

UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y SU INCIDENCIA
EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO DE
YARINACocha PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2019

Tesis para optar el título profesional de
ABOGADO

RAÚL DOMINGO HERRERA TORRES
FRITZ STIVEN BAUTISTA ROBLEDO

Pucallpa, Perú
2022



UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
COMITÉ DE PLANEAMIENTO



ACTA DE EXAMEN DE GRADO PARA OPTAR EL TÍTULO DE ABOGADO

En la ciudad de Pucallpa, Siendo las 9:00 am del día Lunes 08 de agosto del año 2022, 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 **“CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO DE YARINACOA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2019”** presentado por los Bachilleres en Derecho y Ciencias Políticas: RAUL DOMINGO HERRERA TORRES y FRITZ STIVEN BAUTISTA ROBLEDO.

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. JUAN ARQUIMEDES NUÑEZ TERREROS** (Presidente), **DR. JOEL ORLANDO SANTILLAN TUESTA** (Miembro) y **Dr. RUBEN ADOLFO CERNA LEVEAU** (Miembro), designados con Memorando Múltiple N° 235 / 2022-UNU/FDyCP/GyT de fecha 04 de Agosto del 2022; 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, su informe final de tesis; a cuyo término los miembros del jurado las formularon las preguntas y objeciones respectivas, las mismas que fueron absueltas de forma SATISFACTORIA por las 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: RAUL DOMINGO HERRERA TORRES y FRITZ STIVEN BAUTISTA ROBLEDO, fueron **APROBADOS POR MAYORIA.**

Reiniciando el acto Público se dio lectura a la presente Acta que los miembros del Jurado la suscribieron en señal de conformidad.

Realizando el juramento de honor y las felicitaciones de los miembros del jurado, el presidente dio por concluido el acto de sustentación siendo a las 10:00am del mismo día, de lo que doy fe.



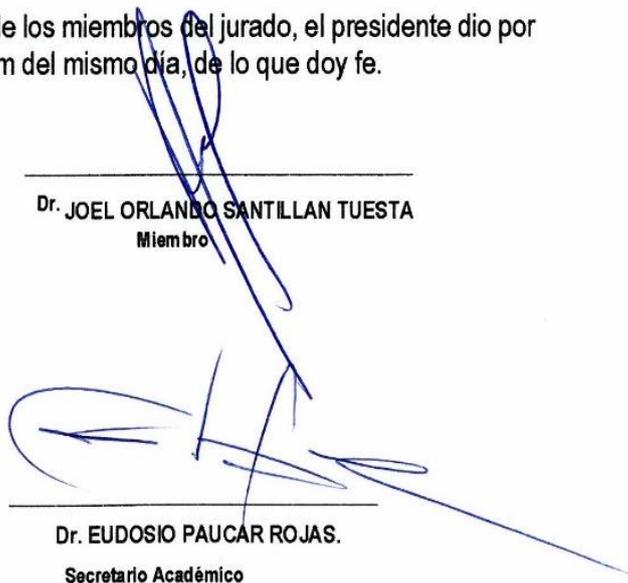
Dr. JUAN ARQUIMEDES NUÑEZ TERREROS
Presidente



Dr. JOEL ORLANDO SANTILLAN TUESTA
Miembro



Dr. RUBEN ADOLFO CERNA LEVEAU
Miembro



Dr. EUDOSIO PAUCAR ROJAS.
Secretario Académico

ACTA DE APROBACIÓN

La presente tesis fue aprobada por los miembros del Jurado Evaluador de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de Ucayali como requisito para optar el Título Profesional de Abogado.

Dr. Juan Arquímedes Núñez Terreros



Presidente

Dr. Joel Orlando Santillán Tuesta



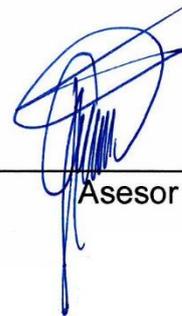
Miembro

Dr. Rubén Adolfo Cerna Leveau



Miembro

Dra. Janet Yvone Castagne Vásquez



Asesor

Bach. Raúl Domingo Herrera Torres



Tesista

Bach. Fritz Stiven Bautista Robledo



Tesista



CONSTANCIA

ORIGINALIDAD DE TRABAJO DE INVESTIGACION SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND

N°0125-2022

La Dirección de Producción Intelectual, hace constar por la presente, que el Informe final de Tesis, titulado:

“CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO DE YARINACocha PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2019”.

Cuyo(s) autor (es) : HERRERA TORRES, RAUL DOMINGO
BAUTISTA ROBLEDO, FRITZ STEVEN

Facultad : DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
Escuela profesional : DERECHO
Asesor(a) : Dr. CASTAGNE VASQUEZ, JANET YVONE

Después de realizado el análisis correspondiente en el Sistema Antiplagio URKUND, dicho documento presenta un **porcentaje de similitud de 6%**.

En tal sentido, de acuerdo a los criterios de porcentaje establecidos en el artículo 9 de la DIRECTIVA DE USO DEL SISTEMA ANTIPLAGIO URKUND, el cual indica que no se debe superar el 10%. Se declara, que el trabajo de investigación: SI Contiene un porcentaje aceptable de similitud, por lo que SI se aprueba su originalidad.

En señal de conformidad y verificación se FIRMA Y CODIFICA la presente constancia

FECHA 11/03/2022

Dr. ABRAHAM ERMITANIO HUAMAN ALMIRON
Dirección de Producción Intelectual





AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS

REPOSITORIO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

Yo, Raúl Domingo Herrera Torres

Autor(a) de la TESIS de pregrado titulada:

"Conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019"

Sustentada el año: 2022

Con la asesoría de: Dra. Janet Yvone Castagne Vasquez

En la Facultad de: Derecho y Ciencias Políticas

Escuela Profesional de: Derecho

Autorizo la publicación:

PARCIAL Significa que se publicará en el repositorio institucional solo la caratula, la dedicatoria y el resumen de la tesis. Esta opción solo es válida marcar si su tesis o documento presenta material patentable, para ello deberá presentar el trámite de CATI y/o INDECOPI cuando se lo solicite la DGPI UNU.

TOTAL Significa que todo el contenido de la tesis y/o documento será publicada en el repositorio institucional.

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: 08/08/2022

Email: rherreraking@gmail.com

Teléfono: 935564561

Firma:

DNI: 42352058



AUTORIZACIÓN DE PUBLICACIÓN DE TESIS
REPOSITORIO DE LA UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI

Yo, FRITZ STIVEN BAUTISTA ROBLEDO
Autor(a) de la TESIS de pregrado titulada:
"CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL DISTRITO DE YARINACocha PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2019."

Sustentada el año: 2022
Con la asesoría de: Dra. JANET YVONE CASTAGNE VASQUEZ
En la Facultad de: DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
Escuela Profesional de: DERECHO

Autorizo la publicación:

PARCIAL Significa que se publicará en el repositorio institucional solo La caratula, la dedicatoria y el resumen de la tesis. Esta opción solo es válida marcar si su tesis o documento presenta material patentable, para ello deberá presentar el trámite de CATI y/o INDECOPI cuando se lo solicite la DGPI UNU.

TOTAL Significa que todo el contenido de la tesis y/o documento será publicada en el repositorio institucional.

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: 08 / 08 / 2022

Email: ps2020br@gmail.com.
Teléfono: 924851092

Firma:
DNI: 70791667

DEDICATORIA

A Dios, por darme la vida, la familia y
las oportunidades de salir adelante.

Raúl Domingo.

A mis padres, por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad; mucho de mis logros se los debo a ustedes entre los que se le incluye este. Me formaron con reglas y con libertades para aprender de mis errores y victorias, pero al final de cuentas; me motivaron constantemente para alcanzar mi más grande anhelo que es convertirme en un profesional.

Fritz Stiven.

AGRADECIMIENTO

Expresamos nuestro sincero agradecimiento a las personas que han colaborado en la presente investigación y asimismo a los docentes de esta casa de estudios, por el gran apoyo incondicional que nos han brindado en todo momento de nuestra carrera profesional y que hoy estamos a un paso de cumplir nuestros objetivos, de ser un profesional de derecho.

ÍNDICE DE CONTENIDO

	Pág.
DEDICATORIA.....	vii
AGRADECIMIENTO.....	viii
ÍNDICE DE CONTENIDO.....	ix
ÍNDICE DE TABLAS.....	xii
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
RESUMEN.....	xiv
ABSTRACT.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	xvi
CAPÍTULO I. EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.....	1
1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
1.2.1. Problema General.....	3
1.2.2. Problemas Específicos.....	4
1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	4
1.3.1. Objetivo General.....	4
1.3.2. Objetivos Específicos.....	4
1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	5
1.4.1. Justificación Teórica.....	5
1.4.2. Justificación Práctica.....	5
1.4.3. Justificación Metodológica.....	6
1.4.4. Justificación Social.....	6
1.5. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO.....	7
1.5.1. Delimitación Espacial.....	7

1.5.2. Delimitación Temporal.....	7
1.5.3. Delimitación Teórica.....	7
1.6. VIABILIDAD DEL ESTUDIO.....	7
1.6.1. Técnica.....	7
1.6.2. Ambiental.....	8
1.6.3. Financiera.....	8
1.6.4. Social.....	8
CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO.....	9
2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN.....	9
2.1.1. A Nivel Internacional.....	9
2.1.2. A Nivel Nacional.....	11
2.1.3. A Nivel Local.....	14
2.2. BASES TEÓRICAS.....	16
2.2.1. Bases Epistemológicas.....	16
2.2.2. Marco Conceptual.....	18
2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS.....	34
2.4. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS.....	36
2.4.1. Hipótesis General.....	36
2.4.2. Hipótesis Específicas.....	36
2.5. VARIABLES.....	37
2.5.1. Variable Independiente.....	37
2.5.2. Variable Dependiente.....	37
2.5.3. Operacionalización de las variables.....	37
CAPÍTULO III. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	38
3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	38

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA.....	39
3.2.1. Población.....	39
3.2.2. Muestra.....	40
3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS...	40
3.3.1. Técnicas.....	40
3.3.2. Instrumentos.....	40
3.4. VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO.....	41
3.5. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO DE INFORMACIÓN.....	41
3.5.1 Recolección de datos.....	41
CAPÍTULO IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	44
4.1. RESULTADOS.....	44
4.2. DISCUSIÓN.....	50
CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	51
5.1. CONCLUSIONES.....	51
5.2. RECOMENDACIONES.....	52
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	54
ANEXO.....	59

ÍNDICE DE TABLAS

	Pág.
Tabla 1. Operacionalización de Variables.....	37
Tabla 2. Dimensión 1 Grado de alcohol del conductor.....	44
Tabla 3. Dimensión 2 Delito de peligro concreto.....	45
Tabla 4. Dimensión 2 Delito de peligro abstracto.....	46
Tabla 5. Dimensión 4 Lesiones.....	47
Tabla 6. Dimensión 5 Daño psicológico.....	48
Tabla 7. Dimensión 6 Despiste.....	49
Tabla 8. Prueba de hipótesis general.....	50

ÍNDICE DE FIGURAS

	Pág.
Figura 1. Dimensión 1 Grado de alcohol del conductor.....	44
Figura 2. Dimensión 2 Delito de peligro concreto.....	45
Figura 3. Dimensión 2 Delito de peligro abstracto.....	46
Figura 4. Dimensión 4 Lesiones.....	47
Figura 5. Dimensión 5 Daño psicológico.....	48
Figura 6. Dimensión 6 Despiste.....	49

RESUMEN

El objetivo de esta tesis fue determinar cómo la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019. Resaltamos que la presente investigación fue de diseño no experimental, descriptivo y correlacional, porque con este diseño se pudo recolectar todos aquellos datos sobre las variables, dimensiones o componentes cuyo propósito fue explicar el índice y el grado de correlación entre dos o más conceptos; la metodología de esta investigación estuvo basada en la recolección de datos a través de encuestas y fichas del tipo cuantitativo, llevado a cabo en un proceso sistematizado en forma razonada y validada, y se utilizó en la presente investigación el método descriptivo. Asimismo, para la recolección de datos, se empleó la técnica de la encuesta y las fichas, para recoger datos relacionados con el desarrollo de las variables del estudio. Se elaboró en base a la variable, dimensión e indicador con la finalidad de recoger datos para la conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha. Se tuvo el cuestionario escrito, con aseveraciones cerradas, con los resultados se pudo obtener la verificación de las hipótesis de la investigación y también se utilizó las fichas, para registrar los datos extraídos. Se concluyó que existe incidencia significativa entre la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

Palabras claves: Conducción, estado de ebriedad, accidentes de tránsito.

