



**FACULTAD DE DERECHO Y
HUMANIDADES**

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

TESIS

**“ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR INGESTA
DE ALCOHOL Y SU INCIDENCIA EN LOS CASOS
DE HOMICIDIO CULPOSO EN EL DISTRITO DE
CHICLAYO”**

**PARA OPTAR TÍTULO PROFESIONAL DE
ABOGADA**

Autora:

Bach. Castro Romero Karla Lorena

ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-5555-8226>

Asesor:

Mg. Gonzales Herrera Jesús Manuel

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-8587-9741>

Línea de Investigación:

Ciencias Jurídicas

Pimentel – Perú

2022

Aprobación del jurado:

CESAR ENRIQUE CUEVA RUESTA

Presidente de Jurado

IRMA MARCELA RUESTA BREGANTE

GONZALES HERRERA JESUS MANUEL

Secretario de Jurado

Vocal de Jurado

Dedicatoria

Esta tesis está dedicada a:

A Dios, quien como guía estuvo presente en el caminar de mi vida, bendiciéndome y dándome fuerzas para continuar con mis metas trazadas sin desfallecer. A mis padres Jorge y Mirtha quienes con su amor, paciencia y esfuerzo me han permitido llegar a cumplir hoy un sueño más en mi vida, gracias por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades porque Dios está conmigo siempre.

A mis hermanos Camila y Staly, y a mi pequeña hija Alisson Emilia, por su cariño y apoyo incondicional, durante todo este proceso, por estar conmigo en todo momento. A toda mi familia porque con sus oraciones, consejos y palabras de aliento hicieron de mí una mejor persona y de una u otra forma me acompañan en todos mis sueños y metas.

Agradecimientos

El presente trabajo agradezco a Dios por ser mi guía y acompañarme en el transcurso de mi vida, brindándome paciencia y sabiduría para culminar con éxito mis metas propuestas.

A mis padres por ser mi pilar fundamental y haberme apoyado incondicionalmente, pese a las adversidades e inconvenientes que se presentaron.

Agradezco a mi asesor de tesis, quien con su experiencia, conocimiento y motivación me oriento en la investigación.

Agradezco a todos los docentes que, con su sabiduría, conocimiento y apoyo, motivaron a desarrollarme como persona y profesional en la Universidad Señor de Sipán.

Resumen

En todas las ciudades del país, desde las más urbanizadas hasta las más rurales, en su proceso de crecimiento, se ha visto incrementado su parque automotor, es decir la cantidad de vehículos motorizados han ido en aumento, tanto para uso privado como común. Este surgimiento de la necesidad de transportar personas o cosas, han generado caos en el sistema de tránsito vehicular, y esto sumado a las emisiones de licencias “bambas” causan los accidentes de tránsito. A priori pareciese que las causas anteriores fuesen las únicas que provocan los accidentes, pero se les suma una más letal, y es el conducir algún vehículo motorizado en estado de ebriedad. Por ello, el problema de investigación es, ¿De qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021?, con el objetivo general de determinar dicha incidencia, de tal forma, la metodología fue mixta de tipo propositivo, donde la población estuvo conformada por 30 abogados expertos y 5 docentes universitario. Se concluye que, la manera que incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021, es positiva. Es decir, a mayor ingesta de alcohol mayores serán las probabilidades de casos de homicidio culposo.

Palabras clave: Accidentes de tránsito, ingesta de alcohol y homicidio culposo.

Abstract

In all the cities of the country, from the most urbanized to the most rural, in their growth process, their vehicle fleet has increased, that is, the number of motorized vehicles has been increasing, both for private and common use. This emergence of the need to transport people or things has generated chaos in the vehicular traffic system, and this, added to the emissions of “bambas” licenses, cause traffic accidents. A priori it seems that the previous causes were the only ones that cause accidents, but a more lethal one is added, and that is driving a motorized vehicle while intoxicated. Therefore, the research problem is, How do traffic accidents due to alcohol consumption affect wrongful death cases in the district of Chiclayo 2021 ?, with the general objective of determining said incidence, in such a way, the The methodology was mixed of a propositional type, where the population was made up of 30 expert lawyers and 5 university professors. It is concluded that the way traffic accidents due to alcohol consumption affect wrongful death cases in the district of Chiclayo 2021, is positive. In other words, the higher the alcohol intake, the greater the probabilities of wrongful death cases.

Keywords: Traffic accidents, alcohol consumption and wrongful death.

Índice

I	INTRODUCCIÓN	9
1.1	Realidad Problemática	9
1.2	Antecedentes de estudio.....	15
1.3	Teorías relacionadas al tema	20
1.4	Formulación del problema.....	37
1.5	Justificación e importancia del estudio.....	37
1.6	Hipótesis	38
1.7	Objetivos	38
II	MATERIAL Y MÉTODOS.....	39
2.1	Tipo y Diseño de Investigación	39
2.2	Población y muestra.....	40
2.3	Variables, Operacionalización.....	41
2.4	Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad	44
2.5	Procedimiento y análisis de datos.....	45
2.6	Criterios éticos	46
2.7	Criterios de Rigor Científico	47
III	RESULTADOS	49
3.1	Resultados en tablas y figuras	49
3.2	Discusión de resultados	61
3.3	Aporte práctico	65
IV	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	67
4.1	Conclusiones.....	67
4.2	Recomendaciones.....	68

Referencias.....	69
ANEXOS.....	71

I INTRODUCCIÓN

1.1 Realidad Problemática

1.1.1 Nivel Internacional

En todas las ciudades del país, desde las más urbanizadas hasta las más rurales, en su proceso de crecimiento, se ha visto incrementado su parque automotor, es decir la cantidad de vehículos motorizados han ido en aumento, tanto para uso privado como común.

La juventud ha cambiado, el significado de afrontar la vida ha tenido mayor repercusión en los jóvenes de la actualidad. La universidad prepara a los jóvenes de esos cambios bruscos que afrontara en su vida adulta, y esos cambios generalmente van de la mano de las bebidas alcohólicas. El consumo masivo se debe a que los jóvenes encuentran un punto de sociabilización, de motivación y de inclusión en un grupo de amigos determinado.

Según la Organización Mundial de la Salud, el 9% de jóvenes entre los 15 y 29 años de edad mueren cada año por temas relacionados al alcohol. El consumo de alcohol ocupa el primer puesto de tasa de morbilidad en América y segundo puesto en Europa.

Conducir un vehículo significa asumir ciertos riesgos. Un conductor cuidadoso siempre estará consciente de los riesgos y, al mismo tiempo, se asegurará de que el nivel de riesgo nunca alcance niveles inaceptables. El alcohol no solo afecta la capacidad de conducción, sino que también cambia la evaluación subjetiva del riesgo por parte del conductor, lo que lleva a una conducción más imprudente.

No importa cuánto alcohol se consuma, se puede alcanzar la concentración máxima de alcohol en la sangre:

- Después de un estómago vacío durante media hora,
- Una hora después de las comidas.

Por otro lado, el cuerpo humano necesita mucho tiempo para eliminar el alcohol. La velocidad a la que las personas sanas eliminan el alcohol puede

reducir la concentración de alcohol por litro de alcohol de 0,1 a 0,15 gramos por hora. Por lo tanto, después de que la persona deja de beber durante un tiempo prolongado, la capacidad de conducción aún se ve afectada.

El consumo excesivo de alcohol puede tener consecuencias neurológicas y psiquiátricas a corto y largo plazo, poniendo en peligro la seguridad vial.

Ciertos medicamentos pueden tener un efecto negativo con el alcohol, especialmente ciertas combinaciones pueden reducir la concentración. Al tomar drogas legales o ilegales con alcohol, los efectos del alcohol aumentarán. La mezcla puede causar disfunción mental, lo que es muy peligroso para el conductor. Se debe informar a los médicos sobre estos efectos farmacológicos.

En Colombia, los jóvenes han modificado las funcionalidades de las infraestructuras de la ciudad, transformando lugares como parque, O los exteriores de las universidades en sitios de consumos de alcohol. Esto es fundamental producido por la falta de supervisión y control de las autoridades, pues en ese país es ilegal la venta de alcohol a menores de edad.

En España, el 22% de los conductores consumen sustancias peligrosas, el 3,2% abusa de estas sustancias, y se estima que el 0,26% de las personas dependen del alcohol. Según la Encuesta Nacional de Alcohol y Drogas (EDADES), la mayoría de los conductores españoles son bebedores habituales, de los que el 75% de los hombres y el 50% de las mujeres son bebedores habituales, es decir, han bebido más de 7 veces en los últimos 30 días día. La capacidad del alcohol para conducir un vehículo es directamente proporcional a su concentración en sangre. (El país, 2020, párrafo 2)

En comparación con la situación sin ingesta de alcohol, la probabilidad de un accidente de tráfico con 0,5 g / l de etanol en sangre es casi el doble. Por tanto, con una ingesta de 0,8 g / l, el riesgo es casi cinco veces mayor que el de las personas que no beben.

Los conductores y peatones con alcoholemia superior a 0,5 g / l tienen cinco veces más probabilidades de morir. Se estima que en los accidentes mortales con un nivel de alcohol de 0,8 g / l, el riesgo relativo de peligro relativo es mayor en las personas de 16 a 17 años (165 veces) y en las personas de 18

a 19 años (70 veces). La causa más común de muerte entre los 16 y los 24 años es la intoxicación del conductor y, a veces, incluso los accidentes de tráfico que los acompañan de intoxicación por alcohol. (El país,2020, párrafo 4)

Cambiar el comportamiento de los conductores en el consumo de alcohol parece ser la forma más prometedora de evitar lesiones y muertes provocadas por accidentes de tráfico. Las medidas para prohibir la conducción bajo los efectos del alcohol mejorarán en gran medida la seguridad vial y reducirán significativamente el número de víctimas.

1.1.2 Nivel Nacional

Según datos del Departamento de Prevención de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, cada siete minutos hay un accidente automovilístico, 8 personas mueren por esta causa cada 24 horas, y alrededor de 3.600 casas se enlutan cada año. Además, alrededor de 36.000 personas resultan heridas en accidentes de tráfico cada año según el Ministerio de Salud. Se estima que la mayoría de ellos son causados por personas ebrias.

