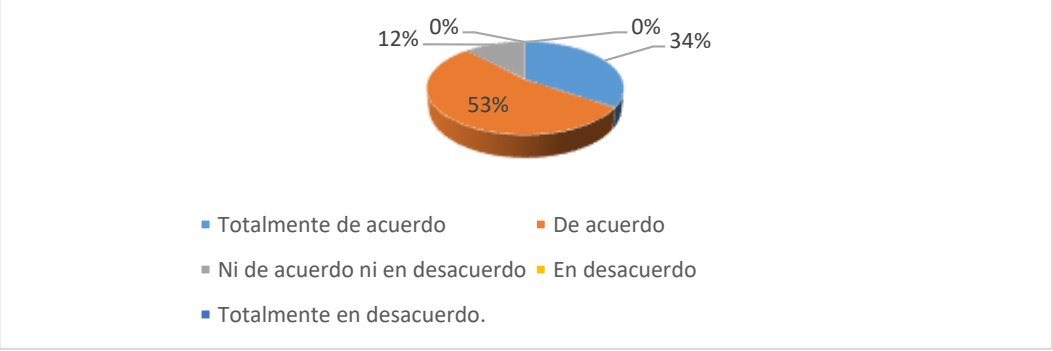
¿El conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	31	34%
De acuerdo	48	53%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	11	12%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 8

¿El conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito?



Fuente: Tabla 11

Interpretación: El 53% (48) de los encuestados mencionan que, están de acuerdo que el conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito.

Tabla 12

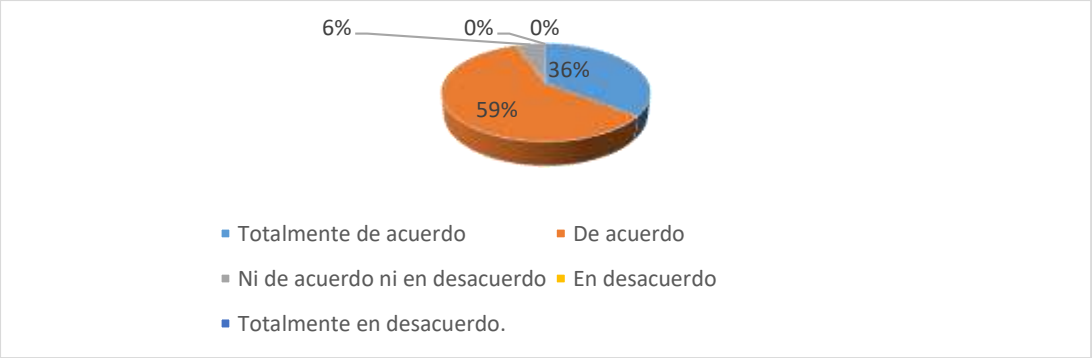
¿El alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	32	36%
De acuerdo	53	59%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	5	6%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 9

¿El alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas?



Fuente: Tabla 12

Interpretación: El 59% (53) de los encuestados mencionan que, están de acuerdo que el alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas.

Tabla 13

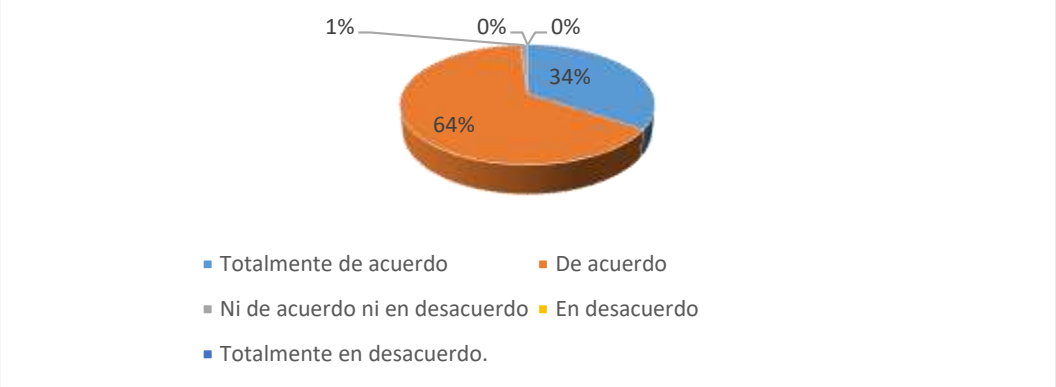
¿Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol?

Escala	Frecuencia	%
Totalmente de acuerdo	31	34%
De acuerdo	58	64%
Ni de acuerdo ni en desacuerdo	1	1%
En desacuerdo	0	0%
Totalmente en desacuerdo	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 10

¿Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol?