ABSTRACT

The objective of this thesis was to determine how drunk driving affects traffic accidents in the district of Yarinacocha province of Coronel Portillo, 2019. We emphasize that the present investigation is of a non-experimental, descriptive and correlational design, because with this design it will be possible to collect all those data on the variables, dimensions or components whose purpose is to explain the index and the degree of correlation between two or more concepts. The methodology of this research will be based on the collection of data through surveys and quantitative type files, carried out in a systematized process in a reasoned and validated way, and the descriptive method was used in this research. Likewise, for the correlation of the data, for this thesis, the technique used in this case is the survey and the cards, to collect data related with the development of the study variable. It was elaborated based on the variable, dimension and indicator in order to collect data for drunk driving and its incidence in traffic accidents in the Yarinacocha district. The questionnaire was written, with closed statements, so that, with the results, the verification of the research hypotheses was obtained and the cards were also used to record the extracted data. In the conclusions, it was concluded that there is a significant incidence between driving while intoxicated and traffic accidents in the district of Yarinacocha, province of Coronel Portillo.

Keywords: Drunk, driving, traffic accidents.

INTRODUCCIÓN

El crecimiento del parque automotor tanto a nivel distrital, provincial, departamental y nacional, ha conllevado al uso de vehículos automotores tanto en el medio privado; así también como en el medio de transporte público (pasajeros y carga), causando lamentables daños a la ciudadanía, con respecto a la seguridad ciudadana y peligro de su integridad física, como son las lesiones leves, permanentes y pérdidas de vidas humanas, donde encontramos que dentro de este problema que flagela a la ciudadanía a nivel nacional, están los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, además también de pérdidas económicas a las familias afectadas y la sociedad (Estado), los esfuerzos realizados por el Estado peruano a través de sus autoridades no han podido hasta la actualidad contrarrestar esta difícil situación.

El Ministerio Público a través de la Fiscalía de Prevención del Delito en coordinación con la Policía Nacional del Perú, realizan operativos inopinados de alcoholemia a los conductores de vehículos motorizados, sometiéndolos a la prueba del alcoholímetro y si éste resulta positivo, es intervenido y conducido a la Comisaría del sector u otro lugar con la finalidad de determinar el grado de alcohol en la sangre. Si la prueba del dosaje etílico resultara mayor a 0.5 g/l en la sangre se configura el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, tipificado en el artículo 274° del Código Penal vigente.

El planteamiento de este trabajo de investigación, se sustenta en la singularidad y excepcionalidad de proponer la no implementación del principio de oportunidad en el delito de conducción en estado de ebriedad, por su nula acción en la disminución de accidente de tránsito en general, pero en específico por el gran daño que causa tanto físico como en bienes materiales en el país.

Esta tesis está conformada por cinco capítulos de acuerdo a las pautas de nuestra Universidad de Ucayali y son:

Capítulo I: El planteamiento del problema cuyo objetivo principal está referido a la formulación de las interrogantes de los problemas, tanto el principal como los específicos; asimismo se plantea los objetivos; además la justificación, delimitaciones y viabilidad del estudio.

Capítulo II: Está conformada por el marco teórico referencial, donde encontramos a los antecedentes, también comprende el marco conceptual, bases teóricas especializadas, definición de términos básicos, formulación de hipótesis; asimismo las variables del estudio y la operacionalización de las variables.

Capítulo III: Está conformada por la metodología, el tipo de investigación, el nivel de investigación, diseño de la investigación, la población, la muestra, las técnicas de la investigación, terminado con los instrumentos y procedimiento de recolección de datos.

Capítulo IV: Contiene los resultados las cuales están representadas a través de tablas y figuras; además se muestra la discusión.

Capítulo V: Presenta las conclusiones de la investigación y en base a ello se realiza las recomendaciones.

Finalmente se muestra las referencias bibliográficas y anexos del estudio.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La OMS, sobre el estado mundial de Seguridad Vial en el 2015, destacó, que uno de los trascendentales motivos de fallecimiento a nivel mundial está representado por los siniestros que se originan en el tráfico vehicular, pues de hecho es la raíz principal de deceso de ciudadanos con edades de 15 a 29 años.

El consumir alcohol, así sea en pequeñas cantidades, aumenta el riesgo que peatones y conductores de vehículos se vean involucrados en accidentes de tránsito. El alcohol afecta el uso seguro de la vía pública, pues altera la visión, reflejos, la reducción del juicio, excesiva velocidad y otras alteraciones al estado físico y emocional.

En diversos países existen estudios que concluyen que existe un número elevado de conductores y peatones que conducen con niveles de alcoholemia que desencadenan a su vez afectación en el uso de la vía pública y consecuentemente accidentes de tránsito. El prototipo de conductores que consumen alcohol es variante, sin embargo, concurren elementos que incrementan los accidentes de tránsito, los ciudadanos jóvenes o conducir por la noche. Definitivamente, manejar un carro o moto con alcohol en la sangre, es un factor que genera riesgo, el mismo que guarda relación con la elevada cantidad de casos de siniestro vial en casi todo el planeta. (OMS, 2004 p.11)

En cuanto a Latinoamérica, de acuerdo al Informe Situacional Mundial de Seguridad Vial 2015, desarrollado por la OMS, los países como Perú, México, Argentina, Chile, Ecuador y Brasil, son los que han implementado dentro de su marco normativo, las sanciones más drásticas por conducir bajo los efectos del alcohol; sin embargo, aún no se ha logrado que el índice de accidentes por dicha causa disminuya; mientras tanto lo ideal para que no ocurran siniestros vehiculares el conductor no debe estar en estado de ebriedad, debido a ello el consumo de alcohol así sea en poca cantidad, disminuye la capacidad de atención, afecta los reflejos y visión, entre otras habilidades.

En Perú, el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad consecuencia de muerte, es el que más víctimas mortales deja, esto se puede verificar con las cifras publicadas por el Instituto Nacional de Estadística e Informática en su Informe denominado “Víctimas de accidentes de tránsito fatales, según departamento”, en la cual se identifica que son un total de 19,203 muertes ocasionadas por accidentes de tránsito entre los años 2011 al 2016. (INEI, 2016)

Según el informe denominado “Anuario Estadístico 2016”, elaborado por la Policía Nacional del Perú, se registra que durante el año 2016 han existido un total de 89,304 casos de accidentes de tránsito a nivel nacional, en donde la tercera causa más latente es la de conductores manejando vehículos en estado de ebriedad.

Recientemente, la Policía Nacional del Perú ha publicado el “Boletín Estadístico, I Trimestre 2018”, los datos recopilados en este boletín, corresponden a la base de datos del SIDPOL que datan del 1 enero al 31

de marzo 2018, en donde se identifica que, en el mes de enero se registraron: 8,617 accidentes de tránsito, en el mes de Febrero: 8,105 y en Marzo: 9,479.

El manejo de un vehículo con ingesta de alcohol, representa el ilícito con mayor incidencia en la jurisdicción del este de la capital, de acuerdo al informe del Tribunal de Justicia Superior de Lima Este (2015). La Molina, Ate, Chosica y San Juan de Lurigancho entre mayo de 2014 y el mayo de 2015 cuentan con 2,105 denuncias por este delito. Dicho número representa el 19% de casos que llegaron al Poder Judicial. (Perú21, 2015)

En el distrito de Yarinacocha se observa la poca responsabilidad, ya que, en los fines de semana y días festivos, muchos de los conductores de vehículos motorizados manejan luego de haber consumido bebidas alcohólicas, de esta manera incrementa el riesgo de producir un accidente de tránsito.

Por ese motivo esta investigación tiene el propósito de determinar la relación que existe entre la conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

1.2. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

1.2.1. Problema General

- ¿Cómo la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019?

1.2.2. Problemas Específicos

- ¿Cómo el grado de alcohol que presenta el conductor incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019?
- ¿Cómo el delito del peligro concreto en la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019?
- ¿Cómo el delito del peligro abstracto en la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019?

1.3. OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.3.1. Objetivo General

- Determinar cómo la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

1.3.2. Objetivos Específicos

- Identificar la incidencia que existe entre el grado de alcohol que presenta el conductor y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.
- Establecer la incidencia que existe entre el delito del peligro concreto en la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

- Evaluar la incidencia que existe entre el delito del peligro abstracto en la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

1.4. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

1.4.1. Justificación Teórica

La presente investigación puede servir como antecedente para las futuras investigaciones y además para los estudiantes de derecho, abogados y lectores que tendrán a su alcance información para ampliar sus conocimientos sobre la incidencia que puede alcanzar el derecho de defensa al someterse a un proceso especial, que recorta las etapas de todo proceso normal; asimismo, también se justifica en que existe la necesidad de determinar cómo la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

1.4.2. Justificación Práctica

Esta investigación se realizó, por la necesidad de mejorar el conocimiento en forma cierta del derecho a la defensa que tienen todos los procesados que son sometidos a un proceso penal por alcoholemia; y, finalmente elevará el nivel académico y la formación de futuros profesionales de la carrera de Derecho y Ciencias Políticas, ya que existe algunos vacíos referente a éste tema de investigación y que a través de esta investigación, se logrará entender mejor esta clase de proceso

especial y el derecho a la defensa que tiene toda persona sometida a un proceso penal.

1.4.3. Justificación Metodológica

Esta investigación tiene su propia metodología, en el desarrollo de esta investigación y se aplicó una metodología adecuada, para este caso con el enfoque cuantitativo, que se entiende al conjunto de operaciones y actividades que, dentro de un proceso ya pre establecido, se realizan de una manera sistemática para conocer y actuar sobre la realidad que ocurre en la aplicación del proceso inmediato en caso de flagrancia y el derecho a la defensa.

1.4.4. Justificación Social

El presente trabajo de investigación tendrá un impacto social, porque el derecho a la defensa y el proceso inmediato, se da a diario y éste trasciende a nivel local y nacional, por lo que la sociedad, autoridades judiciales y las instituciones públicas y privadas, deberán de asumir la responsabilidad legal, moral, y ética con el objeto de organizarse y buscar mecanismos, para evitar cualquier recorte que se pueda dar a una persona sometida a un proceso penal y de esta manera hacer frente a esta realidad problemática.

1.5. DELIMITACIÓN DEL ESTUDIO

1.5.1. Delimitación Espacial

La investigación se ha desarrollado en el distrito de Yarinacocha de la provincia Coronel Portillo, en el año 2019.

1.5.2. Delimitación Temporal

Se realizó desde el mes de enero del 2019 hasta diciembre del 2019.

1.5.3. Delimitación Teórica

Los elementos teóricos están alineados fundamentalmente a que la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha, provincia de Coronel Portillo, 2019.

1.6. VIABILIDAD DEL ESTUDIO

1.6.1. Técnica

En la elaboración de esta investigación se han considerado todos los elementos necesarios para su desarrollo de acuerdo a lo establecido por la Comisión de Grados y Títulos de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas y su Reglamento de Grados y Títulos.