En Perú, se suele beber alcohol. Las empresas productoras de alcohol recomiendan la precaución al usar frases como "Si bebe, no conduzca", pero dada la realidad y las cifras, estas sugerencias parecen insuficientes para que algunos consumidores asuman poca responsabilidad.

Los accidentes de tráfico provocados por la embriaguez no se limitan a los alcohólicos ni son las únicas víctimas. Le puede pasar a cualquiera. Dos vasos de vino o tres vasos de cerveza no solo cambiarán la vista, sino que también tendrán un efecto inhibitorio, lo que hará que las personas sean más propensas a peligros como el exceso de velocidad. En este sentido, se estima que el 20% de las personas mueren en accidentes de tráfico cuya graduación alcohólica supera su capacidad de reacción. Debe recordarse que el alcohol penetra fácilmente en los tejidos humanos debido a la humedad. Por lo tanto, los órganos con mayor contenido de agua tienen concentraciones de alcohol más altas y los órganos más gravemente afectados, como el riñón y el hígado. (INEI, 2020, p.31)

Los números de accidentes de tránsito en el Perú es un problema que nos sitúa a la cabeza de los países en Latinoamérica con más números de muertes por estos accidentes. Bajo esta problemática, el estado solo ha recomendado a los ciudadanos a tomar conciencia y una cultura preventiva.

En Perú, las estadísticas señalan que entre los años 2016 y 2019, el 28% de los niños de alrededor de 13 años de edad inician su vida alcohólica. En la legislación peruana, se reconoce la existencia de drogas licitas e ilícitas, pero en cuanto al alcohol, solo se le regula en cuanto a límite de edad a los que se puede vender. (INEI, 2020, p.35)

En Perú se aprueba en el año 2002 el Seguro Obligatorio de Accidentes Vehiculares y Reparación Civil, también denominado SOAT, la cual brinda solución al desamparo económico que padecen las familias y víctimas de los accidentes, pero es inútil ante la pérdida de la vida humana o lesiones que producen discapacidad permanente.

En Cuzco, específicamente en la universidad Andina del Cuzco, el concejo universitario de la mano de las autoridades han llegado a acuerdos a fin de controlar el consumo de alcohol y evitar se incremente su consumo. Si bien los mayores de 18 años pueden tomar sus decisiones siempre respetando la ley y los bares no dependen de las universidades, estos acuerdos permiten evitar actuaciones vergonzosas por partes de los estudiantes, acciones que creaban una mala imagen a la universidad.

Según la Policía Nacional del Perú (PNP), la tercera causa de accidentes de tránsito en el país es ocasionado por conducir en estado de ebriedad. Solo en 2018, hubo 6.602 accidentes causados por conductores ebrios, de los cuales 3.019 ocurrieron en Lima, seguidos de Arequipa (491), La Libertad (342), Puno (307), Piura (275) y Cusco (267).

Ante las graves y fatales consecuencias de este comportamiento, la Ley Penal lo tipifica como delito, y quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol y serán condenados a ocho años de prisión por violar el derecho a la vida.

Por lo tanto, es importante que los conductores comprendan su comportamiento y hagan arreglos para contratar a otros conductores cuando

consuman bebidas alcohólicas. Aunque el Código Nacional de Tráfico estipula un límite permitido para beber (0,5 gramos por litro de sangre), el MTC advierte a quienes conducen en estado de ebriedad y provocan un accidente, nunca más podrán obtener una nueva licencia de conducir.

Si una persona es detenida y se descubre que conduce bajo los efectos del alcohol o de una determinada droga sin causar ningún daño, será multado con S / 2,100 y su licencia de conducir suspendida por tres años.

1.1.3 Nivel Local

En la región de Lambayeque, específicamente en el distrito del mismo nombre, han fallecido noventa y cuatro (94) personas y otras ciento treinta y cinco (35) resultares con lesiones en la primera mitad del año 2019. Según la Dirección de criminalística de la Policía Nacional del Perú con sucursal en Lambayeque, los casos producidos por accidentes de tránsito en la primera mitad del 2019, se vienen dando todos los años, provocando que los familiares y damnificados se encuentren desamparados económicamente por los gastos que acarrea el tratamiento de las lesiones. (Diario la República, 2019, párrafo 3)

En siete distritos del área de Lambayeque, la frecuencia de accidentes de tránsito es mayor, principalmente debido a que los conductores beben o conducen a exceso de velocidad.

El general Jorge Pérez Flores, titular del Distrito Policial de Lambayeque, dijo que, según las estadísticas, 108 personas murieron en accidentes este año, 80% de los cuales ocurrieron en la Carretera Panamericana Norte.

Los puntos principales son: la carretera que conecta el área de Chiclayo y La Vitoria-Lambayeque-Ferreñafe-Pomalca-Tumán-Cayaltí, y José Leonardo Ortiz.

Pérez Flores dijo que, si bien el número de muertos ha disminuido respecto al año pasado, para evitar incidentes desafortunados durante las celebraciones de fin de año se fortalecerán las campañas publicitarias y acciones. La Policía de Carreteras trabaja con Sutran para realizar acciones preventivas a través de operativos. La coordinación continúa reduciendo el

número de accidentes. Queremos que los conductores sean conscientes de esto y eviten exponerse ellos mismos y la vida de los pasajeros.

El Comité Regional de Seguridad Vial de Lambayeque espera reducir la incidencia de accidentes de tránsito en la región, especialmente en vías urbanas y carreteras.

Elizabeth Cerna Correa, Coordinadora del Comité de Seguridad Vial de Lambayeque, recordó que, en comparación con el mismo período de 2016, el número de accidentes de tránsito graves y leves reportados en 2016 aumentó en un 43%. En 2016 se registraron 472 accidentes de tráfico.

Además, el número de muertes en la zona de Lambayeque aumentó en un 12% en 2016, llegando a 64 muertes.

Es por eso que han trabajado mucho en temas de seguridad vial a través de campañas educativas, especialmente en lugares clave donde ocurrieron accidentes de tráfico.

La mayoría de los accidentes de tránsito ocurren en las áreas urbanas de Chiclayo, como la intersección de las avenidas Leonardo Ortiz y Salaverry; Bolognesi y Sáenz Peña, Pedro Ruiz y Balta; y carreteras de gran altura en La Victoria, y otros puntos clave.

Elizabeth Cerna señaló que los accidentes de tráfico se deben principalmente a la imprudencia de los peatones y la negligencia del conductor. Actualmente, los conductores y las personas que utilizan teléfonos móviles al cruzar carreteras informan de una alta tasa de uso de teléfonos móviles.

Mencionó que la Policía Nacional está obligada a votar sobre el uso de teléfonos móviles, no usar cinturones de seguridad y no usar cascos para conductores y ocupantes de motocicletas lineales. Además, se debe imponer una multa por conducir en estado de ebriedad.

El funcionario informó que el "Plan Nacional de Seguridad Vial 2017-2021" se encuentra vigente y el documento se convertirá en una herramienta de trabajo del plan, que se desarrollará en la zona de Lambayeque. Destacó que se conformando un comité para elaborar el Plan Regional de Seguridad Vial.

Cerna manifestó que está claramente cooperando con las Diputaciones Provinciales de Chiclayo, Ferreñafe y Lambayeque; así como con la Policía Nacional y organizaciones como Touring Automóvil Club, Indecopi, Sunat, empresas de transporte y asociaciones de población.

Por tal sentido, la investigación tiene la finalidad de determinar de qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021

1.2 Antecedentes de estudio

1.2.1 Nivel Internacional

Meza (2017), en su investigación titulada “Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana” cuyo objetivo es analizar qué factores causan el homicidio en accidentes de tránsito y cuya investigación es descriptiva jurídica de diseño documental. El autor concluye que, si no se demuestra el dolo en los accidentes de tránsito provocados en estado de ebriedad, el conductor es acusado por homicidio culposo. Y plantea modificar el código penal en cuanto al homicidio culposo ya que se contrapone al bien jurídico como es la vida. (p.109)

De la misma manera Quiroga (2017), en su investigación denominada “Desglose del art 261 del código penal; homicidio, lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito”, cuyo objetivo es determinar si un accidente de tránsito provocado por el estado de ebriedad se considera como un homicidio involuntario o si hay presencia de dolo. La investigación es de tipo documental descriptiva, por lo tanto, no presenta población de estudio y cuya técnica de recolección de datos fue la investigación documental. El autor concluye que el mero hecho de manejar en estado de ebriedad se demuestra el dolo de sus acciones, es decir que el sujeto ebrio no puede decir que fue algo fortuito. (p.99)

Márquez (2016), en su investigación denominada “El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia”, cuyo objetivo es determinar una nueva tasa límite de alcoholemia debido a que los conductores se aprovechan de esta medida alcoholizándose sin llegar al punto crítico. La metodología es de carácter descriptivo, inductivo y deductivo, el estudio no presenta población de

estudio. El autor concluye que los conocimientos médico-científicos permiten determinar la tasa de alcoholemia, la cual es muy alta en España, ese límite debería disminuir, a fin de criminalizar la conducción tras ingesta de alcohol en una mayor proporción. (p.91)

Asimismo, Amancha (2016), en su investigación denominada “El consumo de alcohol en los conductores y los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato”, cuyo objetivo principal de la investigación es analizar el consumo de bebidas alcohólicas en los habitantes de la ciudad de Ambato. Esta investigación se desarrolló bajo dos enfoques, el cualitativo y el cuantitativo, a fin de comprender y explorar la problemática en cuestión y la muestra se conformó por 120 agentes de tránsito y 7 jueces. El autor concluye que las personas que conducen algún tipo de vehículo motorizado si tienen conocimiento del efecto adverso que tiene el consumo de alcohol en el desenvolvimiento de la conducción. También señala que justo en los días donde hay más propensión a consumir alcohol, como sábados y domingos, hay menos vigilancia policial en la ciudad de Ambato. (p.79)

Izquierdo (2016), en su investigación titulada “El Alcohol como causa de las Infracciones de Tránsito”, cuyo objetivo general es analizar el problema que causa el alcohol desde el enfoque práctico jurídico. Esta investigación se realizó a través de la revisión documentaria y se apoyó de las estadísticas obtenidas de la Agencia nacional de Tránsito de Ecuador. El autor concluye que el 90% de los accidentes de tránsito se deben al factor humano, esto es debido a que la acción de conducir un vehículo es muy compleja, requiere de toda nuestra capacidad mental, como la orientación, reflejos, etc. También observó que las infracciones a la ley de tránsito han disminuido, gracias al endurecimiento de las penas, pero no en la cantidad deseada, por lo que aun en Ecuador se necesita de más campañas de concientización. (p.115)

Según las investigaciones anteriores, los autores denotan la urgencia de cambiar la calificación de homicidio culposo a DOLOSO en cuanto a conductores en estado de ebriedad y a su vez disminuir el límite de alcoholemia en sangre, permitiendo volver más rígida las normas.