Fuente: Tabla 13

Interpretación: El 64% (58) de los encuestados mencionan que, están de acuerdo que Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol.

4.1.2. Variable 2. Delito culposo

Tabla 14

¿El alcohol reduce la toma de decisiones consciente?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	33	37%
La mayoría de veces sí	42	47%
Algunas veces sí, algunas veces no	15	17%
La mayoría de veces no	0	0%
Nunca	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 11

¿El alcohol reduce la toma de decisiones consciente?



Fuente: Tabla 14

Interpretación: El 47% (42) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces sí el alcohol reduce la toma de decisiones consciente.

Tabla 15

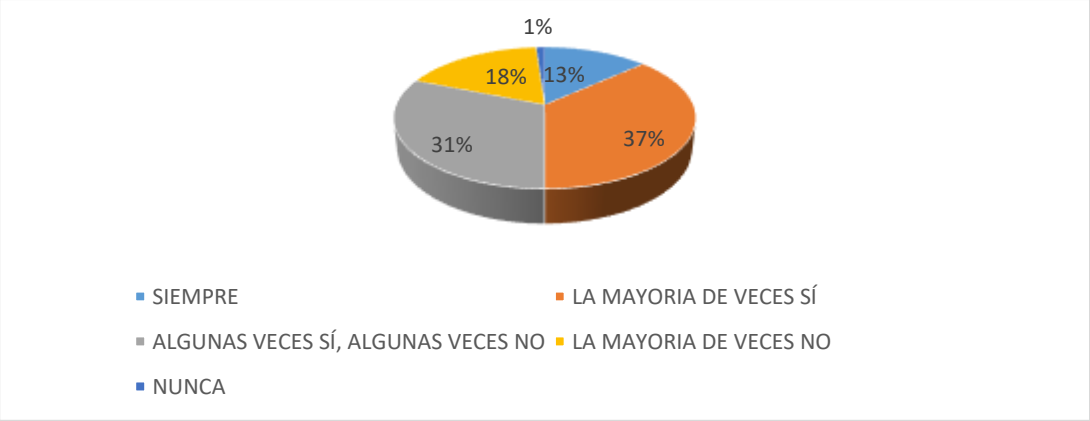
¿La presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	12	13%
La mayoría de veces sí	33	37%
Algunas veces sí, algunas veces no	28	31%
La mayoría de veces no	16	18%
Nunca	1	1%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 12

¿La presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad?



Fuente: Tabla 15

Interpretación: El 37% (33) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces sí la presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad.

Tabla 16

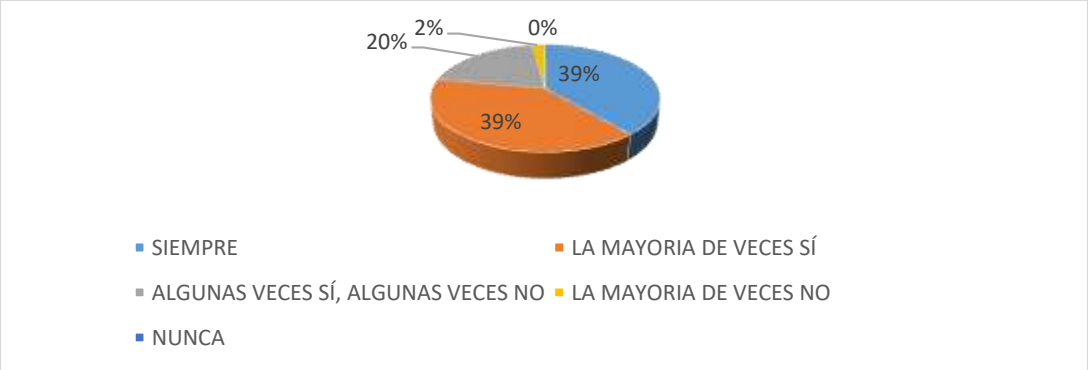
¿Los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	35	39%
La mayoría de veces sí	35	39%
Algunas veces sí, algunas veces no	18	20%
La mayoría de veces no	2	2%
Nunca	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 13

¿Los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar?



Fuente: Tabla 16

Interpretación: El 39% (35) de los encuestados mencionan que, siempre los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar.