1.6.2. Ambiental

Debido a su naturaleza de la investigación descriptiva, correlacional y netamente académica, por los mismos no ha generado ningún impacto ambiental negativo en ninguno de los componentes del ecosistema, toda vez que se utilizó instrumentos que no afectaron a la contaminación ambiental.

1.6.3. Financiera

El presupuesto de la investigación y su financiamiento estuvo debidamente garantizado por los investigadores, y auto financiado, pero con las técnicas de manejo que fueron aplicados y teniendo como objetivo hacerlo económicamente accesible, por lo que se logró la presente investigación, con un bajo costo para los investigadores.

1.6.4. Social

Se logró construir con un equipo de trabajo debidamente implementado tanto a nivel teórico, como metodológico, y con su colaboración se hizo lo más pertinente, eficiente posible y que coadyuvaron para desarrollar la presente tesis.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

2.1.1. A Nivel Internacional

Piza (2019), en su trabajo de investigación Agendamiento de la conducción en estado de embriaguez en Colombia: la construcción de un problema público, de la Universidad Externado de Colombia, tuvo por objetivo de realizar un análisis al ingreso de la conducción en estado de embriaguez, como problema de carácter social, en la agenda legislativa colombiana, a partir de la teoría de la agenda building así como del nivel de influencia de los medios de comunicación. Metodología: El trabajo de investigación presenta un enfoque cualitativo, se usaron la técnica del análisis documental de fichas y documentos oficiales. Conclusiones: El asunto de los conductores en estado de embriaguez en Colombia, los casos de muertes y lesiones ocasionadas en accidentes de tránsito por conductores en estado de embriaguez eran una realidad, de acuerdo con los hallazgos presentados durante el desarrollo de la investigación, que no significa que los medios de comunicación fueron determinantes para la discusión del asunto en disputa.

Guanoluisa (2018), en su tesis titulada Incorporar un inciso en el Art. 376 del código orgánico integral penal dentro de los delitos culposos de tránsito para sancionar a la persona que reincida en conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes psicotrópicas o preparados que los contengan, de la

Universidad Regional Autónoma de los Andes de Ecuador, tuvo como objetivo de Constitución de la República del Ecuador, Código Orgánico Integral Penal y Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial. La metodología: utilizada para la realización del trabajo fue principalmente descriptiva, utilizando el método deductivo-inductivo, tomando en cuenta la problemática nacional para enfocarlo en la ciudad de Santo Domingo; se realizó encuestas a grupos de personas que están inmersas en el desarrollo y aplicación de las contravenciones de tránsito, la línea de investigación utilizada fue “Retos, perspectiva y Perfeccionamiento de las Ciencias Jurídica Ecuador”, “Retos, perspectiva y Perfeccionamiento de las Ciencias Jurídica Ecuador”, enfocándose en: Fundamentos técnicos y doctrinales de las ciencias penales en Ecuador, Tendencias y perspectivas. Conclusión: El anteproyecto de Ley Reformatoria al Código Orgánico Integral Penal, en su artículo 376º, sobre la sanción de reincidir una persona por conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez o sustancias estupefacientes psicotrópicas o preparados que la contengan, dentro de los delitos culposos de tránsito. Principalmente enfocados en proponer la reforma a la normativa vigente en apego a la Constitución de la República del Ecuador.

Dávila (2017), en su investigación Sanción pecuniaria para los conductores de vehículos de transporte público en estado de embriaguez, de la Universidad Nacional de Loja, tuvo como objetivo de realizar un análisis jurídico, crítico y doctrinario de la imposición de sanciones en las contravenciones de tránsito. Metodología: El desarrollo de la investigación, estuvo encaminado a realizar una investigación descriptiva y bibliográfica.

El Método Inductivo, Deductivo, Analítico y Científico. Conclusiones: primero las infracciones de tránsito de sanciones con pena privativa de la libertad, multa y la rebaja de puntos a la licencia de conducir, para el caso que un conductor de un vehículo conduzca en estado de embriaguez. Segundo se sanciones en forma general a quienes conduzcan en estado de embriaguez con pena privativa de la libertad, multa y rebaja de puntos a la licencia de conducir, pero no exista multa para los conductos de vehículos de transporte público en las mismas circunstancias. Tercero los choferes civiles al imponerles multa por conducir en estado de embriagues y no a los choferes de vehículos de transporte público, conlleva a una desproporcionalidad en la imposición de la sanción. Y cuarto es necesario proponer una reforma al Art. 385º del Código Orgánico Integral Penal, en relación a la imposición de multas para las contravenciones de tránsito los conductores de un vehículo en estado de embriaguez que pertenecen al transporte público, comercial o de carga.

2.1.2. A Nivel Nacional

Lazarte (2020), en su trabajo titulado Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque – enero – julio del 2019, de la Universidad Señor de Sipán de Lambayeque, tuvo como objetivo de establecer los principales elementos determinantes que producen los accidentes de tránsito en el distrito de Lambayeque desde enero a julio del 2019. Metodología: Se empleó el método múltiple Cuantitativo: Hipótesis deductiva y la medida de la estadística de forma descriptiva del resultado

de la definición del mismo, pero en la materia del análisis jurídico que hemos empleado. Su muestra estuvo conformada por 25 casos o denuncias, se usó la encuesta como técnica y el cuestionario como instrumento. Conclusiones: primero los elementos sociales que influyen en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, una de las principales problemáticas para la comisión de los delitos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque, desde enero a julio del 2019, son el factor educativo, porque falta una buena educación vial, dirigida a los conductores vehiculares para que conozca las normas de prohibición de conducir en estado de ebriedad. Segundo no existe un diseño de Política Criminal en lo que se refiere a la prevención, reducción o represión del delito de Homicidio Culposo por Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad y del delito de Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad, existiendo sólo proyectos pilotos de seguridad ciudadana que no son asumidos Inter. Institucionalmente. Y tercero la Jurisprudencia Nacional es uniforme en la calificación de la conducta de privar la vida de una persona por conducción vehicular en estado de ebriedad, la cual se subsume en el tipo penal de homicidio culposo, sin embargo, para otros casos concretos se intenta la posibilidad de penalizar por Homicidio Doloso - Dolo Eventual (caso Utopía).

Asmat (2019), en su tesis titulada El delito de conducción en estado de ebriedad, Perú 2019, de la Universidad Peruana de las Américas, Lima, tuvo como objetivo de analizar y describir la relación que existe entre los índices del delito conducción en estado de ebriedad, y el 0.5. gramos-litro de alcohol en la sangre Perú-2019. Metodología: Es una investigación

científica jurídica, cualitativa, no interactiva, método científico. Las técnicas utilizadas en este estudio son la observación, recojo de datos, lectura de tesis, lectura de libros jurídicos- bibliografía. Instrumentos. En conclusión, nuestro análisis y estudio planteado coinciden con los análisis hechos por instituciones internacionales y nacionales; quienes señalan que el delito objeto de la presente investigación genera grandes rubros estadísticos de muertes por la naturaleza de este delito. Nosotros le sumamos que esas cifras seguirán en aumento, mientras no se tome conciencia de la instrucción técnica, educativa y ética de la profesión de conductor o chofer.

Sajami (2018), en su trabajo titulado Factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, de los casos denunciados en la provincia de Chachapoyas - Amazonas, de la Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza, tuvo como objetivo de identificar los principales factores que influyen, en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, en la provincia de Chachapoyas, departamento de Amazonas, en el año 2016. La metodología utilizada fue no experimental, descriptiva simple. El análisis del contenido estadístico y su posterior interpretación, me ha permitido alcanzar los objetivos y comprobar la hipótesis. Conclusión: se concluyó que los principales factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, en la provincia de Chachapoyas, departamento de Amazonas, en el año 2016, son los factores sociales y jurídicos.

Miraval (2016), en su tesis titulada Implicancias del Ministerio de Transportes en el Delito de Conducción de Estado de Ebriedad en el Distrito

Judicial de Tingo María 2016, de la Universidad de Huánuco; el objetivo fue determinar cómo implica el Ministerio de Transportes en el delito de conducción en estado de ebriedad en el distrito judicial de Tingo María 2016. Metodología: El método de investigación es el histórico comparativo y el dialectico, el diseño no experimental de tipo descriptivo correlacional y de nivel explicativo. La muestra estuvo constituida por doce conductores de vehículos automóviles, que ocasionaron accidentes de tránsito en la ruta Tingo María, como técnica se realizó entrevistas y encuestas. Conclusiones: primero se ha podido demostrar que los Factores que son Imprudencia del Conductor, Exceso de Velocidad y la Conducción Bajo los Efectos de Alcohol en la sangre y otros Estupefacientes influyen en la Comisión de Delitos de Accidentes de Tránsito ocasionados en la carretera central que transita en la ruta Huánuco – Tingo María. Segundo se ha podido demostrar que la Imprudencia de los Conductores de vehículos que transitan en la ruta Huánuco – Tingo María causan Lesiones Graves y hasta la muerte. Y tercero se ha podido demostrar que los Accidentes de Tránsito han traído consecuencias como Lesiones Graves, Absolutas y la muerte y que el ESTADO no brinda protección conforme a las Normas existentes y Disposiciones que determinen Indemnizar a estas personas que sufrieron daños viendo su Rehabilitación Absoluta y a los familiares de las personas fenecidas.

2.1.3. A Nivel Local

Amuño, Bocanegra y Vásquez (2020), en su trabajo titulado El control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la

provincia de Coronel Portillo, 2016 - 2017, de la Universidad Nacional de Ucayali, tuvo como objetivo de establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 a 2017. Metodología: En su aspecto metodológico la investigación fue de tipo mixto, de nivel descriptivo correlacional. Conclusiones: primero teniendo como referencia establecer la relación entre el control social y el delito de conducción en estado de ebriedad, los índices de opinión señalan que el control social mediante la penalización con penas drásticas no ha logrado reducir los delitos de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad; el 100% de los fiscales y 40% de los conductores refieren que las leyes no son elementos disuasivos eficaces, esto se refleja en los accidentes de tránsito que va en aumento según diversas fuentes consultados por esta causa. Segundo las costumbres religiosas, que se celebran con fiestas masivas, que inducen a la población al consumo de alcohol, mediante los medios de comunicación masiva y la promoción de fiestas que se realizan los días sábados, feriados y días festivos, incrementan la comisión del delito de peligro; el 100% de los encuestados aseguran que las fiestas incrementan el delito de conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad; el 60% de los conductores opinan lo mismo y el 70% señalan que las fiestas influyen directa o indirectamente en la conducta de los conductores.

Castillo (2018), en su trabajo titulado Calidad de sentencias sobre conducción en estado de ebriedad expediente N° 00589-2012-0-2402-JR-PE-02 distrito judicial de Ucayali, 2018, de la Universidad Católica los Ángeles Chimbote, Ucayali, tuvo como objetivo de determinar la calidad de

las sentencias de primera y segunda instancia sobre Conducción en Estado de Ebriedad, según los parámetros normativos, doctrinarios y jurisprudenciales pertinentes, en el expediente N°00589-2012-0-2402-JR-PE-02 del Distrito Judicial de Ucayali – Coronel Portillo 2018. Metodología: Es de tipo, cuantitativo cualitativo, nivel exploratorio descriptivo, y diseño no experimental, retrospectivo y transversal. La recolección de datos se realizó, de un expediente seleccionado mediante muestreo por conveniencia, utilizando las técnicas de la observación, y el análisis de contenido, y una lista de cotejo, validado mediante juicio de expertos. Conclusión: Se concluyó, que la calidad de las sentencias de primera y de segunda instancia, fueron de rango muy alta y alta, respectivamente.