1.2.2 Nivel Nacional

Para Sajami (2018), en su investigación titulada “Factores que influyen en el delito de Conducción vehicular en estado de ebriedad” cuyo objetivo es determinar qué factores inciden en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad. La investigación es de tipo no experimental descriptivo y la muestra se conformó por 50 casos denunciados de conducción bajo estado de ebriedad. El autor concluye que este incremento en la cantidad de vehículos motorizados es importante para el desarrollo de la sociedad, pero que últimamente trae consigo un aspecto perjudicial, y es el incremento de accidentes provocados por conductores en estado de ebriedad. El autor señala que esto es causado por factores sociales y judiciales. (p.78)

Según Chate (2017), en su investigación denominada “El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación”, cuyo objetivo es determinar qué factores inciden en el delito de conducción en el estado de ebriedad. La investigación fue de diseño no experimental y transversal, y la muestra se conformó por abogados especializados. El autor concluye que un factor decisivo en los accidentes de tránsito por ebriedad son las maneras de colaboración del delito, esto quiere decir que el comportamiento del copiloto y terceros puede influir en la realización de delitos estando en estado de ebriedad. Pues los participantes indirectos del delito tienen responsabilidad en cuanto a que no evitaron que el conductor ebrio use el medio de transporte. (p.73)

Vilca (2017), en su investigación titulada “La función de la responsabilidad civil derivada de la comisión del delito de peligro común en la modalidad de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad” cuyo objetivo es entender la naturaleza jurídica del delito y establecer que funciones acarrea la responsabilidad civil. Esta investigación emplea el método dogmático y una perspectiva funcionalista. El autor concluye que las funciones de la responsabilidad civil son satisfactorias, equivalentes y distributivas, desde el punto de vista didáctico. Y desde el punto de vista económico tiene como funciones disminuir la cantidad y gravedad de accidentes y reducir los costes sociales. (p.96)

Sánchez (2016), en su investigación denominada “Incremento del delito de peligro común por conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad” cuyo objetivo es determinar qué factores impulsan el crecimiento del delito de conducción en estado de ebriedad. La investigación utiliza el método descriptivo-estudio de casos, cuya población se conformó por denunciados en delitos de conducción en estado de ebriedad, la muestra abarca un total de 60 personas. El autor concluye que los factores jurídicos permiten que los procesos a conductores en estado de ebriedad sean archivados, por lo que prevé que esta modalidad de delito incrementara. (p.119)

De la misma manera Ccorihuaman (2016), en su investigación denominada “Características del consumo de bebidas alcohólicas en estudiante”, cuyo objetivo principal es determinar qué factores inciden en el consumo de alcohol a los estudiantes de universidades. La investigación es de diseño no experimental, descriptivo, transversal de enfoque cuantitativo y nivel aplicativo, cuya población y muestra se conformó por 119 alumnos de enfermería de la Universidad andina de Cuzco. El estudio es de tipo descriptivo y transversal. El autor concluye que es preocupante la cantidad de estudiantes que ingresan a clases después de la ingesta de alcohol, resultado confirmarlo el 50% de encuestados, esto es debido a que el alcohol es barato y lo consideran una forma de sociabilizar. (p.201)

Los autores anteriores señalan que los factores jurídicos permiten los incrementos de estos delitos, al permitir que ser archivarán casos de homicidio culposo.

1.2.3 Nivel Local

Según Ruesta (2016), en su investigación denominada “Consideraciones del factor humano en el sistema vial para la reducción de accidentes de tránsito y su severidad”, cuyo objetivo es determinar en qué medida los accidentes de tránsito son producidos por un error humano en comparación de un estado de ebriedad. La investigación se desarrolló a través del método jurídico teórico o documental. El autor concluye que la mayoría de accidentes de tránsito se deben al error humano, es decir no se cometen actos irresponsables, por lo que

estos accidentes pueden ser evitados si se estudia más profundamente la comprensión humana al momento de la conducción. (p.88)

Para Sandoval (2016), en su investigación titulada “Incidencia del delito de peligro común: conducción en estado de ebriedad y la importancia del dosaje etílico”, cuyo objetivo es determinar qué factores inciden en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad. La investigación tuvo diseño no experimental descriptivo. El autor concluye que estos factores son el social, determinado por la educación del individuo, el cual carece de una educación vial y falta de concientización, y el otro factor es el jurídico, porque gran parte de los conductores desconocen las nuevas modificaciones legales de las normas. (p.97)

Lazarte (2020), en su investigación titulada “Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque”, cuyo objetivo principal es determinar que factores inciden en el incremento de accidentes de tránsito tras la ingesta de alcohol. La investigación uso el método Hipotético deductivo y la medición estadística descriptiva. La población y muestra se conformó por 55 casos por denuncia por conducción en estado etílico. El autor concluye que no hay planes para la prevención o reducción de homicidio culposo por conducción en estado de ebriedad, solio existen proyectos pilotos. También concluye que hay casos en que se logra imputar al conductor bajo estado de ebriedad por homicidio doloso. (p.107)

Los autores denotan que los accidentes provocados por conductores en estado de ebriedad se deben a factores sociales, la falta de educación vial, el desconocimiento de la regulación en esta problemática y la falta de proyectos que prevengan estos accidentes son los principales factores sociales que inciden en los accidentes de tránsito.

1.3 Teorías relacionadas al tema

1.3.1 El alcohol

Según a la ciencia química, con certeza se sabe que el alcohol etílico o etanol es un tipo de alcohol apto para el consumo. Las bebidas derivadas de ella, tales como las bebidas alcohólicas son consideradas drogas aceptadas tanto legal como socialmente y de mayor consumo en la actualidad.

Se les considera como droga debido a su efecto hipnótico, provocado por los barbitúricos que lo componen, por lo que podemos concluir que el alcohol etílico inhibe el sistema nervioso central.

En cuanto a la elaboración de las bebidas alcohólicas, podemos diferenciarlas en dos grupos:

- **Bebidas Destiladas:** son aquellas bebidas que, para incrementar sus grados de alcohol, se le tuvieron que realizar un procedimiento especial para adquirir esos grados de forma artificial. Aquí se encuentra el whisky, vodka, coñac, etc.
- **Bebidas Fermentadas:** son aquellas bebidas en donde sus grados de alcohol se consiguieron gracias a la fermentación de su insumo principal como frutas, gramíneas, etc. Aquí se encuentran el vino, cerveza, etc.

Todas las bebidas alcohólicas en su etiqueta presentan el grado de alcohol, esto nos da a conocer cuanto porciento de alcohol está conformada la bebida respecto a su volumen, por ejemplo, una bebida con treinta grados de alcohol quiere decir que el volumen del líquido en el envase este compuesto por treinta por ciento de alcohol.

El consumo de estas bebidas alcohólicas produce cierto estado de embriaguez, la cual perturba la capacidad cognitiva del ser humano, entorpece los reflejos físicos del cuerpo y se pierde la conciencia.

El artículo N.º 243 del código penal peruano señala que la intoxicación o embriaguez resultado de la ingesta de bebidas alcohólicas produce en el consumidor efectos como la notable disminución de la capacidad física y mental,

capacidades que se requieren para realizar actividades como la conducción de algún vehículo motorizado.

Para tener un punto de referencia en cuanto a la consideración de una persona como ebria o no, se maneja los termino de nivel de alcohol en sangre y el límite de alcohol permitido legal para realizar la conducción de algún vehículo, términos que se tratara posteriormente.

Estos niveles de alcohol en sangre se miden a través de una prueba de Alcoholemia, esta prueba mide los gramos de alcohol por litro de sangre o por volumen de aire exhalado.

1.3.2 Bajo los efectos del alcohol

La fatiga es un agotamiento físico o mental provocado por el trabajo duro, que producirá un desequilibrio en el sistema de respuesta al estímulo, afectando la respuesta del conductor y haciendo que la respuesta sea más lenta.

Lo que sueño hace es que el organismo mantenga un estado unificado. El sueño se caracteriza por bajos niveles de actividad física (presión arterial, respiración, latidos del corazón) y menor respuesta a los estímulos externos.

La somnolencia constituye un estado previo al sueño, que se manifiesta como una sensación de pesadez y torpeza, no relacionada con el sueño en sí, sino con las necesidades de sueño del conductor.

El número de movimientos oculares disminuye y la velocidad de los movimientos oculares se ralentiza, por lo que recopilamos menos información del entorno y la calidad es menor.

La percepción de la luz y la señal es mala, sobre todo cuando son de color rojo, el área de los ojos necesaria para calcular la distancia correctamente empeora.

Es difícil calcular correctamente su propia velocidad y la velocidad de otros usuarios de la vía. Los problemas de adaptación de los ojos parecen cambiar

con la luz, por lo que es más probable que ocurra deslumbramiento. El campo de visión se reduce, por lo que el efecto de visión de túnel se puede producir con mayor intensidad.

La capacidad para procesar dos fuentes de información al mismo tiempo se ve gravemente afectada, lo que es peligroso, especialmente en determinadas situaciones complejas.

La atención se centra en el centro del campo de visión, lo que dificulta la percepción de elementos al borde de la carretera.

Mantener un nivel de atención adecuado durante mucho tiempo se pondrá más difícil.

Bajo la influencia del alcohol, si el tiempo de conducción es largo o hay elementos importantes cerca de la carretera, es más probable que el conductor se distraiga, especialmente en situaciones complicadas.

Ante esto, es obvio que el alcohol cambiará mucho el proceso de toma de decisiones durante la conducción. Como todos sabemos, una correcta toma de decisiones es muy importante para garantizar la seguridad vial, ya que la mayoría de los accidentes son provocados por accidentes de tráfico.