Tabla 17

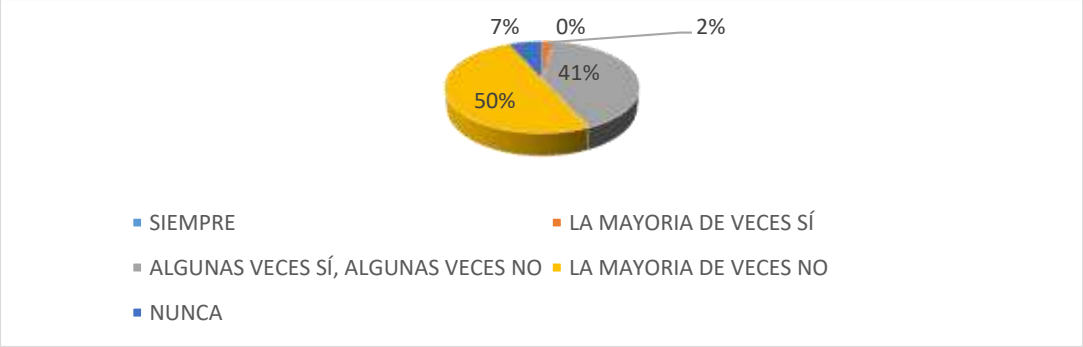
¿En nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	0	0%
La mayoría de veces sí	2	2%
Algunas veces sí, algunas veces no	37	41%
La mayoría de veces no	45	50%
Nunca	6	7%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 14

¿En nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre?



Fuente: Tabla 17

Interpretación: El 50% (45) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces no, en nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre.

Tabla 18

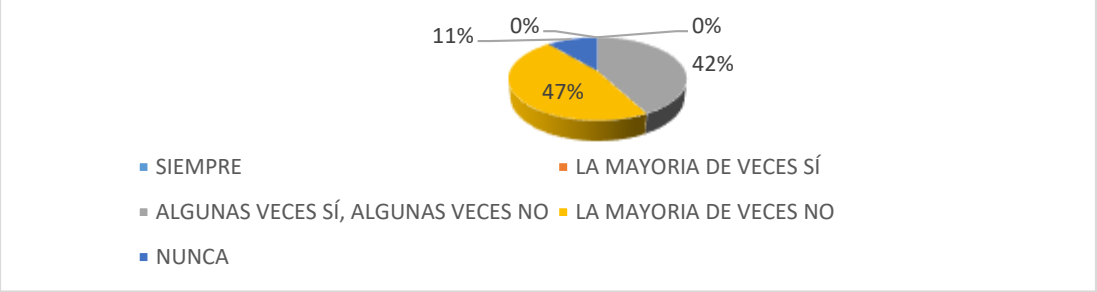
¿Las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	0	0%
La mayoría de veces sí	0	0%
Algunas veces sí, algunas veces no	38	42%
La mayoría de veces no	42	47%
Nunca	10	11%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 15

¿Las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos?



Fuente: Tabla 18

Interpretación: El 47% (42) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces no, las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos.

Tabla 19

¿La prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	46	51%
La mayoría de veces sí	42	47%
Algunas veces sí, algunas veces no	2	2%
La mayoría de veces no	0	0%
Nunca	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 16

¿La prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad?



Fuente: Tabla 19

Interpretación: El 47% (42) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces no, la prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad.

Tabla 20

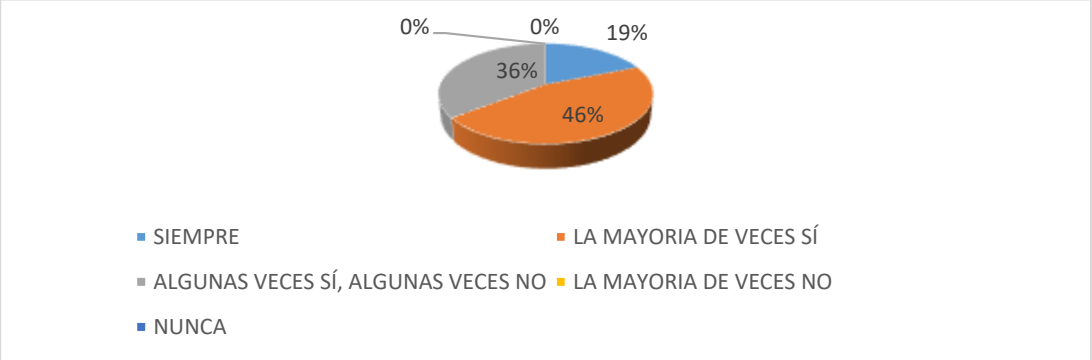
¿Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	17	19%
La mayoría de veces sí	41	46%
Algunas veces sí, algunas veces no	32	36%
La mayoría de veces no	0	0%
Nunca	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 17

¿Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito?