2.2. BASES TEÓRICAS

2.2.1. Bases Epistemológicas

- **Teoría de la argumentación jurídica**

Se refiere a investigaciones jurídico-filosóficas que utilizan los diferentes flujos de pensamiento en cuanto a la sustancia de las premisas fácticas. En este sentido, la hipótesis de la argumentación legítima ha hecho compromisos imperativos para la comprensión de la Ley y, en ningún caso, el más aplicable ha sido subrayar su naturaleza básicamente razonable y, posteriormente, la conexión inquebrantable de su información hipotética con dicha información. La práctica, en este sentido, implica un lugar opcional que le concierne. De la misma manera, subrayan la deficiencia de la razón general para aclarar los procedimientos del

pensamiento legítimo, y además, la razón de esto es, como una cuestión de primera importancia, no debe definirse de una manera estrictamente inteligente, pero con una sensatez comprendido de manera más amplia que legitima una respuesta, que debe ser, lo más importante, razonable. (Buenaga, 2016)

- **Teoría de la prueba**

Una prueba puede aludir a varias situaciones de utilización, entre las cuales inicialmente tenemos la prueba como un método para ello; es decir, significa todo lo que nos permite conocer las realidades importantes del caso, lo que nos permite detallar o verificar las articulaciones seguras que sirven para rehacer esas certezas. En consecuencia, los métodos de verificación desempeñan una capacidad intelectual de las realidades que se planean demostrar. Del mismo modo, alude igualmente al resultado probatorio; que es el resultado que se obtiene de los métodos de evidencia, es decir, el aprendizaje obtenido previamente de la realidad cuestionable o la proclamación genuina confirmada que lo describe. Por fin, también se comprende como la técnica probatoria que interconecta las dos facultades anteriores del término: los métodos de evidencia y la declaración (verificada) sobre la realidad. (Carnelutti, 2015)

Cuando se aborda la prueba desde el plano del derecho la complejidad aumenta, sobre todo al momento de conceptualizarla, ello en la medida que existen muchas teorías que buscan dar respuesta al tema: así tenemos en primer lugar, a la que entiende los elementos de convicción como diligencia de los sujetos procesales y el aquo; en segundo lugar, la

que entiende a la prueba como convicción; y, en tercer lugar, la que entiende la prueba como actividad de verificación.

- **Teoría tridimensional del derecho**

El tridimensionalismo establece una teoría legal que investiga el derecho desde un punto de vista en el que es constantemente racionalista. Fundada en una relación inmutable y dinámica entre las 3 dimensiones de la experiencia jurídica: valor, hecho social y norma. Bajo esta percepción, el derecho se despliega como práctica cognitiva, en el que sujeto y objeto se relacionan, basado en una esfera deóntica como condición histórica.

De acuerdo a esta postura del Derecho, es un hecho todo fenómeno jurídico, pues su nacimiento tiene como fin normar una situación o momento determinado; es valor, al referirse al valor de justicia que se intenta conservar; y es norma, pues procura una regla para salvaguardar el bien justicia. En resumen, el derecho se refiere al hecho de una acción subordinada o subsumida en la norma de un valor. (Reale, 1997)

2.2.2. Marco Conceptual

- **Conducción en Estado de Ebriedad**

En esta sección de la investigación, se procederá a estudiar el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, el cual se encuentra plasmado en el Artículo 274^o de nuestro Código Penal Peruano.

- **Aspectos Generales**

Este delito se encuentra contemplado en nuestro Código Penal Peruano, específicamente en el Libro Segundo Parte Especial – Delitos, el Título XII de Delitos contra la Seguridad Pública, Capítulo I: Delitos de Peligro Común en su artículo 274º.

La ebriedad que tolera el Código Penal es mínima. Sobra una pequeña cantidad de sustancia etílica en la sangre de un 0.5 gramos por litro, como para que sea resultado de la asimilación del alcohol el cual contiene 2, 3 o 4 cervezas. Esta prueba de dosaje etílico mide la cantidad de alcohol en la sangre, por ello muchas veces los infractores no quieren someterse a dicha prueba y a veces optan en ponerse malcriado e insolentes con la policía.

El tipo penal exige necesariamente la presencia del elemento subjetivo dolo para la configuración del injusto penal. Es decir, el conocimiento del autor del hecho de conducir tras haber ingerido las sustancias legalmente relacionadas y de la influencia negativa de las mismas sobre la conducción, como voluntad de actuar en esas condiciones. (Peña, 2010)

- **Configuración típica del delito**

El delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra estipulado en el artículo 274 del Código Penal, como se mencionó anteriormente. Son dos los elementos que configuran éste delito. Como primer elemento, podemos mencionar, el que el sujeto activo se encuentre en un estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.

Como segundo elemento que configura el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, es que, el sujeto que está en dicho estado de ebriedad debe estar conduciendo, operando o maniobrando un vehículo motorizado, instrumento, herramienta u otro análogo.

- **Bien jurídico protegido**

La doctrina concuerda en que el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad protege el bien jurídico de la seguridad del tráfico.

“Se tiene en cuenta que si hablamos de un bien jurídico colectivo en situación de contraposición a los bienes jurídicos individuales, entonces según el artículo 274º del CP protegerá, de manera inmediata, la seguridad del tráfico, este como concepto colectivo, desvinculando de los bienes individuales que puedan verse afectados, pero esto no significa que sean indiferentes”.

Esta protección se dice que es de naturaleza colectiva, ya que, protegerá a bienes individuales, como son la vida y la integridad física, que se ven afectados por la puesta en peligro de un conductor ebrio o bajo efectos de alguna droga. Según, Reátegui (2015) indica que: “El bien jurídico pretende ser protegido mediante dos tipos de circunstancias que conviene distinguir según el estado perturbatorio del sujeto; puede provenir tanto de bebidas alcohólicas como de drogadicción”. (p.608)

- **Sujeto activo y pasivo**

Empero, si bien no se requiere que el automovilista tenga permiso para conducir nos encontramos ante un ilícito que es de clase de propia

mano; esto quiere decir que solo el automovilista puede ser sujeto activo del ilícito". (Muñoz, 2008)

Entonces, el sujeto activo es el conductor y el sujeto pasivo del delito será la sociedad. (Muñoz, 2008)

- **Pena**

La pena para esta clase de delito no supera un año de prisión o 50 días multa, conforme al artículo 274° del Código Penal Peruano, e inhabilitación con relación con el artículo 36° del Código Penal.

Rodríguez (2004) afirma: "Es clara la intención del legislador de elevar la pena en este tipo de delitos, pero para ello no justifica la razón de dicho incremento, toda vez que, argumentos de prevención general no son suficientes. [...] La modificatoria también establece una inhabilitación de acuerdo a lo previsto en el artículo 36°, incisos 6 y 7 del Código Penal, como se mencionó anteriormente". (p.225)

- **Delito como figura penal**

Definición de delito

Es la acción humana, típica, antijurídica y culpables, de allí que, la conducta de la persona debe encuadrar perfectamente en el tipo penal prescrita en el Código Penal, asimismo, debe ser lesivo a todo el ordenamiento jurídico y el sujeto tiene dominio de voluntad.

Delito de peligro

El avance tecnológico ha creado necesidades como conducir vehículos motorizados para movilizarse de un lugar a otro, hecho social que ha incidido en el ámbito jurídico de forma determinante, con el fin de ejercer presión sobre determinadas conductas.

Los delitos de peligro común “supone un adelantamiento de la barrera penal a momentos previos a la lesión”, concepto que no compartimos, porque significa si no se interviene momentos previos el delito si o si se van a consumir; por otro lado, es la “probabilidad de que un bien jurídico pudiera ser lesionado”.

- **Figura típica**

En la legislación penal del Perú se encuentra tipificado en el artículo 274 del Código Penal:

“El que, encontrándose en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos/litro, o bajo efectos de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias sicotrópicas o sintéticas, conduce, opera o maniobra vehículo motorizado (...)”.

El agravante de esta figura es cuando presta servicios de transporte público de pasajeros, mercancía o carga en general (...) en proporción superior a 0.25 gramos/litro (...)”.

- **Consumo de drogas**

La droga según las palabras de la Organización Mundial de la Salud, es toda sustancia que, introducida en el organismo por cualquier vía de

administración, produce una alteración del natural funcionamiento del sistema nervioso central del individuo y además es susceptible de crear dependencia; cuya clasificación son depresivas, estimulantes y alucinógenos.

Clasificación de las drogas: Se clasifican en legales e ilegales: entre los legales tenemos el alcohol, fármacos y tabaco; entre los ilegales tenemos marihuana, clorhidrato de cocaína, PBC y éxtasis.

La prevalencia de consumo: El año 2010 el consumo fue de 52,4% y de tabaco el 21,1%; mientras que para marihuana 1%; PBC 0,5% y cocaína 0,4%”.

El consumo de alcohol: Según el Informe de Organismo Mundial de la Salud [OMS] el año 2010 en América Latina en Paraguay se produce consumos con episodios nocivos con 33,9%; seguido por Venezuela 24% y Perú 14%.

- **Muertes por consumo de alcohol**

La OMS en el año 2015, declaró que las principales muertes de las personas entre 15 y 29 años de edad fueron por conducir bajo los efectos del alcohol.

- **Accidentes de Tránsito**

Sobre el concepto de los accidentes de tránsito, según los autores Chía y Huamaní (2010) lo definen como: “[...] sucesos que no implican de acciones involuntarias por parte de agentes que se encuentran involucrados, estos sean peatones, conductores, o algunas instituciones

encargadas de la fiscalización de transporte o tránsito, sino que son producto de acciones conscientes y a ello decimos voluntarias por parte de los hacedores de política.

Esta definición pone sobre el tapete el grado de responsabilidad de las personas que provocan accidentes y hacen presumir la presencia de dolo.

El Artículo 2º del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, define accidente, como: “[...] evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos”. (p.7)

Nótese que, en esta definición no se alude a la naturaleza del evento, es decir, si es o no fortuito, por lo que tal evento es de carácter abierto, admitiéndose de esa manera que pudiera ser provocado con participación de la voluntad.

- **Marco legal**

Sobre la motivación

Constitución Política del Perú de 1993. Artículo 139. Son principios y derechos de la función jurisdiccional, numeral 5. La motivación escrita de las resoluciones judiciales en todas las instancias, excepto los decretos de mero trámite, con mención expresa de la ley aplicable y de los fundamentos de hecho en que se sustentan.

Código Procesal Constitucional Ley N° 28237. Artículo 4. Procedencia respecto de resoluciones judiciales. Se entiende por tutela procesal efectiva aquella situación jurídica de una persona en la que se

respetan, de modo enunciativo, sus derechos de libre acceso al órgano jurisdiccional, a probar, de defensa, al contradictorio e igualdad sustancial en el proceso, a no ser desviado de la jurisdicción predeterminada ni sometido a procedimientos distintos de los previstos por la ley, a la obtención de una resolución fundada en derecho, a acceder a los medios impugnatorios regulados, a la imposibilidad de revivir procesos fenecidos, a la actuación adecuada y temporalmente oportuna de las resoluciones judiciales y a la observancia del principio de legalidad procesal penal.

Artículo 5. Causales de improcedencia, numeral 7, se cuestionen las resoluciones definitivas del Consejo Nacional de la Magistratura en materia de destitución y ratificación de jueces y fiscales, siempre que dichas resoluciones hayan sido motivadas y dictadas con previa audiencia al interesado.

Sobre delito de accidentes de tránsito

Código Penal de 1991

- **Artículo 111°. Homicidio culposo**

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° - incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego, estando el agente bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso

de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

- **Artículo 124°. Lesiones culposas**

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

- **Normativa nacional en materia de tránsito**

En nuestra legislación nacional, el tránsito en vías urbanas y rurales está regulado por la Ley N° 27181 denominada "Ley General de transporte y tránsito Terrestre", a través de la cual se señalan según la norma los "Lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República" promulgado en el año 1999.