Debido a los cambios de percepción y atención, la absorción de información, luces, señales y obstáculos es insuficiente.

Como se mencionó, los movimientos motores se vuelven descoordinados y no lo suficientemente precisos.

Además, uno de los cambios más importantes y serios que encontrará al beber alcohol es el aumento del tiempo de reacción porque todo el proceso de toma de decisiones se ralentiza.

Por ejemplo, bajo la influencia del alcohol, necesitará más tiempo para detectar si el vehículo de delante se ha detenido y elegir entre frenar o evitar.

El movimiento habitual de los ojos se ha deteriorado, este movimiento inercial normalmente puede reconocer objetos en el entorno. Puede provocar la aparición de otros movimientos oculares anormales, que pueden dificultar la visión.

La visión periférica (campo de visión) se reduce, especialmente cuando es necesario distribuir la atención entre dos estímulos visuales que necesitan ser analizados al mismo tiempo, lo que permanece constante durante todo el proceso de conducción del vehículo.

La apreciación de la distancia y la velocidad es falsa, porque como se mencionó anteriormente, el alcohol puede afectar la visión y la distancia y la velocidad solo se pueden percibir a través de los ojos.

La modificación de la apreciación o valoración del riesgo se manifiesta en que el conductor pierde la autocrítica, aumenta su coraje y sobreestima sus propias capacidades, lo que le lleva a despreciar los riesgos y peligros.

1.3.3 Medidas de alcohol según su variedad

Para saber cuánto alcohol se consume, se medirá según la unidad de bebida con la sigla UB, por lo que una unidad de bebida tiene una graduación alcohólica pura de 8 a 10 gr.

-Un vaso de cerveza = 1 UB

-Un vaso de vino = 1 UB

-Un vaso de ron (mixto) = 4 UB

Para controlar accidentes, el organismo sanitario responsable del problema ha establecido un límite en el consumo de bebidas alcohólicas, que no debe superar los 30 gramos. El contenido de alcohol diario de los hombres es equivalente a 3 BU 210 gramos por semana (21 BU); las mujeres beben 20 gramos de alcohol por día (2 SU) y 140 gramos por semana (14 SU). Según la definición de la Organización Mundial de la Salud, el alcoholismo se define como la ingesta diaria de mujeres de más de 50 gramos de alcohol y la ingesta diaria de hombres de más de 70 gramos.

-Consumo bajo: 1 a 2 tazas por uso

-Consumo medio: 3 a 4 tazas cada vez

-Consumo alto: si es igual o superior a 5 tazas.

1.3.4 Algunos tipos de bebedores

Las personas que consumen cualquier tipo de bebida alcohólica no pueden ser consideradas alcohólicos, ya que depende de muchos aspectos, como un metabolismo saludable, que puede hacer que te deshagas del alcohol rápidamente, puede deberse a tu peso, genética y tus decisiones para decidir cuánto alcohol consumir, mencionaremos diferentes tipos de bebedores en los siguientes párrafos:

a) Bebedores abstemios:

Estos bebedores son personas que casi nunca han bebido bebidas alcohólicas, o solo beben pocas veces al año, en ambos casos solo beben un vaso de alcohol y beben para ellos en fechas muy especiales para que no se emborrachen.

b) Bebedores sociales o moderados

Son personas que beben con sus amigos, el trago constituye la vida social de la persona, pero esto no es importante en su desarrollo social, porque no le gusta emborracharse al extremo, y cuando esto suceda, será en una situación especial, ya sea una celebración de familiares o amigos o algún logro especial, etc.

c) Beber en exceso:

En este caso, se refiere a personas que beben más de 1 litro al día, por lo que se emborracharán muchas veces en un mes; sin embargo, al tomar bebidas alcohólicas, es difícil controlar la cantidad y frecuencia de su consumo.

Este tipo de bebedor dejará muchas cosas importantes en su vida diaria para beber, por lo que es propenso a sufrir accidentes de tráfico, peleas con familiares, amigos o extraños, y encuentra que el nivel de consumo de alcohol es muy grave.

Bebedores alcohólicos:

En comparación con otros tipos de bebedores, la diferencia entre este bebedor es que solo este bebedor no puede determinar el límite superior de consumo, una vez que usted comienza a beber, no puede dejar de beber ni determinar el momento para beber.

Es una persona que depende del alcohol, porque ya no puede decidir en qué circunstancias y cuánto beber, no considerará los efectos nocivos de beber en su salud o en las relaciones con los demás, no, una vez que comienza. puede dejar de beber para emborracharse cada vez que beba hasta quedar intoxicado.

En este punto, la persona se volverá dependiente del alcohol, ya sea mental o físicamente, y el lugar donde la reunión no es beber. Los alcohólicos no se divertirán y se aburrirán. Hasta este punto, el bebedor afectará a su familia., Amigos y relaciones laborales.

1.3.5 Legislación de tránsito

Sin leyes y reglamentos, el tráfico será insostenible. Recordemos que la ley es el fundamento de la sociedad. Sin ley, el orden será imposible. Sin orden, no habrá desarrollo de las actividades humanas. Por lo tanto, faltan normas que regulen el tránsito.

El transporte (actividad indispensable en la vida humana) puede generar confusión, por lo que el marco legal que regula esta importante práctica para mejorar la vida y el progreso humano debe ser adecuado y suficiente antes de que la sociedad lo necesite.

Viajar es la necesidad y el derecho de la comunidad, y contar con leyes adecuadas para garantizar la seguridad vial es parte de la calidad de vida, y se puede lograr un transporte eficiente en un entorno justo.

Esto es responsabilidad del estado el cual tiene la obligación para supervisar los vehículos de motor. Así nació el ejercicio de estos derechos y se promulgaron leyes y reglamentos en materia de transporte, tráfico y seguridad vial.

El Estado tiene la obligación de garantizar y permitir que todas las personas circulen por la vía pública con el menor riesgo posible, este es el derecho básico de las personas. Sin embargo, todo derecho implica obligaciones, responsabilidades o prohibiciones. Todo ciudadano debe ejercer sus derechos respetando a los demás. A partir de lo que se dice más adelante, las obligaciones personales y sociales tienen la obligación de obedecer, prestar atención y cuidado.

Con el fin de proteger la integridad de las personas y sus bienes, se han promulgado una serie de normas, leyes y reglamentos al momento de trasladarse de un lugar a otro dentro del Perú, así como a las personas y lugares afectados por estos desplazamientos. Prevenir y controlar situaciones que puedan afectar la seguridad vial.

La vigente Ley Penal Organizacional Integral, la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial y sus disposiciones regulan todos los aspectos inherentes al comportamiento de los conductores, peatones y usuarios de la vía en Perú, que muchas veces se oponen entre sí.

1.3.6 Los diferentes tipos en relación a los accidentes de tránsito

Respecto a la víctima, y si es conductor es no culpable, podemos decir que es un "accidente", y la mayoría de los accidentes se pueden prevenir y evitar. Es poco probable que sean causados por cambios repentinos en el entorno del conductor (rayos, terremotos, etc.) o en el cuerpo (paro cardíaco, etc.). Una pequeña parte se debe a fallas en la fabricación del vehículo (debido a que el proceso de fabricación también es incorrecto, no se puede descartar un error humano).

Asumiendo que la ley reconoce que incluso si los "accidentes " debe ser investigado, se puede clasificar según su gravedad, según el daño personal y / o material que haya causado.

Por lo tanto, se considere las siguientes categorías:

Salir de la carretera, volcar y perder el control, rodar, colisión entre dos coches, colisiones múltiples o en cadena. Es muy importante comprender todas

las causas del accidente, especialmente si otras personas se ven afectadas por el accidente, excepto el conductor o la persona que causó el accidente.

Todos estos accidentes se pueden deber a las siguientes situaciones: uso insuficiente de recursos, falta de toma de medidas preventivas encaminadas a evitar o reducir la gravedad de los daños ocasionados por el accidente. Por ejemplo, no usar el cinturón de seguridad o el casco cuando se maneja una motocicleta. Esto se debe al factor humano, que esta es la principal causa de accidentes de tráfico. Si el conductor es el responsable, esto es un factor agravante en la multa por el accidente.

A continuación, según frecuencia e importancia, se explican en detalle algunos factores que propician los accidentes de tránsito:

- Conducción en estado de ebriedad, estupefacientes u otras sustancias (medicinales o no medicinales).
- Conducir imprudentemente u omitir simulacros de seguridad obligatorios.
- Adelantar en zona no permitida (riesgo de colisión frontal muy grave).
- Conducir sin prestar atención a las señales de tránsito (pasar semáforos en rojo o no detenerse en una señal de alto)
- Conducir en el carril opuesto-
- Conducir a exceso de velocidad (existe riesgo de volcar, chocar con otros autos que entran / salen de la pista, Derrapar).

1.3.7 Análisis de Derecho Comparado

La Organización Mundial de la Salud anunció que aproximadamente 1,35 millones de personas mueren en accidentes de tráfico en todo el mundo cada año. Los accidentes de tráfico han provocado una pérdida del 3% del producto nacional bruto de muchos países.

1.3.7.1 Argentina

tolerancia cero. Este país considera los siguientes aspectos de la conducción bajo los efectos del alcohol. El contenido máximo de alcohol de un conductor privado es de 0,5 g / litro de sangre.

Transporte público: contenido de alcohol 0 g / litro de sangre

Motociclista: Contenido de alcohol 0 g / litro de sangre

1.3.7.2 Chile

Los países del sur muestran las siguientes características en cuanto a beber y conducir: más de 0,3 a 0,79: los conductores ebrios se consideran conductores ebrios. Por encima de 0,8: está intoxicado.

1.3.7.3 Ecuador

En este país del norte se deben seguir las siguientes reglas: Si el contenido de alcohol por litro de sangre es de 0.3 o 0.8 gramos, se impondrá una multa de US \$ 340. Además, la pérdida de puntos en el carnet de conducir es de 5 puntos (5 días de cárcel). Si el contenido de alcohol en sangre supera los 1,2 gramos por litro, se impone una multa de 1.020 dólares y se revoca la licencia de conducir por 60 días y 30 días de prisión.