Fuente: Tabla 20

Interpretación: El 46% (41) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces sí, Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito.

Tabla 21

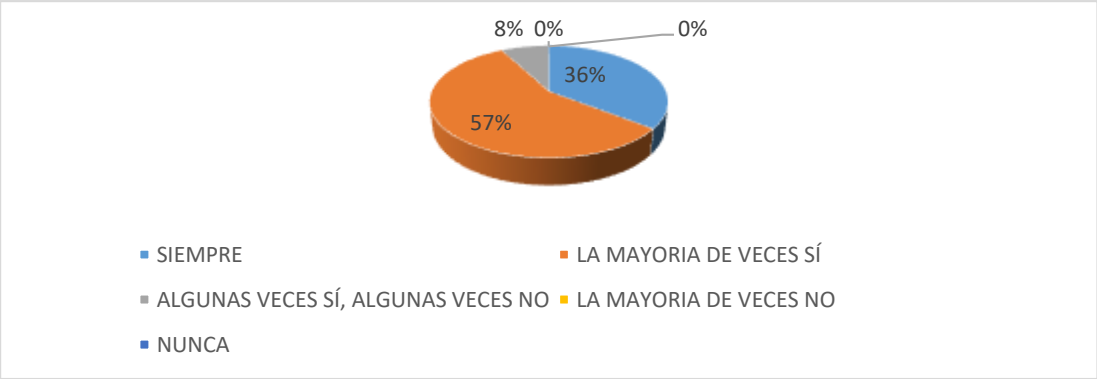
¿Las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	32	36%
La mayoría de veces sí	51	57%
Algunas veces sí, algunas veces no	7	8%
La mayoría de veces no	0	0%
Nunca	0	0%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 18

¿Las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica?



Fuente: Tabla 21

Interpretación: El 57% (51) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces sí, las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica.

Tabla 22

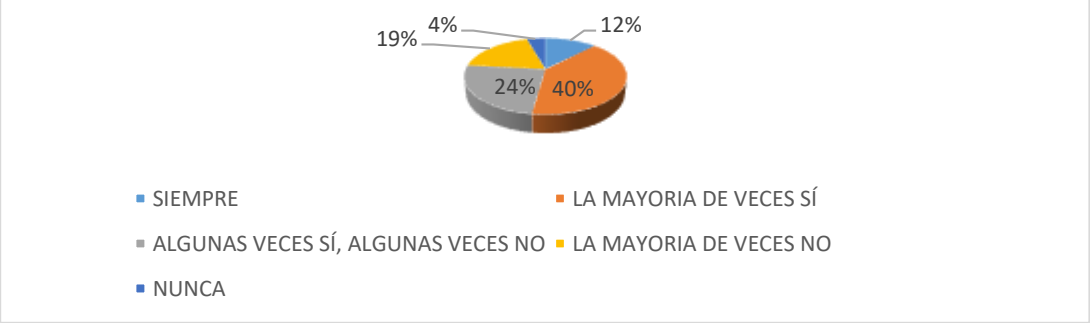
¿El incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	11	12%
La mayoría de veces sí	36	40%
Algunas veces sí, algunas veces no	22	24%
La mayoría de veces no	17	19%
Nunca	4	4%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 19

¿El incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol?



Fuente: Tabla 22

Interpretación: El 40% (36) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces sí, el incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol.

Tabla 23

¿El Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito?

Escala	Frecuencia	%
Siempre	0	0%
La mayoría de veces sí	0	0%
Algunas veces sí, algunas veces no	20	22%
La mayoría de veces no	49	54%
Nunca	21	23%
Total	**90**	**100%**

Fuente: El cuestionario de la investigación realizada

Figura 20

¿El Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito?



Fuente: Tabla 23

Interpretación: El 54% (49) de los encuestados mencionan que, la mayoría de veces no, el Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito.

4.2. Contrastación de hipótesis

4.2.1. Prueba de Hipótesis General

Ha = Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Ho = No existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Tabla 24

Correlación de la prueba de hipótesis general

Correlaciones				
			Autopuesta en Peligro	**P10**
Rho de Spearman	Autopuesta en Peligro	Coeficiente de correlación	1,000	,959
		Sig. (bilateral)	.	,003
		N	90	90
	P10	Coeficiente de correlación	,959	1,000
		Sig. (bilateral)	,003	.
		N	90	90

Análisis: Se desprende que, de acuerdo a los resultados del análisis de correlación utilizando Rho Spearman, podemos apreciar que tenemos una Significancia (bilateral) de ,003, en ese sentido se puede afirmar que se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. Por otro lado, la magnitud de esta correlación es de ,959 entonces podemos afirmar que según Hernández, Fernández y Baptista (2015, pág. 305), existe una “Correlación positiva perfecta”