En ese orden de ideas el DECRETO SUPREMO N° 016-2009-MTC aprueba el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito o también llamado Código de Tránsito promulgado el 22 de abril del año

2009. Otras normas contenidas, se encuentran contempladas en diversas leyes, reglamentos, manuales, directivas tales como el:

D.S. N° 017-2009-MTC - Reglamento Nacional de Administración de Transporte, A través del cual se tiene por objeto regular el servicio de transporte terrestre de personas y mercancías acordes a los parámetros regulados por la Ley. Este reglamento además contempla que dentro de su ámbito no comprende la regulación del transporte que se realiza en vías ferroviarias, así como de vehículos menores motorizados o no motorizados, los cuales poseen su propia ley.

La Ley N° 29365 - Ley que establece el Sistema de Control de Licencias de Conducir por Puntos, ley que regula el control de la emisión y regulación de las licencias de conducir por puntos. En esta norma establece en su artículo primero el tope máximo de los puntos los cuales ascienden a 100 para cada conductor en las licencias de conducir, siendo que al momento de cometer alguna infracción de tránsito este se verá disminuida progresivamente y de acuerdo a la escala de reducción. El objeto de esta ley, es de fiscalización a través de evaluación permanente a los conductores y de aplicar las sanciones correspondientes tipificadas en el Reglamento de Tránsito.

La Ley N° 29380 - Ley de creación de la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías - SUTRAN, a través de esta ley se crea la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías o también conocida como SUTRAN, órgano que está adscrito al Ministerio de Transportes y comunicaciones y que se encarga esencialmente de fiscalizar, sancionar, supervisar todas las

actividades referentes a las cargas y mercancías en el ámbito nacional e internacional tanto en agentes públicos como privados.

En ese sentido, queda establecido en la presente ley que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Cargas y Mercancías, tiene personería jurídica de derecho público y tiene funciones tanto normativas como funciones administrativas como los son los de fiscalizar, supervisar y de control y sanción.

La Resolución Directoral. N° 2297-2009-MTC-15 - Directiva de Procedimientos para la Detección de Infracciones mediante Acciones de Control en las Vías Públicas de la Red Vial Nacional y Departamental o Regional, de acuerdo con el Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito. A través de esta resolución se establecen las pautas y los procedimientos para, todos ellos de carácter operativo hacia la policía nacional del Perú, para la detención de infracciones mediante las acciones de control realizadas en las vías públicas.

La Resolución Ministerial N° 512-2009-MTC-02 - Manual de Usuario del Registro Nacional de Sanciones - Sistema de Licencias de Conducir por puntos, resolución a través de la cual se determina fiscalizar y evaluar el comportamiento de los conductores y aplicar las sanciones correspondientes por infracciones de tránsito. Asimismo, se establece en su artículo segundo que serán las Municipalidades provinciales las que aplicarán las medidas necesarias para su aplicación.

- **Consecuencias de los accidentes de tránsito**

Una de las consecuencias en los accidentes de tránsito, es la configuración del homicidio; por lo que, a continuación, se procederá a estudiar este delito plasmado en nuestra doctrina y legislación peruana.

- **Homicidio**

Alberto (1999), nos señala sobre el homicidio simple que es: “[...] un delito común (no requiere calidad de autor), que bien puede ser considerado como un tipo básico o fundamental. El artículo 106 del Código es un tipo cerrado y mono subjetivo, constituyendo un claro ejemplo de delito de resultado material (muerte)”. (Pp. 86-87)

- **Antecedentes históricos en la legislación peruana**

Como antecedentes legislativos relacionados al homicidio, Peña (2010, citado en Figari y Parma, 2010) nos señala que:

“Con respecto a los antecedentes legislativos del tipo penal vigente, el artículo 106 registra al artículo 150 del Código Penal que se fundaba a su vez en el Anteproyecto Suizo de 1908 y 1915, respectivamente, y el Proyecto de 1918. La regulación del homicidio simple se hallaba presente en el artículo 280 del Código Penal, de 1863 que lo describía como el acto de matar a otro, tal como sucede en el Código actual”. (p.38)

Cabe mencionar que, el autor citado líneas arriba, señala como fuente del artículo 150 del Código Penal el artículo 103º del Anteproyecto del Código Penal Suizo de 1916; de igual manera, el artículo 123º del

Código Penal de 1916, el artículo 326º del Anteproyecto de Código Penal de 1927 y el artículo 190º del Proyecto de Código Penal de 1928.

- **El tipo objetivo**

El delito contemplado en el artículo 106º del Código Penal nos indica que: “El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad no menor de seis y menor de veinte años”. (p.119)

Figari y Parma (2010) explica que: “Este es el tipo con menos requisitos, se trata de la figura básica”. (p.55) Esto nos quiere decir que para que se constituya la figura básica del homicidio, no debe confluir ningún hecho adicional.

En sentido estricto, Carrara (citado por Figari y Parma, 2010) el homicidio como delito se define como: “[...] la destrucción del hombre injustamente cometida por otro hombre”. (p.56)

- **Sujetos**

Levene (citado por Figari y Parma, 2010) nos indica que :”El sujeto pasivo es obvio que se trata de cualquier persona viva, como así también cualquiera sea su condición física o grado de vitalidad – recién nacido, moribundo, condenado a muerte, deforme o con dudoso o escaso pronóstico de viabilidad o vegetativo”. (p.73)

- **Tipo subjetivo**

Desde el punto de vista subjetivo, en el delito de homicidio simple puede imputarse la figura de dolo directo, indirecto o eventual. Figari y

Parma (2010) indican: “[...] en el homicidio se encuentran las tres formas del elemento subjetivo: el dolo [...], la culpa [...] y la pre intención [...]”. (p. 73-74)

- **Los principios reguladores de la circulación**

La doctrina de la investigación de accidentes de tránsito, se fundamenta en principios básicos que regulan la circulación, tanto de vehículos como de peatones y que aseguran el correcto uso de las vías públicas. Estos Principios son:

Principio de Confianza

Este principio está basado en el estricto cumplimiento de las normas que gobiernan el tránsito, genera la confianza y el derecho de asumir que los demás acatarán igualmente lo normado.

- Es la confianza que debe tener toda persona a la hora de circular, de que los demás han de respetar las normas de circulación.
- Es la garantía de los participantes en la circulación inspirada en la mutua confianza de un comportamiento establecido. De tal modo, que, ante la situación presentada, no pueda respetarse del otro usuario más que una conducta normal, igual a la que uno tendría en condiciones y circunstancias análogas. Cuando se está dentro de lo reglamentario, se está dentro del Principio de Confianza, sin esta confianza, la circulación sería un caos, un imposible.

Principio de Seguridad

Se impone cuando el otro usuario actúa contraviniendo la norma de circulación, pero tiene que haber una manifestación externa de peligro, y darse cuenta por parte del otro usuario de este peligro, haciéndose necesario ceder el derecho, para evitar un daño o para disminuirlo.

Obliga a un máximo de prudencia de diligencias contra la imprudencia o negligencia por parte del otro. Así este dentro de la confianza que le brinda un derecho, por seguridad, por humanidad, ante una maniobra riesgosa o peligrosa del otro, no puede ampararse en el derecho y no tratar de evitar el accidente.

El peatón no debe cruzar a mitad de cuadra, pero si el conductor se percata que lo está haciendo debe tomar sus medidas preventivas para evitar el accidente, si al aproximarse a una intersección donde se tiene derecho de paso, y se da cuenta que por la vía transversal a corta distancia se aproxima un vehículo a gran velocidad, se deduce que no va a tener ni tiempo ni espacio suficiente para detenerse oportunamente. Si el otro es imprudente, uno no va a ser, más imprudente que él.

El principio de seguridad no es otra cosa que el llamado de manejo a la defensiva o duda de seguridad para con los demás.

El principio de integridad personal

Al sujeto de la circulación solo se puede exigir lo que no compromete su integridad física. Se entiende que al cumplir una norma de tránsito realizando un acto lícito, y todo acto lícito protege al sujeto de derecho, y el sujeto en el tránsito no puede estar ajeno a este amparo.

Es así que ante un riesgo el reglamento no puede obligar a un conductor que ejecute una frenada brusca en una pista mojada y en bajada.

Por ello hay que tener en cuenta cuando se encuentra en un estado de necesidad esto es, cuando el sujeto de derecho no ha originado la situación peligrosa y no tiene otra opción, otra maniobra que realizar.

Por lo tanto, no sería justo exigir una acción a manera de auto sacrificio, que comprometa su integridad o seguridad personal. Cuando se encuentra en estado de necesidad se ve en la necesidad, en la obligación de causar un daño para evitar otro daño mayor.

El principio de señalización

Cuando existe alguna anomalía, obstáculo o variación en la circulación debe restar debidamente señalizada.

En principio la señalización está referida directamente a la acción ordenada y técnica de la autoridad competente, para la instalación de los sistemas de señalización que favorezcan a la circulación fluida y segura.

Como es de apreciarse los principios reguladores del tránsito interactúan permanentemente de modo tal que la circulación pueda darse dentro de los parámetros de seguridad, siendo así que los usuarios de las vías públicas, al liberarse al tránsito, tengan la plena seguridad que las acciones de las autoridades encargadas del tránsito, así como la de ellos mismos siempre estarán orientadas a mejorar las condiciones de transitabilidad existentes.

2.3. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS BÁSICOS

- **Accidentes de tránsito**

Chía y Huamaní (2010) lo definen como: “[...] sucesos que no implican de acciones involuntarias por parte de agentes que se encuentran involucrados, estos sean peatones, conductores, o algunas instituciones encargadas de la fiscalización de transporte o tránsito, sino que son producto de acciones conscientes y a ello decimos voluntarias por parte de los hacedores de política.

- **Bien jurídico protegido**

La doctrina concuerda en que el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad protege el bien jurídico de la seguridad del tráfico.

- **Conducción en estado de ebriedad**

El delito de conducción en estado de ebriedad se encuentra estipulado en el artículo 274º del Código Penal. Son dos los elementos que configuran éste delito. Como primer elemento, podemos mencionar, el que el sujeto activo se encuentre en un estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes.

- **Delitos culposos**

Hurtado (2001). “Manual del Derecho Penal”, donde el autor señala que la culpa se define tradicionalmente como la falta de previsión de un resultado; el mismo que puede cometer por negligencia,

imprudencia y pericia en la conducta de la persona.

- **Homicidio**

Alberto (1999), nos señala sobre el homicidio simple que es: “[...] un delito común (no requiere calidad de autor), que bien puede ser considerado como un tipo básico o fundamental. El artículo 106º del Código es un tipo cerrado y mono subjetivo, constituyendo un claro ejemplo de delito de resultado material (muerte)”. (p. 86-87)

- **Lesiones culposas**

El Código Penal del Perú en su artículo 124º el autor señala: El que por culpa causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de un año y con sesenta a ciento veinte días-multa.

- **Normativa nacional en materia de tránsito**

En nuestra legislación nacional, el tránsito en vías urbanas y rurales está regulado por la Ley N° 27181 denominada “Ley General de transporte y tránsito Terrestre”, a través de la cual se señalan según la norma los “Lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República” promulgado en el año 1999.

- **Pena**

La pena para esta clase de delito no supera un año de prisión o 50 días multa, conforme al artículo 274º del Código Penal Peruano, e inhabilitación con relación con el artículo 36º del Código Penal.

- **Sujetos**

Levene (citado por Figari y Parma, 2010) nos indica que:” El sujeto pasivo es obvio que se trata de cualquier persona viva, como así también cualquiera sea su condición física o grado de vitalidad – recién nacido, moribundo, condenado a muerte, deforme o con dudoso o escaso pronóstico de viabilidad o vegetativo”. (p.73)

2.4. FORMULACIÓN DE HIPÓTESIS

2.4.1. Hipótesis General

- Existe incidencia significativa entre la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha, provincia de Coronel Portillo, 2019.