1.3.7.4 Panamá

Los conductores cuyo contenido de alcohol en el aliento se mantenga por debajo de 24,111 microgramos por decilitro solo recibirán una advertencia. Los conductores que consuman alcohol y conduzcan a gran velocidad serán multados con \$ 150, y si existen factores agravantes, la multa se incrementará en \$ 2500 y la licencia de conducir eventualmente se cancelará.

1.3.7.5 México

En este país, el límite de alcohol para conducir en estado de ebriedad es de 0.40 grados (una copa de vino o cerveza). Además, el tiempo de detención por conducir en estado de ebriedad es de más de 12 horas.

1.3.7.6 Brasil

En 2008, el ex presidente Ignacio Lula (Ignacio Lula) aprobó la ley que prohíbe conducir un vehículo con grados de alcohol en la sangre e impone una multa de \$ 595.

1.3.7.7 Inglaterra

El país de los conductores ebrios del Reino Unido permite hasta 0,8 gramos de alcohol en la sangre.

1.3.7.8 Bolivia

Los países de las tierras altas pueden tolerar hasta 0,7 gramos de alcohol por litro de sangre.

1.3.7.9 España

La ley del país de origen estipula que cada litro de sangre solo puede contener 0,5 gramos de alcohol.

1.3.7.10 Suecia

La ley sueca solo permite que los conductores contengan hasta 0,2 gramos de alcohol por litro de sangre.

1.3.8 Comparación del Homicidio Culposo en el Marco Regulatorio Comparado

En cuanto a las cuestiones relacionadas con el homicidio culposo en el "Marco Regulatorio Comparativo", puede consultar las siguientes normativas relacionadas:

Argentina: En su Código Penal Nacional Argentino:

Artículo 6 - Principio de culpabilidad.

La violación a la ley es dolosa o culposa. La forma del delito debe estar claramente definida en la Ley. Una diferencia muy obvia es que en el Código Penal Peruano si hay una disposición clara para el homicidio que señala cuál debe ser la pena según el caso y eso se expresa en un artículo tomando en cuenta que el homicidio culposo se da sin intención de ocasionarlo, se señaló claramente que la muerte por negligencia ocurrió cuando nadie la implementó deliberadamente. En cambio, en la ley penal de Argentina no se reglamentó este tema en un artículo preciso.

Colombia: En su Código Penal colombiano:

Artículo 109. Homicidio culposo.

La pena prevista en el artículo 14 de la Ley 890 de 2004, sostiene que el que mate a otra persona por negligencia será condenado de veintidós (32) a ciento ochenta (108) meses de prisión, y una pena de veintiséis (26) a los ciento cincuenta (150) salarios mínimos mensuales reglamentarios vigentes. Cuando se utilicen herramientas motorizadas o armas de fuego para cometer delitos, se privará entre cuarenta y ocho (48) a noventa (90) meses, del derecho a conducir automóviles y motocicletas, así como del derecho a poseer y portar armas.

Tanto el Código Penal colombiano como el Código Penal peruano regulan el delito de homicidio culposo de manera similar, e incluso regulan el delito de homicidio culposo con el mismo nombre y definición similar. La diferencia que podemos encontrar en el Código Penal colombiano en comparación con el Código peruano es que expresa el homicidio culposo de una manera más amplia y ha tipificado las penas por años de duración años.

México: en su Código Penal del Estado de México

Artículo 241 El delito de homicidio lo comete una persona que haya privado a otros de su vida. Cualquiera que sepa que tiene una enfermedad grave, incurable y mortal que contagia a otros o causa la muerte será condenado por homicidio. El derecho penal de México es muy diferente al derecho penal de Perú, porque en el Perú se regula el tema del homicidio culposo, a diferencia de México, solo se regula sobre homicidio, mas no por culpa.

1. Comparación de la conducción en estado de ebriedad en el marco regulatorio

En cuanto a los temas relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol en el "Marco normativo comparativo", puede consultar las siguientes normativas relacionadas:

Argentina: En su Código Penal Nacional Argentino:

Artículo 33 - Si, durante la intervención policial, el imputado se encuentra en estado de alcoholismo o bajo la influencia de alguna sustancia toxica que es

peligroso para él o para un tercero, las autoridades lo dirigirán e inmediatamente a la atención médica. Establecer y tener las precauciones de seguridad pertinentes. Reglamento de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (Ley N ° 1472)

Artículo 156- Cuando un acusado de cometer un delito flagrante se encuentra en estado de alcoholismo o bajo la influencia de algún veneno, debe ser enviado a un centro de salud de inmediato, y las medidas preventivas pertinentes no deben verse afectadas. Ley de Procedimiento Ordinario del Municipio de Buenos Aires (Ley No. 12)

Artículo 20- Cuando una persona sospechosa de infringir la ley se encuentra en estado de alcoholismo o bajo la influencia de algún veneno, las autoridades deben llevarlo directamente a una institución médica.

Las similitudes tanto del Código Penal argentino como el Código Penal peruano estipulan la diferencia entre beber y conducir. Podemos ver que hay más leyes y reglamentos en el Código Penal argentino que regulan beber y conducir, que es diferente al Perú. Solo la Ley Penal regula este tema.

Colombia: En su Código Penal colombiano:

El derecho penal peruano es muy diferente al derecho penal colombiano en cuanto al manejo en estado de ebriedad, porque el derecho penal colombiano no estipula el tema del manejo en estado de ebriedad, que es diferente al derecho peruano, e incluso evidente.

México: En su Código Penal del Estado de México.

Artículo 62. Independientemente de los daños y perjuicios, el delito se sanciona únicamente de conformidad con las multas previstas en el primer párrafo del artículo 60. Mientras el imputado no se encuentre en estado de ebriedad, el infractor responderá por el delito. Las similitudes entre el Código Penal de Perú y el Código Penal de México se reflejan principalmente en dos aspectos. Ambos expresan o regulan el delito de conducir en estado de ebriedad, pero la diferencia es la siguiente: en Perú se muestra de una manera más personalizada y clara, a diferencia de México, se menciona dentro de los delitos culposos o en otro artículo.

1.3.9 Análisis de Jurisprudencia

1.3.9.1 Caso N.º 1: Expediente N.º 0256-2013-TJPU-J/CSJL

Luis Enrique Montenegro fue acusado por homicidio, crímenes de lesa humanidad, y condenado por poner en peligro a César Humberto Tarrillo Díaz (César Humberto Tarrillo Díaz), y el delito de atentar contra la vida, el cuerpo y la salud en forma de dañar la vida y dañar gravemente el cuerpo a Mavila Hurtado.

El imputado Luís Enrique Montenegro Flores conducía una camioneta pickup con chasis azul de placa PP-8835 propiedad de Esteban Vásquez Arrascue, trasladándose del caserío Virginia a Jaén, y llevó en la cabina a la pasajera Mavila Hurtado y al fallecido César Humberto Tarrillo Díaz -asiento derecho- cuando llegó a la zona de El Sillón, el conductor detuvo imprudentemente el dispositivo móvil, en una pendiente pronunciada, lo cual produce que bajara del vehículo para hacer una llamada con el teléfono móvil, aparcó el vehículo a un lado de la carretera.

Debido a que no puso "soportes" en los neumáticos el vehículo se deslizó en el abismo. Después de algunas vueltas, cayó a una profundidad de unos 150 metros. De este hecho resultó muerto el pasajero César Humberto Tarrillo Díaz. Se determinó un shock hipovolémico lo que ocasiono su muerte.

La pasajera Mavila Hurtado Villanueva resultó gravemente herido. Se desprende del examen médico legal que necesita recibir atención médica durante diez días y tendrá discapacidad médica legal durante 60 días.

El tercer juzgado supraprovincial único penal de Jaén que administra justicia en nombre del país, logró condenar a Luis Enrique Montenegro como autor por el delito contra la vida y salud de Mavila Hurtado.

Fue condenado a ocho años de prisión, que serán válidos desde el día en que el condenado sea capturado y entregado al tribunal competente para su disposición.

Tabla 1.

Análisis de caso 1

N° DE CASO	Demandante	Demandado	Órgano Arbitral	Caso	Conflicto	Resolución
0256-2013-TJPU-J/CSJL	Mavila Hurtado	Luis Enrique Montenegro	Tercer juzgado supraprovincial único penal de Jaén	Delito de atentar contra la vida, el cuerpo y la salud a Mavila Hurtado	El demandado salió del auto para responder unas llamas, el auto comenzó a deslizarse hasta caer a un abismo, falleciendo César Humberto Tarrillo Díaz y lesionándose gravemente a Mavila Hurtado	Fue condenado a ocho años de prisión.

1.3.9.2 Caso N.º 2: Prisión preventiva por el delito de conducción en estado de ebriedad y reincidencia.

Expediente N.º 4377 – 2016

En el caso del procesado, el imputado fue condenado por el hecho ocurrido el 7 de mayo de 2015, y fue condenado el 7 de mayo de 2013. Por tanto, si se toma en cuenta la reforma al artículo 46-B del CP, se puede determinar que el acusado tenía la condición de reincidente. De ser así, el marco sancionador será diferente. Este es de al menos tres años, y el máximo es de cuatro años y seis meses.

También debe tenerse en cuenta que el artículo 45-A, párrafo 3, párrafo B del CP establece: Dadas las circunstancias, se determina que la sanción específica es más de dos tercios más alta.

El representante del Ministerio Público señaló que el juez de primera instancia concluyó que el primer presupuesto (adecuación del delito) y el tercer presupuesto (peligrosidad procesal) previstos en el artículo 268 del CPP se utilizaron para indicar la prisión preventiva. Sin embargo, cree que la medida en que la pena de prisión supere los cuatro años, no se acuerda el segundo punto. En este punto, el juez concluyó que el imputado no tenía condiciones para reincidir, en cuyo caso la sentencia no excedería los cuatro años. El fiscal discrepó de esta posición y consideró que efectivamente se había producido la reincidencia. Además de condenarlo a dos penas, también investigó al imputado por el mismo delito con base en el principio de oportunidad. Finalmente, agregó que no se presentó a la audiencia y por lo tanto fue declarado reo contumaz.

Desde esta perspectiva, es previsible que, bajo los elementos condenatorios actuales, si se lleva a cabo una condena virtual, se tendrá en cuenta la condena del imputado a ser condenado a más de cuatro años de prisión.