4.2.2. Prueba de Hipótesis Especificas

Hipótesis Específica 1

$H1_a$= Existe relación significativa entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

$H1_0$= No existe relación significativa entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Tabla 25

Correlación de la prueba de hipótesis específica 1

Correlaciones				
			Deber de cuidado	**P10**
Rho de Spearman	Deber de cuidado	Coeficiente de correlación	1,000	,669**
		Sig. (bilateral)	.	0,01
		N	90	90
	P10	Coeficiente de correlación	,669**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,01	.
		N	90	90

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Análisis: Según el análisis de correlación utilizando Rho Spearman, se evidencia que presenta una Significancia (bilateral) de ,000, por lo que la investigación puede afirmar que se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. Por otro lado, la magnitud de esta correlación es de ,669 en ese sentido, según Hernández, Fernández y Baptista (2015, p. 305), existe una "Correlación positiva media"

Hipótesis Específica 2

$H2_a$= Existe relación significativa entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023

$H2_0$= No existe relación significativa entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Tabla 26

Correlación de la prueba de hipótesis específica 2

Correlaciones				
			Comportamiento imprudente	P10
Rho de Spearman	Comportamiento imprudente	Coeficiente de correlación	1,000	,645**
		Sig. (bilateral)	.	0,01
		N	90	90
	P10	Coeficiente de correlación	,645**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,01	.
		N	90	90

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Análisis: En atención a los resultados del análisis de correlación Rho Spearman, tenemos una Significancia (bilateral) de ,000, en ese sentido podemos afirmar que se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. Por otro lado, la magnitud presentada en está correlación es de ,645 por lo tanto según Hernández, Fernández y Baptista (2015, p. 305), existe una "Correlación positiva media"

Hipótesis Específica 3

$H3_a$= Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

$H3_0$= No existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Tabla 27

Correlación de la prueba de hipótesis específica 3

Correlaciones				
			Capacidad individual de acción	**P10**
Rho de Spearman	Capacidad individual de acción	Coeficiente de correlación	1,000	,615**
		Sig. (bilateral)	.	0,01
		N	90	90
	P10	Coeficiente de correlación	,615**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,01	.
		N	90	90

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Análisis: Del análisis de correlación Rho Spearman, tenemos que se aprecia una Significancia (bilateral) de ,000, en ese sentido se puede afirmar que es aceptada la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. Por otro lado, la magnitud de esta correlación es de ,615 por lo tanto según Hernández, Fernández y Baptista (2015, p. 305), existe una “Correlación positiva media”

Hipótesis Específica 4

$H4_a$= Existe relación significativa la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

$H4_0$=No existe relación significativa la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.

Tabla 28

Correlación de la prueba de hipótesis específica 4

Correlaciones				
			Relación de causalidad	**P10**
Rho de Spearman	Relación de causalidad	Coeficiente de correlación	1,000	,621**
		Sig. (bilateral)	.	0,01
		N	90	90
	P10	Coeficiente de correlación	,621**	1,000
		Sig. (bilateral)	0,01	.
		N	90	90

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

Análisis: Del análisis de los resultados de correlación de Rho Spearman, este indica que tenemos una Significancia (bilateral) de ,000, por lo tanto, se acepta la hipótesis alterna y se rechaza la hipótesis nula. Po otra parte, la magnitud de esta correlación es de ,621 por lo que se puede afirmar que según Hernández, Fernández y Baptista (2015, p. 305), existe una “Correlación positiva media”

4.3. Discusión de resultados

Respecto a la autopuesta de la víctima, no existen disposiciones especiales en la legislación nacional e internacional, pero es un criterio de la teoría de la atribución objetiva, que permite atribuir los resultados a una determinada acción. El Comité también coincide en la necesidad de implementar el proyecto de ley, que incluiría autopuesta en peligro de la víctima como circunstancia atenuante en el artículo 46 del Código Penal peruano.

El principio de oportunidad es el método más eficiente y directo para resolver discrepancias de intereses. Al dar por terminada la investigación de esta forma, el fiscal deberá suspender el ejercicio de sus facultades para llevar adelante el proceso penal hasta que se indemnice el daño causado, es decir. previo pago del importe acordado, siguiendo el principio de aplicación de opción.

La principal causa de las infracciones de tránsito es la falta de cultura vial, o los conductores tienen mucha confianza en sus maniobras y piensan que ningún agente de

tránsito los está mirando, porque la cultura o confianza de cada conductor debe ir acompañada de responsabilidad.