2.4.2. Hipótesis Específicas

- El grado de alcohol que presenta el conductor incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

- El delito del peligro concreto en la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.
- El delito del peligro abstracto en la conducción en estado de ebriedad incide en los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

2.5. VARIABLES

2.5.1. Variable Independiente

- Conducción en estado de ebriedad.

2.5.2. Variable Dependiente

- Accidentes de tránsito.

2.5.3. Operacionalización de Variables

Tabla 1. Operacionalización de las variables

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES
Variable 1: Conducción en estado de ebriedad	<ul style="list-style-type: none"> • Grado de alcohol del conductor • Delito de peligro concreto • Delito de peligro abstracto 	Dentro del estándar
		Por encima del estándar Acción peligrosa Resultado de peligro Delito de riesgo Delito de miedo Leves Graves
Variable 2: Accidentes de tránsito	<ul style="list-style-type: none"> • Lesiones • Daños psicológicos • Muertes 	Leves
		Graves Leves Graves Pérdida de vidas

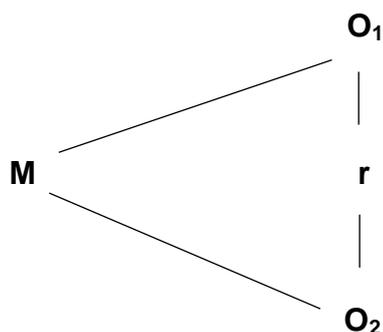
CAPÍTULO III

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

3.1. DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

La investigación fue de diseño Descriptivo - Correlacional, porque permitió medir, evaluar y recolectar datos sobre las variables, dimensiones o componentes cuyo propósito fue explicar el índice y el grado de correlación entre dos o más conceptos, así lo indica Hernández, Fernández y Baptista (2006).

El esquema utilizado fue el siguiente:



Dónde:

M: Muestra de estudio.

O₁: Variable 1: Conducción en estado de ebriedad.

O₂: Variable 2: Accidentes de tránsito.

r: Relación entre las variables.

La metodología de esta investigación estuvo basada en la recolección de datos a través de las encuestas del tipo cuantitativo, llevando a cabo un proceso sistematizado en forma razonada y validada.

La metodología para el análisis de las encuestas fue descriptiva porque se midieron y evaluaron diversos aspectos, dimensiones o componentes del fenómeno o fenómenos a investigar, desde el punto de vista científico, describir es medir. Esto es, en un estudio descriptivo se seleccionó una serie de cuestiones y se midió cada una de ellas independientemente, para así describir lo que se investigó. La estadística descriptiva permitió organizar y clasificar los indicadores cuantitativos obtenidos en la medición, revelándose a través de ellos las propiedades, relaciones y tendencias del fenómeno, que en muchas ocasiones no se percibieron de manera inmediata.

En nuestro estudio se organizó la información mediante tablas de distribución de frecuencias, figuras y las medidas de tendencia central como: la mediana, la media, la moda y otros.

3.2. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.2.1. Población

Según el autor Hernández et al., (2006), “la población es el conjunto de todo el caos que concuerdan con una serie de especificaciones. Las poblaciones deben situaciones claramente en torno a sus características de contenido, de lugar y en el tiempo”. (p.30)

En nuestra investigación, la población estuvo conformada por los usuarios del distrito de Yarinacocha y por los abogados litigantes adscritos al Colegio de Abogados de Ucayali.

3.2.2. Muestra

Una muestra estadística es un subconjunto de los datos perteneciente a una población que se requiere encuestar y debe estar constituido por una cantidad de números de observaciones que representen adecuadamente el total de la población.

La muestra de estudio estuvo conformada por:

- 50 Usuarios.
- 30 Abogados litigantes registrados en el Colegio de Abogados de Ucayali.

3.3. TÉCNICAS E INSTRUMENTOS DE RECOLECCIÓN DE DATOS

3.3.1. Técnicas

Observación: Técnica de recolección de información dirigida a una muestra de individuos representativa de la población; consistió en la formulación de una serie de ítems que fueron respondidas sobre la base de una ficha de observación.

3.3.2. Instrumentos

El instrumento empleado en la investigación fue el cuestionario, en un conjunto de preguntas separadas por dimensiones, la cual permitió medir las variables de estudio.

3.4. VALIDEZ Y CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

La validez se realizó con la finalidad de comprobar la seguridad externa en relación lógica al instrumento aplicado en la presente investigación, validándose a través de juicio de expertos en la materia.

3.5. TÉCNICAS PARA EL PROCESAMIENTO DE LA INFORMACIÓN

3.5.1. Recolección de datos

La recolección de datos, se hizo con los instrumentos de las variables del estudio, que fueron contestados por los abogados y usuarios de la provincia de Coronel Portillo, con el fin de obtener los datos contundentes sobre conducción en estado de ebriedad y su incidencia en los accidentes de tránsito; el mismo que sirvió para interrelacionar las variables de estudio.

La revisión y consistencia de la información: esta etapa se basó en seleccionar la información verificando los datos contenidos en los instrumentos de trabajo de campo, con el propósito de ajustar los llamados datos primarios.

La codificación y tabulación: La codificación se basó en la formación de un grupo de valores, de tal manera que los datos fueron tabulados. La tabulación manual se realizó ubicando cada uno de las variables en los grupos establecidos en la clasificación de datos, o sea en la distribución de frecuencias. También se utilizó la tabulación mecánica, aplicando programas o paquetes estadísticos como el SPSS y hoja de cálculo Excel.

Análisis de fiabilidad: Se hizo mediante el coeficiente de Alfa de Cronbach que es un coeficiente de correlación al cuadrado que midió la homogeneidad de las preguntas promediando todas las correlaciones entre todos los ítems para ver, que, efectivamente, se parecen. Su interpretación fue que, cuanto más se acerque el índice al extremo 1, mejor es la fiabilidad, considerando una fiabilidad respetable a partir de 0,80.

La contrastación de hipótesis: Se empleó el coeficiente Rho de Spearman, puesto que: “Los coeficientes Rho de Spearman, simbolizado como RS, y Tau de Kendall, simbolizado como t, son medidas de correlación para variables en un nivel de medición ordinal (ambas)”, que presenta la equivalencia del coeficiente r de Pearson:

Interpretación: El coeficiente Rho de Spearman puede variar de – 1.00 a +1.00, donde: –1.00 = correlación negativa perfecta. (“A mayor X, menor Y”, de manera proporcional. Es decir, cada vez que X aumenta una unidad, Y disminuye siempre una cantidad constante.) Esto también se aplica “a menor X, mayor Y”. –0.90 = Correlación negativa muy fuerte.

–0.75 = Correlación negativa considerable.

–0.50 = Correlación negativa media.

–0.25 = Correlación negativa débil.

–0.10 = Correlación negativa muy débil.

0.00 = No existe correlación alguna entre las variables.

+0.10 = Correlación positiva muy débil.

+0.25 = Correlación positiva débil.

+0.50 = Correlación positiva media.

+0.75 = Correlación positiva considerable.

+0.90 = Correlación positiva muy fuerte.

+1.00 = Correlación positiva perfecta”.

CAPÍTULO IV

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. RESULTADOS

Tabla 2. Dimensión 1 Grado de alcohol del conductor

N°	Grado de alcohol del conductor	SI	%	NO	%	N	%
01	El conductor se encuentra dentro del estándar	30	37.5	50	62.5	80	100
02	El conductor se encuentra por encima del estándar	50	62.5	30	37.5	80	100

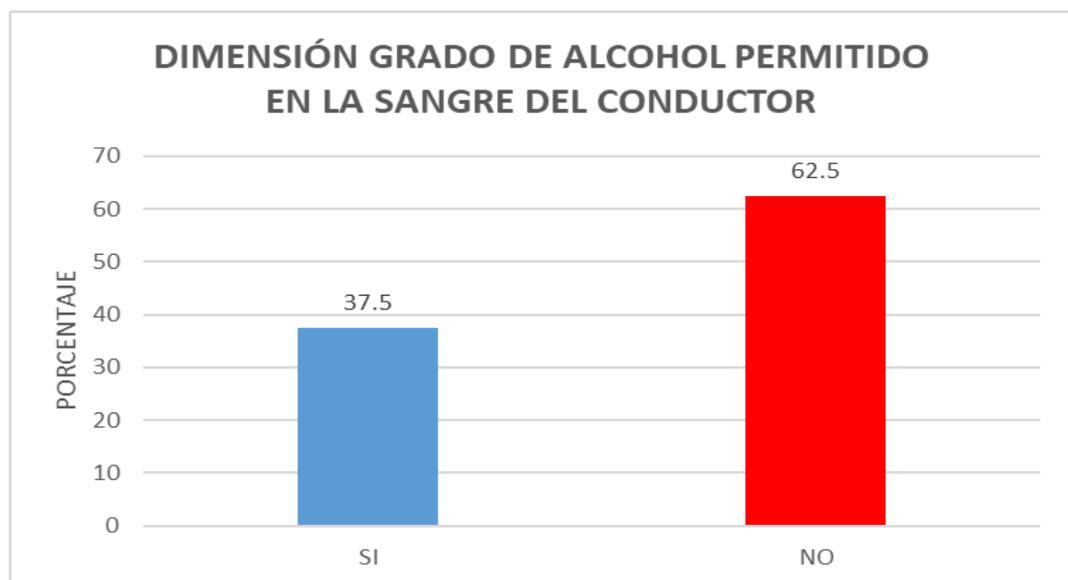


Figura 1. Dimensión 1 Grado de alcohol del conductor

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que el grado de alcohol permitido en la sangre del conductor fue un 37.5%, el grado de alcohol no permitido en la sangre del conductor fue un 62.5%.

Tabla 3. Dimensión 2 Delito de peligro concreto

N°	Delito de peligro concreto	SI	%	NO	%	N	%
01	Acción peligrosa	61	76.25	19	23.75	80	100
02	Resultado de peligro	19	23.75	61	76.25	80	100

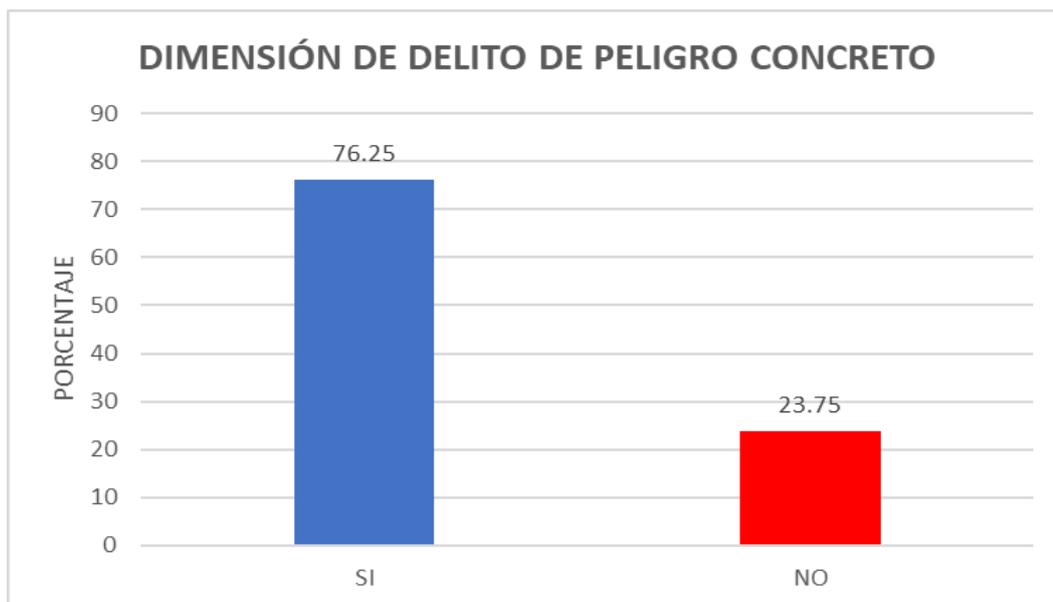


Figura 2. Dimensión 2 Delito de peligro concreto

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que el delito de peligro concreto se presenta en un 76.25%, el delito de peligro concreto no se presenta en un 23.75%.