Conserve las condenas y mantenga múltiples denuncias que hayan sido cerradas mediante el uso del principio de oportunidad. En definitiva, se plantearon tres hipótesis para la prisión preventiva en forma de prisión

preventiva, por lo que, a juicio del cuerpo principal del procedimiento, se debe revocar la llegada de la titulación y la exigencia de establecer la prisión preventiva por cinco años. los meses deben ser anunciados.

Tabla 1.

Análisis de caso 2

N° DE CASO	Demandante	Demandado	Órgano Arbitral	Caso	Conflicto	Resolución
N° 4377 – 2016	JORGE LUIS PAREDES ZAVALETA	En agravio de la Sociedad	Primera Sala Penal de Apelaciones de la Corte Superior de Justicia de La Libertad	Conducción de vehículo en estado de ebriedad en agravio de la sociedad	Tenía la condición de reincidente el agente, al cual después de haber cumplido en todo o en parte una pena privativa de libertad con carácter de efectiva cometía nuevo delito.	REVOCAR el auto que declara infundado el Requerimie nto Fiscal de prisión preventiva a JORGE LUIS PAREDES ZAVALETA

1.4 Formulación del problema

¿De qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021?

1.5 Justificación e importancia del estudio.

La sociedad siempre ha sufrido cambios, en estos momentos está cambiando, y debemos adaptarnos a la nueva realidad, es decir tomar lo mejor de estos cambios y sacar provecho. ¿Pero qué sucede cuando no podemos adaptarnos a la nueva realidad?

El Estado peruano tiene como obligación velar por nuestro bienestar, regulando todo lo que nos afecta, es por eso que ha visto la necesidad de legislar el comportamiento de las personas a fin de salvaguardar el bienestar de otras.

Si bien el transporte ha facilitado la evolución de la sociedad, el ser humano en sí no ha evolucionado a la misma velocidad, pues la comprensión de la realidad se ha visto limitada por sus actos.

La justificación de esta investigación radica en cuanto a la utilidad determinar porqué se consideraría que un accidente causado por estado de ebriedad es un homicidio culposo, pues ahí la necesidad de establecer la responsabilidad del conductor que ocasiona el accidente.

Ha habido casos en donde el accidente de tránsito ha sido calificado como homicidio doloso, lo cual resulta un precedente para futuros procesos.

Esta investigación resulta de utilidad porque pone en evidencia la falta de concientización por parte de los conductores, así como la falta de medidas que prevengas estos accidentes y la fragilidad del cuerpo humano a realizar actividades comunes bajo efectos del alcohol u otra sustancia.

El propósito de este estudio es determinar como la ingesta de alcohol incide en los casos de homicidio culposo por accidente de tránsito en el distrito de Chiclayo 2021, también se identificará los factores que explican la ocurrencia

de estos accidentes, se establecerá el tipo de relación entre los accidentes de tránsito y el homicidio culposo, así como la eficiencia de los policías de tránsito.

1.6 Hipótesis

Los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol inciden de manera directa en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.

1.7 Objetivos

1.7.1 Objetivo general

Determinar de qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.

1.7.2 Objetivos específicos

1. Identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021
2. Establecer la existencia de relación entre los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021
3. Proponer políticas de seguridad en la policía nacional para disminuir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

II MATERIAL Y MÉTODOS

2.1 Tipo y Diseño de Investigación

2.1.1 Tipo de Investigación

La investigación es de enfoque mixto, de tipo descriptivo-propositivo

Como lo manifiesta Best (2002), la investigación es aquel proceso formalizado de creación de conocimiento, el mismo sigue ciertos sistemas y ejecuta el método científico. Se puede inferir del autor que la investigación es aquella secuencia específica del método científico (p.225).

De acuerdo a ello, Hernández (2018), la investigación mixta es aquel proceso crítico y sistemático, donde se utiliza los fundamentos de la investigación cualitativa y cuantitativa. (p.377)

Por su parte la investigación descriptiva, es aquella busca identificar cualidades diferenciales, mientras que, la correlacional, es la que mide relación entre variables, y propositiva es la que plantea una solución a un fenómeno científico. (Hernández, 2018, p.378)

De lo mencionado, se desprende que la investigación tiene un enfoque mixto, dado que emplea métodos cualitativos como el análisis documental, y métodos cuantitativos, como la aplicación de un cuestionario y una muestra mayor a 30, a través de tablas y figuras, asimismo, el tipo de investigación es descriptivo-correlacional, descriptivo porque se pretende identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.

Correlacional, porque tiene como objetivo establecer la existencia de relación entre las variables antes mencionadas.

Propositivo, porque se propone políticas de seguridad en la policía nacional para disminuir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

2.1.2 Diseño de investigación

No experimental

Como lo indica Hernández (2018), el diseño de investigación es el plan que se debe seguir para la obtención de información para el futuro análisis de resultados. (p.254)

Con respecto al diseño no experimental Hernández (2018), señala que es aquel diseño donde no es posible la manipulación intencionada de las variables de estudio, por lo que se manifiesta en su estado natural. (p.256)

Tomando en cuenta lo mencionado en el párrafo anterior, la investigación corresponde al diseño no experimental, por lo que no es posible la manipulación de las variables, como accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y homicidio culposo, pero sí es factible la descripción de las mismas, ello permite entender la necesidad de establecer la eficiencia de los policías de tránsito en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

2.2 Población y muestra

2.2.1 Población

Para Hernández (2018), la población es aquel conjunto denominado universal que se pretende estudiar, éstos pueden ser personas, como objetos, documentos, etc. (p.170)

Para la investigación es la siguiente;

Tabla 1.

Contenido de la población

Unidad de Análisis	Descripción
Abogados expertos	Materia penal
Docentes universitarios	De la USS

Fuente: Elaboración Propia.

2.2.2 Muestra

Según Hernández (2018), la muestra es aquel subconjunto del total de la población, se puede inferir que es una parte del conjunto universal, los cuales deben tener las mismas características. (p.175)

En la investigación, la muestra está conformada en un total de 35 participantes, entre abogados y docentes universitarios, donde el tipo de muestro es no probabilístico intencionado, ello debido a que fue seleccionado a conveniencia del investigador, y como lo indica Bernal (2010), este tipo de muestreo, no es necesario, ni saber el total de total de población, ni utilizar fórmulas estadísticas para obtener la muestra. (p.97)

La muestra para la investigación es la siguiente:

Tabla 2.

Contenido de la muestra

Unidad de Análisis	Frecuencia
Abogados expertos	30
Docentes universitarios	5
Total:	35

Fuente: Elaboración propia.

2.3 Variables, Operacionalización

2.3.1 Variable independiente

Accidentes de tránsito por ingesta de alcohol

Estos accidentes son consecuencia de la pérdida de orientación que se produce por la ingesta de alcohol.

2.3.2 Variable dependiente

Homicidio culposo

Según Cabanellas (2015), este homicidio se caracteriza por la imprudencia, negligencia, e inobservancia de los deberes o reglas que tienen como consecuencia la muerte de la otra persona. (p.674)

2.3.3 Operacionalización de variables

Variables	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Técnicas e instrumentos de recolección de datos
Variable Independiente: Accidentes de tránsito por ingesta de alcohol	Consecuencias Factores de riesgo	1. Pérdida de orientación 2. Prisión efectiva si fuese el caso 3. Pago de multas 4. Daños materiales (públicos y privados) 5. Medio ambiente 6. Condiciones interpersonales e intrapersonales 7. Ineficiencia de los policías de tránsito	Escala Likert	Técnica: Análisis documentario, encuesta Instrumento: Documentos, cuestionario.
Variable dependiente: Homicidio culposo	Culpa	8. Desconocimiento de las reglas de tránsito 9. Negligencia	Escala Likert	Técnica: Observación, encuesta Instrumento: cuestionario

Fuente: Elaboración propia

2.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos, validez y confiabilidad

2.4.1 Técnica de recolección de datos

Según Arias (2006), las técnicas de investigación son aquellos procesos que permiten la recolección de datos y que son de vital importancia para el mismo. (p.135)

➤ La Observación

Hernández (2018) manifiesta que, la observación es aquella técnica que el investigador recolecta información a través de la misma, que puede ser participativa o no. (p.395)

En la investigación se utilizó para observar la problemática de investigación.

➤ Análisis Documentario

Conforme a Hernández (2018), el análisis documental o también llamado documentario, es aquella técnica que permite la recolección de información de un documento. (p.397)

Para la investigación, la mencionada técnica sirvió para el análisis de casuística.

➤ La Encuesta

Para Malhotra (2010), la encuesta es donde las personas que van a encuestar ya cuenta con una guía de preguntas. (p.399)

En la investigación se encuestó a abogados y docentes universitarios.

➤ Técnica de Gabinete

Como lo indica Bernal (2010), la mencionada técnica responde a la toma de decisiones de hechos específicos. (p.199)

En la investigación se empleó para establecer la eficiencia de los policías de tránsito en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

➤ Fichaje

Se empleo las fichas textuales y de paráfrasis para las citas correspondientes.

2.4.2 Instrumentos de recolección de datos

➤ Cuestionario

Según Hernández (2018), el cuestionario es aquel conjunto de preguntas que permiten la obtención de los objetivos. (p.277)

Para el presente estudio, el cuestionario consta de 12 preguntas de escala ordinal.

2.4.3 Validez

En el sentido de Hernández (2018), la validez hace referencia al grado de precisión que los instrumentos miden efectivamente a las variables. (p.435)

En la investigación, la validación fue por un experto en la materia.

2.4.4 Confiabilidad

La confiabilidad indica que los resultados se repiten en distintas muestras. (Hernández, 2018, p. 200).

Para la investigación se utilizó el Alfa de Cronbach, asimismo, es posible calcularlo, puesto que las alternativas no contienen naturalezas binarias, cuyo parámetro fue de 0.847

2.5 Procedimiento y análisis de datos

En la investigación se hizo uso de la estadística, en su rama específica, la descriptiva, al ser necesario la implementación de tablas y figuras con sus

respectivas interpretaciones. Por su parte el programa utilizado fue el Microsoft Excel 2019.

2.6 Criterios éticos

En la investigación se siguieron los criterios del informe de Belmont (1978), de la siguiente manera:

1. Principio de beneficencia

Dicho principio hace referencia a la minimización de daños y a la maximización de beneficios, por el cual se debe utilizar un balance de riesgos /beneficios para los sujetos que participan en la investigación.