CONCLUSIONES

- En esta investigación se ha determinado la relación que existe entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Encontrando una relación de 0,959 por lo que se acepta la hipótesis general alterna (Ha). Siendo que se puede afirmar que la autopuesta en peligro está relacionada con los delitos culposos en casos de accidentes de tránsito.

- Así mismo, se ha podido determinar la relación que existe entre el deber de cuidado y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Encontrando una relación de ,669 por lo que se acepta la hipótesis alterna uno (H1a). Siendo que se puede afirmar que el deber cuidado es un factor importante al evaluar los delitos culposos provenientes de accidentes de tránsito.

- Del mismo modo, esta investigación ha podido determinar la relación que existe entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Encontrando una relación de ,645 por lo que se acepta la hipótesis alterna dos (H2a). Siendo que se puede afirmar que el comportamiento impudente es un factor determinante en la producción de accidentes de tránsito que no necesariamente pueden estar ligados al consumo de alcohol.

- En la presente investigación también se ha podido determinar la relación que existe entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Encontrando una relación de 615 por lo que se acepta la hipótesis alterna tres (H3a). Siendo que se puede afirmar que siempre será una decisión basada en la capacidad individual de

acción la que determine la producción de un accidente de tránsito y esta no solo alcanza al conductor sino también a las víctimas, estén o no estas dentro del vehículo siniestrado.

- En la presente investigación también se ha podido determinar la relación que existe entre autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. Encontrando una relación de ,621 por lo que se acepta la hipótesis alterna tres (H3a). Siendo que se puede afirmar que se debe establecer la relación de causalidad entre los daños a las víctimas y la producción del hecho de tránsito, evaluando no solo el peritaje de Dosaje etílico al conductor sino también a las víctimas del hecho y su relación en causalidad en la producción del mismo.

RECOMENDACIONES

- Además de no conducir en estado de ebriedad, que los conductores eviten distracciones al volante, como el uso del teléfono móvil, y respeten las normas de tránsito. La atención plena al conducir reduce significativamente el riesgo de accidentes.

- A las víctimas de accidentes de tránsito, buscar asesoramiento legal especializado en estos casos. Un abogado con experiencia puede guiar a las víctimas a través del proceso legal, ayudar en la recopilación de pruebas y asegurar que se protejan sus derechos legales, buscando el resarcimiento patrimonial que corresponda.

- Es crucial enfatizar que subirse voluntariamente a un vehículo cuyo conductor está bajo los efectos del alcohol o sustancias intoxicantes es extremadamente peligroso y puede tener consecuencias graves. La seguridad personal debe ser la máxima prioridad. Si en algún momento se siente inseguro en el vehículo debido al estado del conductor, es importante priorizar su bienestar y buscar alternativas seguras para llegar al destino, de lo contrario la victima también contribuye a sus propias lesiones.

- Antes de salir a una reunión en donde el conductor y sus pasajeros saben que van a ingerir licor, es recomendable crear un plan de transporte que incluya la designación de un conductor sobrio (amigo elegido), el uso de chofer de reemplazo, servicios de transporte compartido (taxis o mototaxis) o la disponibilidad de transporte público.

- Se debe realizar campañas de concientización a la población para que exista cero tolerancias a la conducción de vehículos en estado de ebriedad, es decir que este tipo de conductas no sean aceptadas en nuestra sociedad.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Abogados.com. (2020). *Ley criminal*. Obtenido de https://www.abogado.com/recursos/ley-criminal/infracciones.html

Amuño Santa Maria, L. A., Bocanegra Vasquez, L. C., & Vásquez Rengifo, R. F. (2020). *El control Social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016-2017*. Obtenido de http://repositorio.unu.edu.pe/handle/UNU/4342

Cáceres Manzano, C. A. (enero de 2021). *El consumo de alcohol y los accidentes de tránsito con muerte ante la proporcionalidad de la pena*. Obtenido de https://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/12143

Collaguazo López, J. E. (2020). *Análisis del incumplimiento del principio de proporcionalidad de la pena a los conductores que en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias estupefacientes, psicotrópicas o preparados que las contengan causen la muerte de una o más personas*. Obtenido de https://dspace.ucacue.edu.ec/handle/ucacue/12255

Goicochea Effio, W. R., & Becerra Oblitas, J. M. (2020). *Razones Juridicas para incorporar la autopuesta en peligro de la victima como causa de disminución de punibilidad en los delitos culposos*. Obtenido de http://repositorio.upagu.edu.pe/bitstream/handle/UPAGU/1561/Tesis%20Becerra-Goicochea.pdf?sequence=1

Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, P. (2014). *Metodología de la investigación.* México D.F.: McGraw-HILL/INTERAMERICANA.