Tabla 4. Dimensión 2 Delito de peligro abstracto

N°	Delito de peligro concreto		NO		N		
	SI	%		%		%	
01	Delito de riesgo	70	87.5	10	12.5	80	100
02	Delito de miedo	10	12.5	70	87.5	80	100

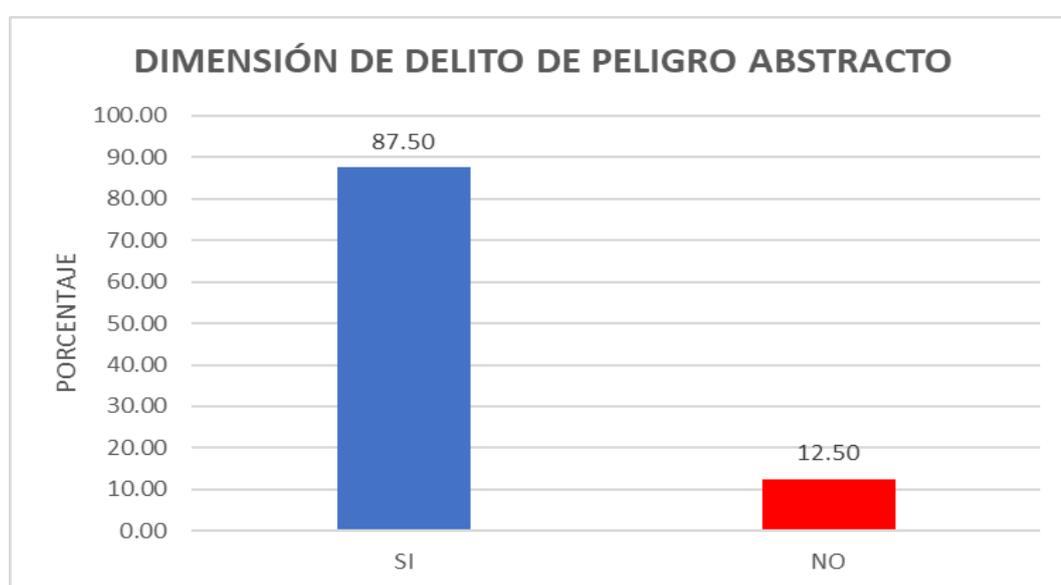


Figura 3. Dimensión 2 Delito de peligro abstracto

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que el delito de peligro abstracto se presenta en un 87.50%, el delito de peligro concreto no se presenta en un 12.50%.

Tabla 5. Dimensión 4 Lesiones

N°	Delito de peligro concreto	SI	%	NO	%	N	%
01	En el accidente de tránsito el atropello causó lesiones leves a la víctima.	73	91.22	7	8.78	80	100
02	En el accidente de tránsito el atropello causó lesiones graves a la víctima.	7	8.78	73	91.22	80	100

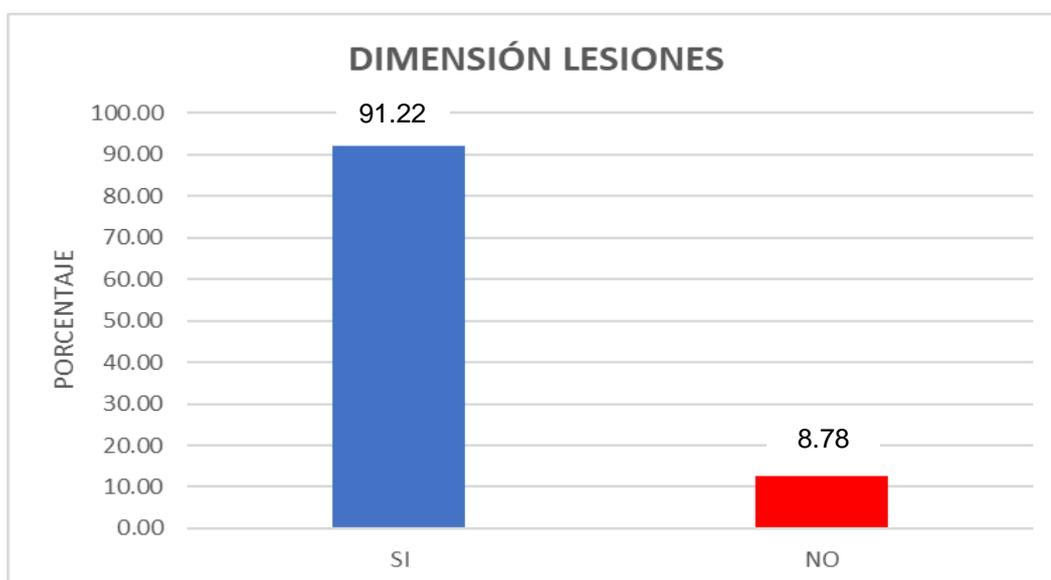


Figura 4. Dimensión 4 Lesiones

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que se presentaron lesiones en los accidentes de tránsito en un 91.25%, no se presentaron lesiones en los accidentes de tránsito en un 8.75%.

Tabla 6. Dimensión 5 Daño psicológico

N°	Delito de peligro concreto	SI	%	NO	%	N	%
01	En el accidente de tránsito causó daño psicológico leves a la víctima	56	70	24	30	80	100
02	En el accidente de tránsito causó daño psicológico graves a la víctima	24	30	56	70	80	100

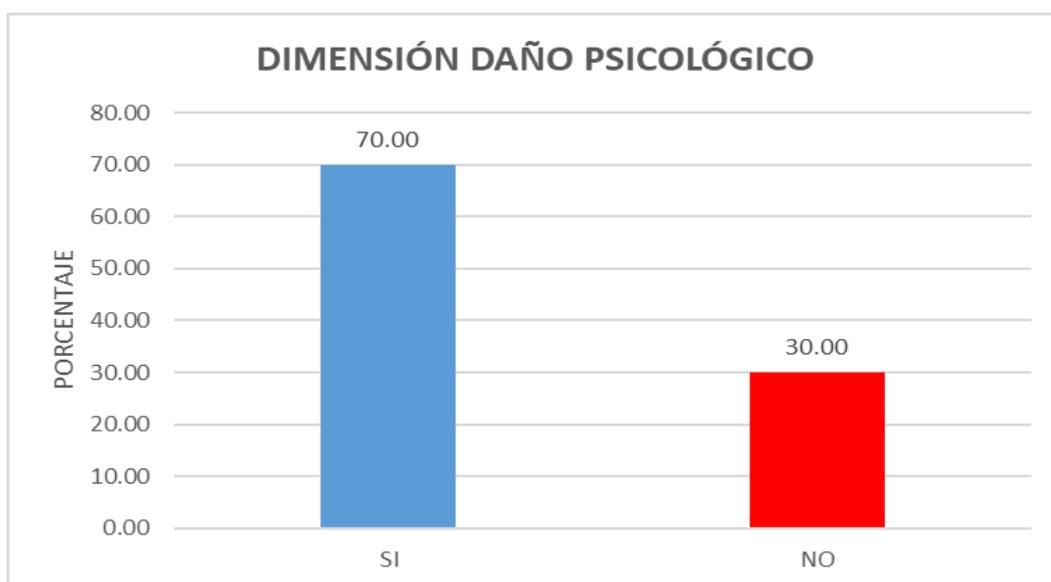


Figura 5. Dimensión 5 Daño psicológico

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que se presentaron daño psicológico en los accidentes de tránsito en un 70.00%, no se presentaron daño psicológico en los accidentes de tránsito en un 30.0%.

Tabla 7. Dimensión 6 Despiste

N°	DIMENSIÓN DESPISTE	SI	%	NO	%	N	%
01	En el accidente de tránsito causo la pérdida de vidas	30	37.5	50	62.5	80	100

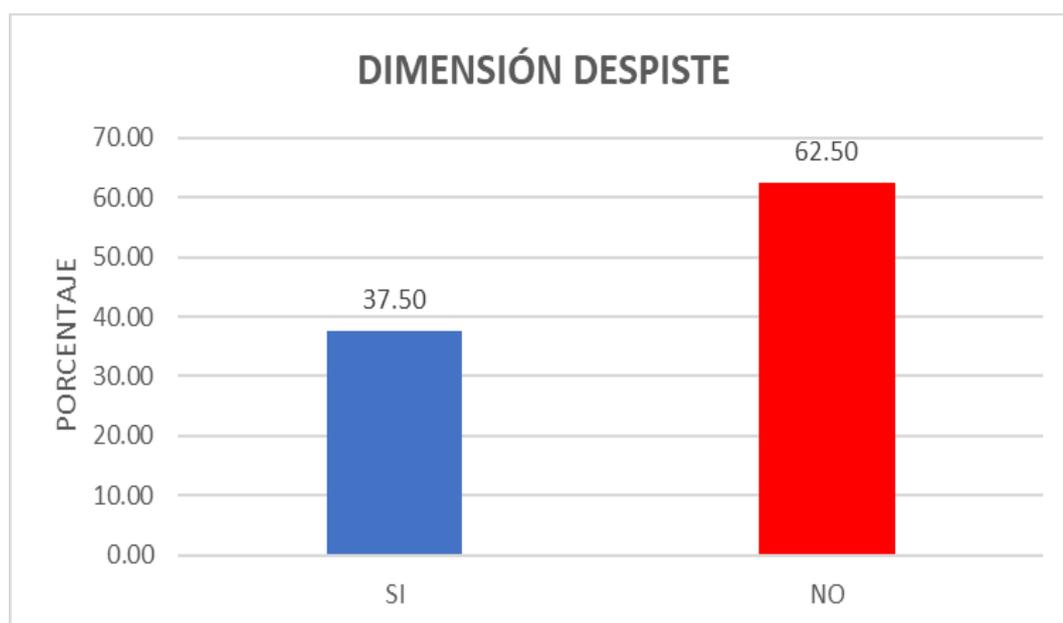


Figura 6. Dimensión 6 Despiste

Interpretación:

De los resultados se obtuvo que se presentaron despiste en los accidentes de tránsito en un 37.50%, no se presentaron despiste en los accidentes de tránsito en un 62.50%.

4.2. DISCUSIÓN

Tabla 8. Prueba de hipótesis general

Pruebas de chi-cuadrado			
	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	69,715 ^a	79	,024
Razón de verosimilitud	70,083	79	,012
Asociación lineal por lineal	,021	1	,0105
N° de casos válidos	80		

a.80 casillas (100,0%) han esperado un recuento menor que 2. El recuento mínimo esperado es ,1.

Interpretación:

Como el nivel de significatividad es menor que 0,05 ($0,024 < 0,05$) rechazamos la hipótesis nula y aceptamos la hipótesis de la investigación, luego podemos concluir que, a un nivel de significancia de 0,05; existe incidencia significativa entre la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. CONCLUSIONES

- Existe incidencia significativa entre la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019. Como se pudo apreciar, los elementos que indican en el delito de conducción vehicular en estado etílico, en el distrito de Yarinacocha son los elementos sociales y elementos jurídicos.
- Existe incidencia significativa entre el grado de alcohol que presenta el conductor y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019. Los elementos sociales que influyen en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, una de las principales problemáticas para la comisión de los delitos de homicidio culposo en el distrito de Yarinacocha, son el factor educativo, porque falta una buena educación vial, dirigida a los conductores vehiculares para que conozca las normas de prohibición de conducir en estado de ebriedad.
- Existe incidencia significativa entre el delito del peligro concreto en la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019. Los elementos jurídicos que inciden en el delito de conducción vehicular en estado etílico, en distrito de Yarinacocha, son el elemento jurídico

legal, porque los choferes a pesar de conocer el reglamento general de tránsito y legal que impiden el manejo de unidades móviles en estado etílico, vulneran estas normas y en el elemento conocimiento de las normas jurídicas, porque en la actualidad hay un elevado número de choferes que no saben las actuales modificaciones legales al delito de manejo de unidades móviles en estado etílico.