Esto se aplicó en la investigación al beneficiar a toda la sociedad con las políticas planteadas.

2. Principio de respeto por las personas.

En este principio los sujetos que participan en la investigación son considerados como seres con autonomía para su participación en el estudio, para ello es necesario el uso del consentimiento informado.

Para la investigación, se hizo efectivo el principio en mención, dado que en el cuestionario se preguntó si se desea participar y se visualizó el objetivo del mismo.

3. Principio de justicia

Este principio hace referencia en distribuir de forma más equitativa los beneficios y cargas en los sujetos participantes de la investigación.

4. Sociedad con la comunidad

Independientemente del enfoque, tipo y diseño que contenga una investigación, todas deben responder a las necesidades que tengan la comunidad, para ello se debe integrar a los mismos en el proceso de la investigación.

En la investigación, se tomó en cuenta a la comunidad jurídica y social, como los abogados, y docentes universitarios.

5. Valor social

Toda investigación debe ser valiosa para la sociedad, para ello los resultados que se obtengan deben beneficiar en distintas aristas necesarias.

Esta investigación es valiosa para la sociedad, porque no solo benefició al identificar los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo, sino también que se establecerá la eficiencia de los policías de tránsito en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

6. Validez científica

La investigación consideró un proceso sistemático, una metodología idónea para que los resultados obtenidos sean creíbles.

Los principios mencionados se tomaron en cuenta en el proceso de la investigación.

2.7 Criterios de Rigor Científico

La investigación tomará en cuenta los siguientes criterios.

➤ Neutralidad

Los resultados de la investigación son el reflejarán fiel de la naturaleza de los sujetos que participan en el estudio.

➤ Credibilidad

Los resultados se aproximaron a la realidad del fenómeno observado, para lo cual se utilizó la observación continua y extensiva del fenómeno de investigación, el cual permite la triangulación.

➤ Relevancia

La investigación mide específicamente lo relevante e importante para la misma, es decir, que reflejan los objetivos planteados.

➤ Transferibilidad

Los resultados que se obtenga en el proceso de investigación se siguió el enfoque y tipo de prediseñado, brindando así la solución al problema de estudio.

➤ Originalidad

La investigación es en su totalidad esfuerzo del investigador, respetando las normas de citado apa séptima edición.

III RESULTADOS

3.1 Resultados en tablas y figuras

Se tiene los resultados de aplicación del cuestionario, con la finalidad de llegar a los objetivos de la investigación.

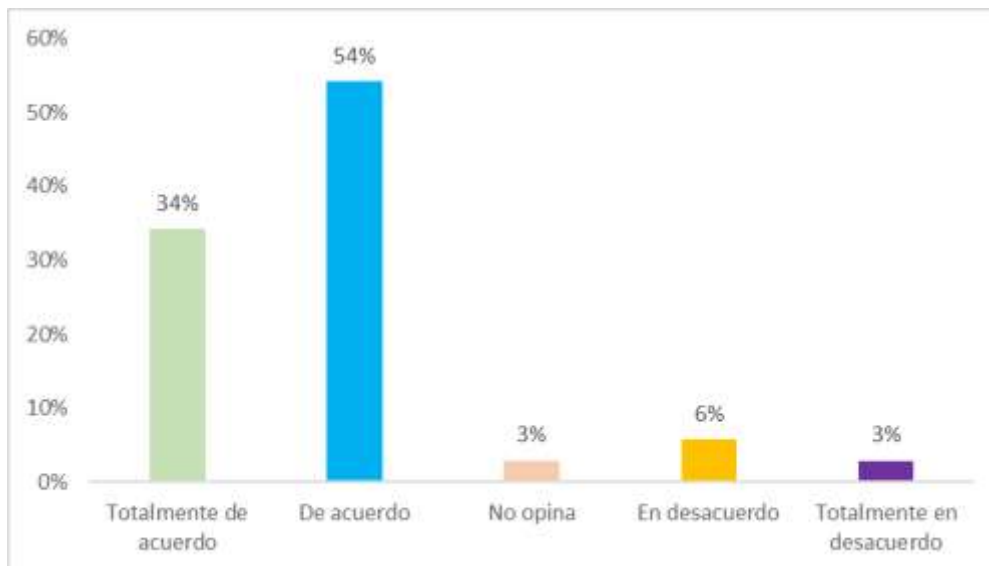
Tabla 1.

Una consecuencia de conducir con ingesta de alcohol es la pérdida de orientación

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	12	34%
De acuerdo	19	54%
No opina	1	3%
En desacuerdo	2	6%
Totalmente en desacuerdo	1	3%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 1.



Nota: El 54% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que una consecuencia de conducir con ingesta de alcohol es la pérdida de orientación y un 34% señala estar totalmente de acuerdo.

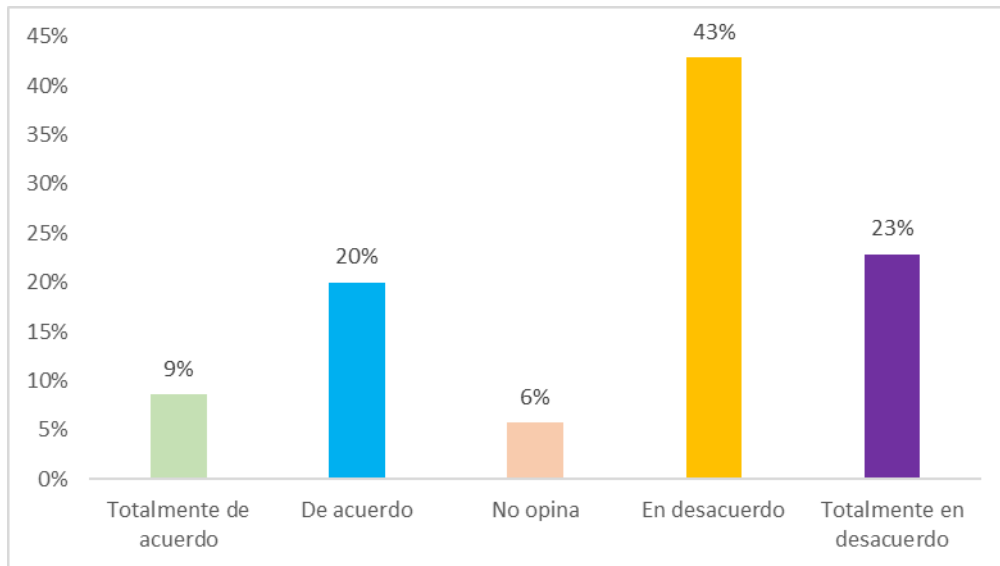
Tabla 2.

La prisión efectiva como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	3	9%
De acuerdo	7	20%
No opina	2	6%
En desacuerdo	15	43%
Totalmente en desacuerdo	8	23%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 2.



Nota: El 43% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que la prisión efectiva como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo y un 23% señala estar totalmente en desacuerdo.

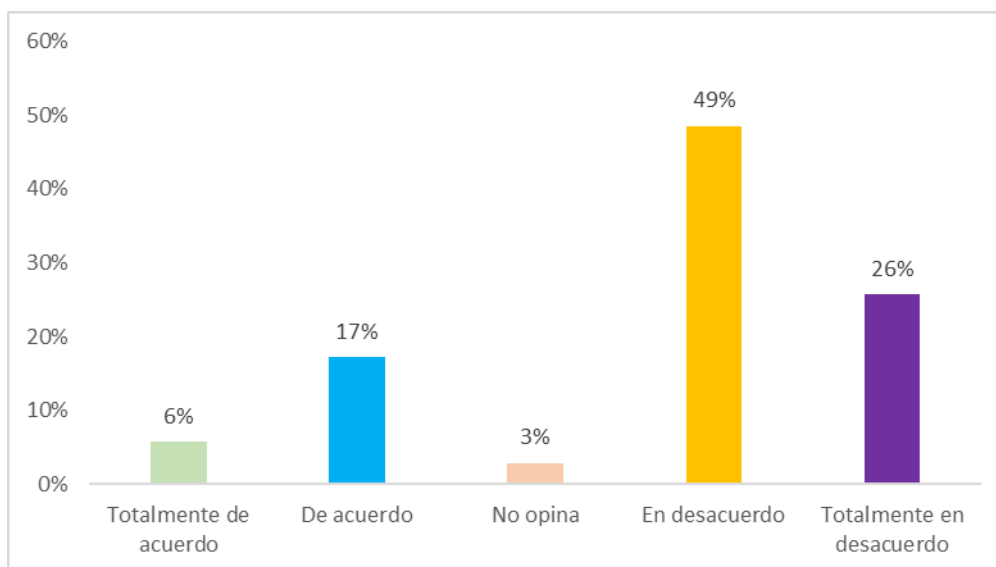
Tabla 3.

El pago de multas como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	2	6%
De acuerdo	6	17%
No opina	1	3%
En desacuerdo	17	49%
Totalmente en desacuerdo	9	26%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 3.



Nota: El 49% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que el pago de multas como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo y un 26% señala estar totalmente en desacuerdo.

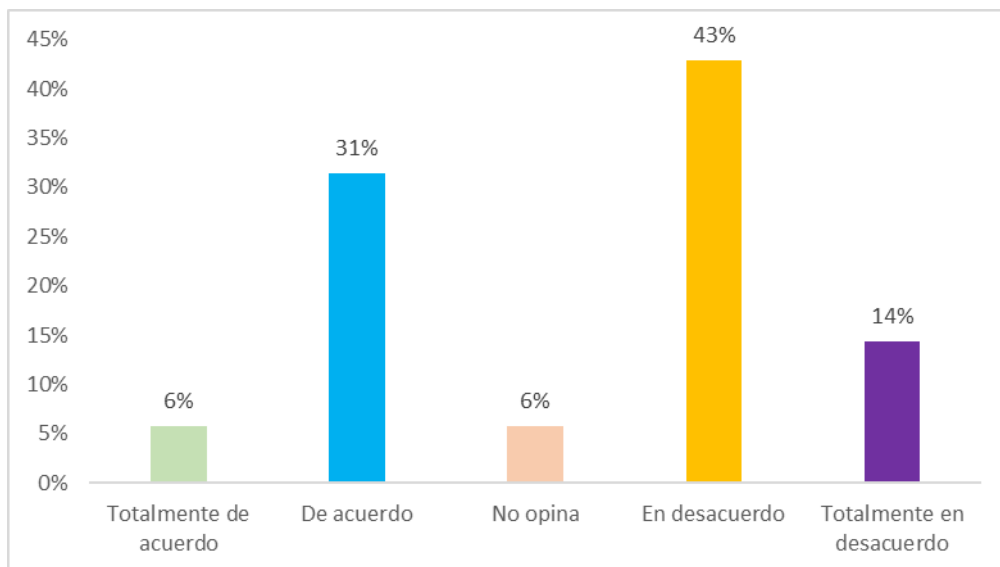
Tabla 4.