Herrera Rivas, R. A. (14 de agosto de 2021). *Tratamiento de la imputación objetiva en delitos culposos resueltos por los juzgados penales de Huancayo - 2017*. Obtenido de https://repositorio.uncp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12894/7232/T010_20111732_M.pdf?sequence=1

Herrera Torres, R. D., & Bautista Robledo, F. S. (2022). *Conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de yarinacocha provincia de coronel portillo, 2019*. Obtenido de http://repositorio.unu.edu.pe/handle/UNU/6056

INE. (s.f.). *concepto de victima y sus tipos*. Obtenido de https://igualdad.ine.mx/wp-content/uploads/2020/07/Guia_Prevencion_Violencia_Politica_Texto_9.pdf

Jurispe. (2023). *¿Qué es la culpabilidad en el derecho penal? Bien explicado*. Obtenido de https://juris.pe/blog/penal-general-culpabilidad/

Manya Visaga, J., & Cusi Pumachoque, E. (2022). *Incidencias en Accidentes de Tránsitos Ocasionados por Conductores en Estado de Ebriedad y la Pena de Homicidio Culposo, en el Distrito de Tambopata – 2019*. Obtenido de https://repositorio.unamad.edu.pe/bitstream/handle/20.500.14070/742/004-1-8-060.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Organización Mundial de la Salud. (2024). *Organización Mundial de la Salud*. Obtenido de https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries

Plou, S. (2022). *Auto y heteropuesta en peligro consentida Distinción entre la participación en una autopuesta en peligro y la heteropuesta en peligro consentida*. Obtenido de https://www.pensamientopenal.com.ar/system/files/doctrina89796.pdf

Puit, J. D. (2003). *Resoluciones Judiciales sobre imputación objetiva e imprudencia*. Obtenido de https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_2003_20.pdf

Ros Martinez, E. (2019). *Autopuesta en peligro o principio de la propia responsabilidad en la jurisprudencia española*. Obtenido de https://noticias.juridicas.com/conocimiento/articulos-doctrinales/14005-autopuesta-en-peligro-o-principio-de-la-propia-responsabilidad-en-la-jurisprudencia-espanola/

Vega Aguilar, J. A. (2022). *Problemática de la heteropuesta en peligro consentida de la víctima en los delitos de homicidio y lesiones culposas por accidente de tránsito y su implicancia en la dogmática penal peruana* . Obtenido de

https://cybertesis.unmsm.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12672/18443/Vega_aj.pdf?sequence=3

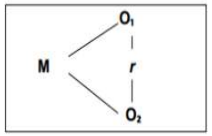
Vidal Rodriguez, G. (septiembre de 2023). *Dolo y Culpa ¿en qué se diferencian?* Obtenido de https://www.gersonvidal.com/blog/dolo-culpa/#:~:text=En%20el%20%C3%A1mbito%20legal%2C%20la,su%20responsabilidad%20civil%20o%20penal%22.

Yauri Julcamari, J. A., & Villegas Ruiz, Z. (mayo de 2022). *Valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Junin*. Obtenido de https://hdl.handle.net/20.500.12848/3919

Yvancovich Vasquez, B. s. (2017). *Participación en una autopuesta en peligro y heteropuesta en peligro ¿Tiene responsabilidad penal el tercero productor de un riesgo?* Obtenido de https://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/9526/Yvancovich_V%C3%A1squez_Participaci%C3%B3n_autopuesta_peligro1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

ANEXOS

ANEXO 01. MATRIZ DE CONSISTENCIA

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	DISEÑO DE INVESTIGACIÓN	TECNICAS DE INVESTIGACIÓN	POBLACIÓN Y MUESTRA DE ESTUDIO
Problema General ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023? **Problemas Específicos** • ¿Existe relación entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023? • ¿Existe relación entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023? • ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?	**Objetivo General** • Determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. **Objetivos Específicos** • Determinar cómo se relaciona el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Determinar cómo se relaciona el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Determinar cómo se relaciona la autopuesta	**Hipótesis General** • Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. **Hipótesis Especificas** • Existe relación significativa entre el deber de cuidado y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Existe relación significativa entre el comportamiento imprudente y el delito culposo en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la	**Variable Independiente** Autopuesta en Peligro. **Dimensiones** • Deber de Cuidado. • Comportamiento Imprudente. **Variable Dependiente** Delito culposo **Dimensiones** • Capacidad Individual de Acción. • Relación de causalidad.	**Diseño** No experimental, de tipo descriptivo correlacional **Esquema**  Donde: M = Muestra de operadores de justicia en el distrito Judicial de Ucayali. O1= Observación de la variable Autopuesta en Peligro O2= Observación de la variable Delitos Culposos r = Coeficiente de correlación de Pearson	**Técnicas** Encuesta **Instrumento** Cuestionario	**Población** La población estuvo dada de la siguiente manera: 10 Jueces, 25 Fiscales, 25 Defensores Públicos, 45 Abogados litigantes, siendo un total de 105 operadores de justicia. **Muestra** La muestra estuvo dada de la siguiente manera: 10 Jueces, 20 Fiscales, 20 Defensores Públicos, 40 Abogados litigantes, siendo un total de 90 operadores de justicia.