- Existe incidencia significativa entre el delito del peligro abstracto en la conducción en estado de ebriedad y los accidentes de tránsito en el distrito de Yarinacocha provincia de Coronel Portillo, 2019. No existe un diseño de Política Criminal en lo que se refiere a la prevención, reducción o represión del delito de Homicidio Culposo por Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad y del delito de Conducción Vehicular en Estado de Ebriedad.

5.2. RECOMENDACIONES

- El Estado Peruano, la Policía Nacional del Perú, las municipalidades distritales y los operadores de justicia, deben de realizar campañas de sensibilización y difusión de las normas técnicas de tránsito y norma legales referentes al delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, como una forma de prevención de este delito.
- En relación al factor social, el Ministerio Público a través de la Fiscalía de Prevención del Delito y la Policía Nacional, deben intensificar los operativos de alcoholemia, como una forma de prevención y combate de este delito.

- Se debe promover la consideración de medidas de prevención detalladas en los grupos de edad y grupos sociales, como de las razones sociales que originan los problemas en dichos grupos.
- Se debe realizar una investigación que muestre esos puntos de manera detallada. Cuando se compruebe la participación de grupos sociales específicos, se debe poner en marcha estrategias globales para tratar sus problemas. Esto puede representar una limitación del consumo de alcohol para dichos grupos y una forma de asegurarse que los que venden bebidas alcohólicas tengan parte de responsabilidad por las consecuencias de dicha venta.
- Se recomienda promover una educación dirigida a un cambio de actitud respaldada con sanciones, si es necesario; además se debe eliminar el alcohol de los lugares en que se trabaja.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alberto, E. (1999). *Derecho Penal*. Parte Especial Tomo I. Editores: Rubinzal y Culzoni. Obtenido de:
https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20110107_01.pdf
- Amuño, L.; Bocanegra, L. y Vásquez, R. (2020). El control social y el delito de conducción en estado de ebriedad en la provincia de Coronel Portillo, 2016 – 2017. Universidad Nacional de Ucayali. Obtenido de:
http://repositorio.unu.edu.pe/bitstream/handle/UNU/4342/UNU_DERECH_O_2020_T_LESLIE-AMUNO_ET_AL.pdf;jsessionid=1FB703FDFD7856B474D62A64970A4300?sequence=1
- Asmat, E. (2019). El delito de conducción en estado de ebriedad, Perú 2019. Universidad Peruana de las Américas. Lima. Obtenido de:
<http://repositorio.ulasamericas.edu.pe/bitstream/handle/upa/861/EL%20DELITO%20DE%20CONDUCCI%C3%93N%20EN%20ESTADO%20DE%20EBRIEDAD%2C%20PER%C3%9A%202019.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Buenaga, O. (2016). Metodología del razonamiento Jurídico-Práctico: Elementos para una teoría objetiva de la argumentación jurídica. Editorial Dykinson. Madrid. España p.283
- Castillo, C. (2018). Calidad de sentencias sobre conducción en estado de ebriedad expediente N° 00589-2012-0-2402-JR-PE-02 distrito judicial de Ucayali, 2018. Universidad Católica los Ángeles Chimbote. Ucayali. Obtenido de: <https://hdl.handle.net/20.500.13032/6141>

- Carnelutti, F. (2015). La teoría general de la prueba. Instituto de investigaciones jurídicas de la UNAM, 24-25.
<https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/8/3842/4.pdf>
- Chía, L. y Huamaní, S. (2010). Accidentes de tránsito en el Perú ¿Casualidad o Causalidad?. Obtenido de:
<https://docplayer.es/1373459-Luis-h-chia-ramirez-sandro-a-huamani-antonio.html>
- Código Penal Peruano – Decreto Legislativo N° 635. Lima, Perú, 08 de abril de 1991. Obtenido de:
https://apps.contraloria.gob.pe/unetealcontrol/pdf/07_635.pdf
- Dávila, C. (2017). Sanción pecuniaria para los conductores de vehículos de transporte público en estado de embriaguez. Universidad Nacional de Loja.
- Hernández, R.; Fernández, C.; Baptista, P. (2006). Metodología de la investigación. Cuarta Edición. Editorial McGraw Hill. México. p.121.
<https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Figari, R. y Parma, C. (2010). El homicidio y aborto en la legislación peruana. Editora jurídica Motivensa. Lima, Perú.
- Guanoluisa, E. (2018). Incorporar un inciso en el Art. 376 del código orgánico integral penal dentro de los delitos culposos de tránsito para sancionar a la persona que reincida en conducir un vehículo a motor en estado de embriaguez y bajo los efectos de sustancias estupefacientes psicotrópicas o preparados que los contengan. Universidad Regional Autónomo de los Andes. Ecuador. p.103
- Hurtado, J. (1987). Manual de Derecho Penal. Segunda Edición. Obtenido de:

https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20080609_04.pdf

Instituto Nacional de Estadística e Informática. (2016). Accidentes de tránsito.

Recuperado de: <https://www.gob.pe/inei/>

Lazarte, W. (2020). Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque – enero – julio del 2019. Universidad Señor de Sipán. Lambayeque. Obtenido de:

<https://repositorio.uss.edu.pe//handle/20.500.12802/7770>

Miraval, D. (2016). Implicancias del Ministerio de Transportes en el Delito de Conducción de Estado de Ebriedad en el Distrito Judicial de Tingo María 2016, Universidad de Huánuco. Obtenido de:

<http://repositorio.udh.edu.pe/handle/123456789/309;jsessionid=3E803BA8B206B40E7C708C22D3A4F0A9>

Muñoz, F. (2008). Derecho Penal parte especial. Décimo quinta edición. Valencia, España: Tirant lo Blanch.

https://www.derechopenalared.com/libros/Derecho_Penal_Parte_General_Munoz_Conde_Mercedes_Aran.pdf

Organización Mundial de la Salud. (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra.

Organización Mundial de la Salud. (2015). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.

Peña, A. (2010). Derecho Penal. Parte Especial, Tomo III. Lima, Perú: IDEMSA.

Obtenido de:

- [https://www.onpi.org.ar/documentos/publicaciones/publicaciones-del-notariado-internacional/derecho_penal_parte_especial_-_tomo_3\).pdf](https://www.onpi.org.ar/documentos/publicaciones/publicaciones-del-notariado-internacional/derecho_penal_parte_especial_-_tomo_3).pdf)
- Perú21. (16 de Mayo de 2015). Conducir en estado de ebriedad es el delito más frecuente en Lima Este. Obtenido de Diario Peru21: <https://peru21.pe/lima/conducir-ebriedad-delito-frecuente-lima-180529>
- Piza, D. (2019). Agendamiento de la conducción en estado de embriaguez en Colombia: la construcción de un problema público. Universidad Externado de Colombia. Obtenido de: <https://bdigital.uexternado.edu.co/server/api/core/bitstreams/fe91d349-b526-4844-be67-16e35efecd2c/content>
- Reátegui, J. (2015). Código Penal Comentado Volumen 2. Editora y Distribuidora Ediciones Legales E.I.R.L.
- Rodríguez Delgado, J. A. (2004). Delitos cometidos mediante el empleo de vehículos. *Foro Jurídico*, (03), 218-226. Recuperado a partir de <https://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/18357>
- Reale, M. (1997). Teoría Tridimensional del Derecho. Una visión integral del Derecho. Editorial TECNOS S.A. Madrid – España. https://enriquedussel.com/txt/Textos_200_Obras/Filosofos_Brasil/Teoria_tridimensional_derecho-Miguel_Reale.pdf
- Sajami, B. (2018). Factores que influyen en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, de los casos denunciados en la provincia de Chachapoyas- Amazonas. Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza. Obtenido de: <https://docplayer.es/96792685-Universidad-nacional-toribio-rodriguez-de-mendoza-tesis-factores-que-influyen-en-el-delito-de-conduccion-vehicular-en-estado-de-ebriedad.html>

Texto único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito (2009) Decreto
Supremo N° 016-2009-MTC. El Peruano, Lima, Perú, 22 de abril de 2009.

Obtenido de:

http://www.sutran.gob.pe/wp-content/uploads/2015/08/D_-NRO_016-2009-MTC_AL_05.05.14.pdf

ANEXO

ANEXO 2

FICHA DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



FICHA DE VALIDACIÓN
UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS
ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



ESCALA DE CALIFICACIÓN PARA EL JUEZ EXPERTO

Estimado Juez Experto (a):

Teniendo como base los criterios que a continuación se presenta, se le solicita dar su opinión sobre el instrumento de recolección de datos que se adjunta correspondiente al proyecto de investigación Titulado: **“CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y SU INCIDENCIA EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL DISTRITO DE YARINACOA PROVINCIA DE CORONEL PORTILLO, 2019”**

Marque con una (X) en SI o NO, en cada criterio según su opinión

CRITERIOS	SI (1)	NO (0)	OBSERVACIONES
1. El instrumento recoge información que permite dar respuesta al problema de investigación.			
2. La estructura del instrumento es adecuado.			
3. Los ítems del instrumento responde a la Operacionalización de las variables.			
4. La secuencia presentada facilita el desarrollo del instrumento.			
5. Los ítems son claros y entendibles.			
6. El número de ítems es adecuado para su aplicación.			

SUGERENCIAS:

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

NOMBRE COMPLETO Y FIRMA DEL JUEZ EXPERTO

ANEXO 3

INSTRUMENTO DE APLICACIÓN

FICHA DE OBSERVACIÓN DE LA CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBRIEDAD Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Apreciado colaborador: esta ficha de observación contiene ítems relacionadas con la conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito. Es importante leer atentamente, y que llene cada ítem de acuerdo a lo observado, ya que los resultados serán empleados para la 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”**

Responderás, marcando con una “X” en el espacio correspondiente.

N°	ÍTEM	Si	No
	Grado de alcohol del conductor		
1	El conductor se encuentra dentro del estándar.		
2	El conductor se encuentra por encima del estándar.		
	Delito de peligro concreto		
3	Acción peligrosa.		
4	Resultado de peligro.		
	Delito de peligro abstracto		
5	Delito de riesgo.		
6	Delito de miedo.		
	Lesiones		
7	En el accidente de tránsito el atropello causo lesiones leves a la víctima.		
8	En el accidente de tránsito el atropello causó lesiones graves a la víctima.		
	Daños psicológicos		
9	En el accidente de tránsito causo daño psicológico leve a la víctima.		
10	En el accidente de tránsito causo daño psicológico grave a la víctima.		
	Despiste		
11	En el accidente de tránsito causó la pérdida de vidas.		

ANEXO 4

FICHA PARA EVALUAR LOS EXPEDIENTES JUDICIALES



UNIVERSIDAD NACIONAL DE UCAYALI
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS
CARRERA PROFESIONAL DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

FICHA PARA LOS EXPEDIENTES JUDICIALES

	CORTE SUPERIOR DE JUSTICIA DE UCAYALI	
EXPEDIENTE	NÚMERO	AÑO <input type="text"/>
	<input type="text"/>	
PROVINCIA	<input type="text"/>	
DISTRITO	<input type="text"/>	
ORGANO JURISDICCIONAL	<input type="text"/>	
INCULPADO	<input type="text"/>	
AGRAVIADO	<input type="text"/>	
DELITO	<input type="text"/>	

ARCHIVO DEFINITIVO

ARCHIVO PROVISIONAL

FECHA DE CONCLUSIÓN DEL PROCESO

FECHA DE INGRESO DEL ARCHIVO

SE ACOGIO AL PROCESO INMEDIATO

SI

NO

PENA