• ¿Existe relación entre la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023?	en peligro y la capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Determinar cómo se relaciona la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.	capacidad individual de acción en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023. • Existe relación significativa entre la autopuesta en peligro y la relación de causalidad en los en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de Coronel Portillo en el año 2023.	

ANEXO 02 CUESTIONARIO DE VALIDACIÓN DE INSTRUMENTOS

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO

CUESTIONARIO

Finalidad: Estimado/a encuestado/a, estamos llevando a cabo una investigación en el ámbito del Derecho. Por lo tanto, este cuestionario tiene como objetivo recopilar su valiosa opinión sobre la autopuesta en peligro como aporte a la comisión del delito culposo en los casos de accidente de tránsito en el distrito de Callería de la provincia de coronel portillo en el año 2023. Dado que esto influirá en la objetividad de los resultados de nuestra investigación.

Instrucciones: Selecciona una sola opción con una "x" según tu criterio. Tus respuestas serán confidenciales y anónimas. Agradecemos tu tiempo y colaboración.

1	2	3	4	5
TOTALMENTE DE ACUERDO	DE ACUERDO	NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	EN DESACUERDO	TOTALMENTE EN DESACUERDO

Variable1: Autopuesta en Peligro

Dimensión	Nª	Indicador	1	2	3	4	5
Deber de cuidado	1	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados cumplen las normas de circulación?					
	2	¿En su mayoría los conductores de vehículos desarrollados no realizan una conducción atenta y responsable?					
	3	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados respetan a los peatones y ciclistas?					
	4	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados tienen sus vehículos en optimo estado de funcionamiento?					
	5	¿En su mayoría los conductores de vehículos motorizados adaptada su conducta a las condiciones de su entorno?					
Comportamiento Imprudente	6	¿El Nivel de alcohol en la sangre para ser considerado delito debe mantenerse en 0.5 g/l (Transp.Priv.)y 0.25 g/l (Transp.Pub.)?					
	7	¿El alcohol en la sangre a 0.5 G/L produce conducción errática o inestable?					
	8	¿El conducir en estado de ebriedad subsume la violación de otras normas de tránsito?					
	9	¿El alcohol en la sangre produce dificultad para realizar maniobras básicas?					

	10	¿Se debe llevar un registro de personas con antecedentes de conducción bajo los efectos del alcohol?					

1	2	3	4	5
SIEMPRE	LA MAYORIA DE VECES SÍ	ALGUNAS VECES SÍ, ALGUNAS VECES NO	LA MAYORIA DE VECES NO	NUNCA

Variable2: Delito Culposo

Dimensión	Nª	Indicador	1	2	3	4	5
Capacidad Individual de Acción	1	¿El alcohol reduce la toma de decisiones consciente?					
	2	¿La presión social influye en el autocontrol de los conductores en estado de ebriedad?					
	3	¿Los conductores en estado de ebriedad no reconocen su propia incapacidad para manejar?					
	4	¿En nuestra localidad no existen alternativas seguras de transporte para personas con alcohol en la sangre?					
	5	¿Las personas en estado de ebriedad no buscan ayuda y/o apoyo para movilizar o guardar sus vehículos?					
Relación de Causalidad	6	¿La prueba de Dosaje Etílico es suficiente evidencia para imputar el delito de conducción en estado de ebriedad?					
	7	¿Se debe precisar el vínculo temporal entre el consumo de alcohol y el accidente de tránsito para considerarlo delito?					
	8	¿Las pruebas de Dosaje etílico en nuestra localidad no son precisas en cuanto al nivel de intoxicación alcohólica?					
	9	¿El incumplimiento de normas de tránsito no siempre está relacionado al consumo de alcohol?					
	10	¿El Estado promueve información suficiente sobre la contribución del alcohol a los accidentes de tránsito?					