La actual regulación cubre con los daños materiales (públicos y privados)

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	2	6%
De acuerdo	11	31%
No opina	2	6%
En desacuerdo	15	43%
Totalmente en desacuerdo	5	14%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 4.



Nota: El 43% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que la actual regulación cubre con los daños materiales (públicos y privados) y un 14% señala estar totalmente de acuerdo.

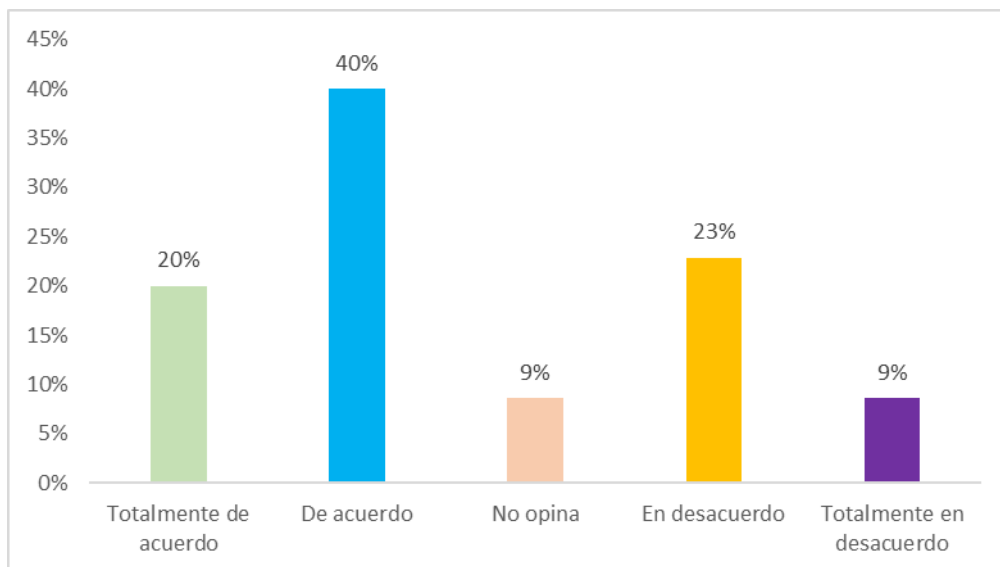
Tabla 5.

Conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso el medio ambiente

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	7	20%
De acuerdo	14	40%
No opina	3	9%
En desacuerdo	8	23%
Totalmente en desacuerdo	3	9%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 5.



Nota: El 40% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso el medio ambiente y un 20% señala estar totalmente de acuerdo.

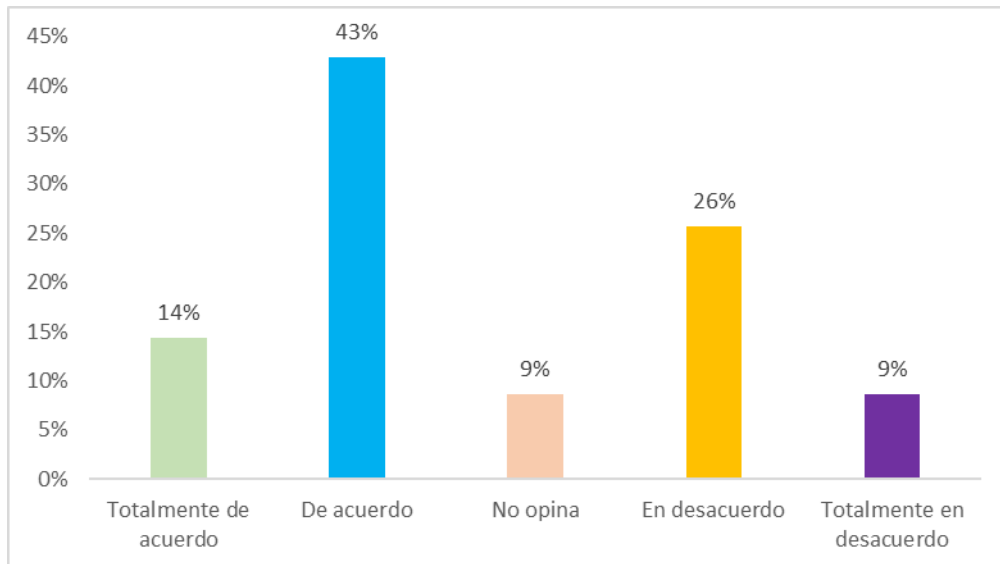
Tabla 6.

Conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso las condiciones interpersonales e intrapersonales

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	5	14%
De acuerdo	15	43%
No opina	3	9%
En desacuerdo	9	26%
Totalmente en desacuerdo	3	9%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 6.



Nota: El 43% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso las condiciones interpersonales e intrapersonales y un 14% señala estar totalmente de acuerdo.

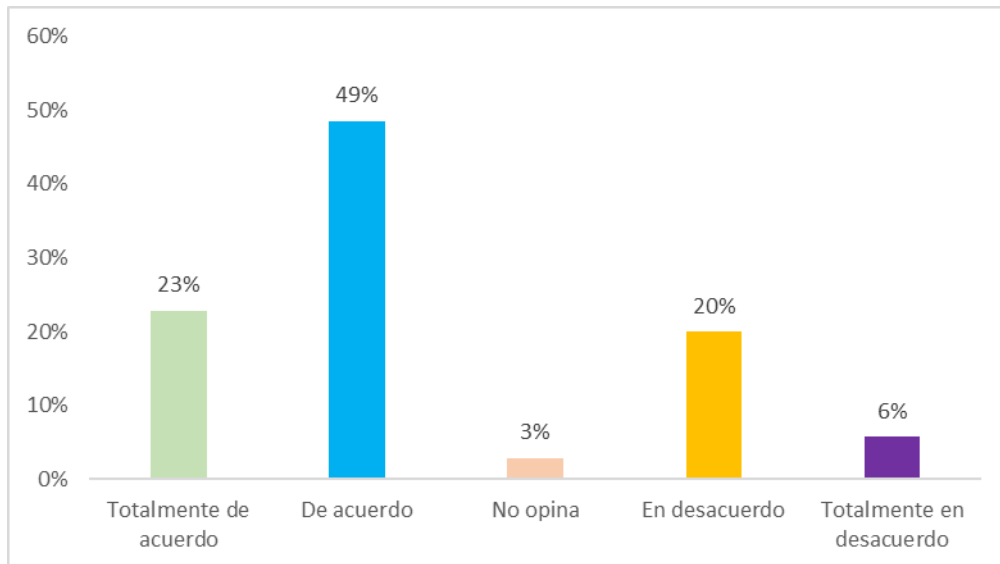
Tabla 7.

Existe una ineficiencia de las policías de tránsito en su labor de frenar los accidentes por ingesta de alcohol

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	8	23%
De acuerdo	17	49%
No opina	1	3%
En desacuerdo	7	20%
Totalmente en desacuerdo	2	6%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 7.



Nota: El 49% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que existe una ineficiencia de las policías de tránsito en su labor de frenar los accidentes por ingesta de alcohol y un 23% señala estar totalmente de acuerdo.

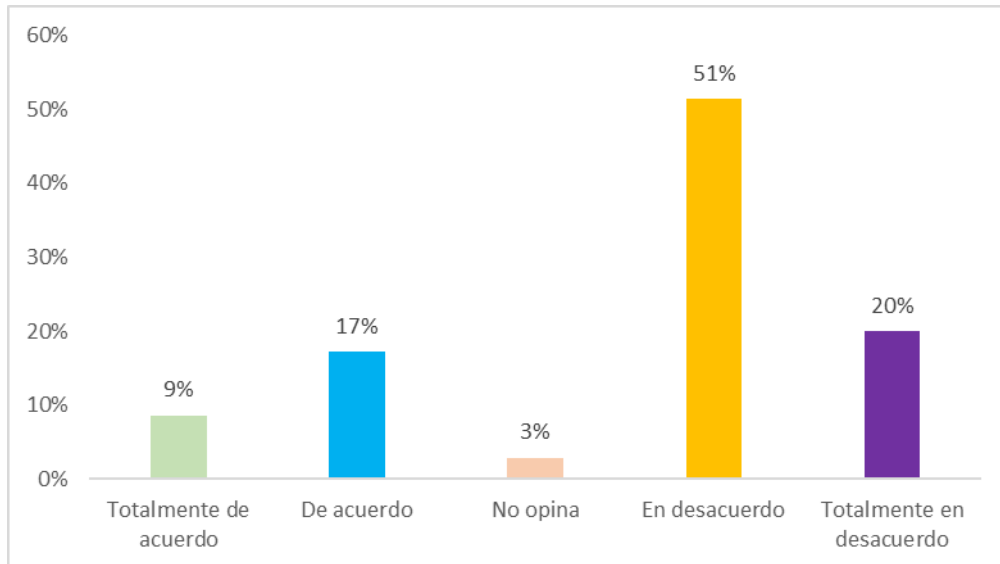
Tabla 8.

El Gobierno a través de sus entidades públicas ha realizado capacitaciones de sensibilización sobre la conducción en estado de ebriedad

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	3	9%
De acuerdo	6	17%
No opina	1	3%
En desacuerdo	18	51%
Totalmente en desacuerdo	7	20%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 8.



Nota: El 51% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que el Gobierno a través de sus entidades públicas ha realizado capacitaciones de sensibilización sobre la conducción en estado de ebriedad y un 20% señala estar totalmente en desacuerdo.

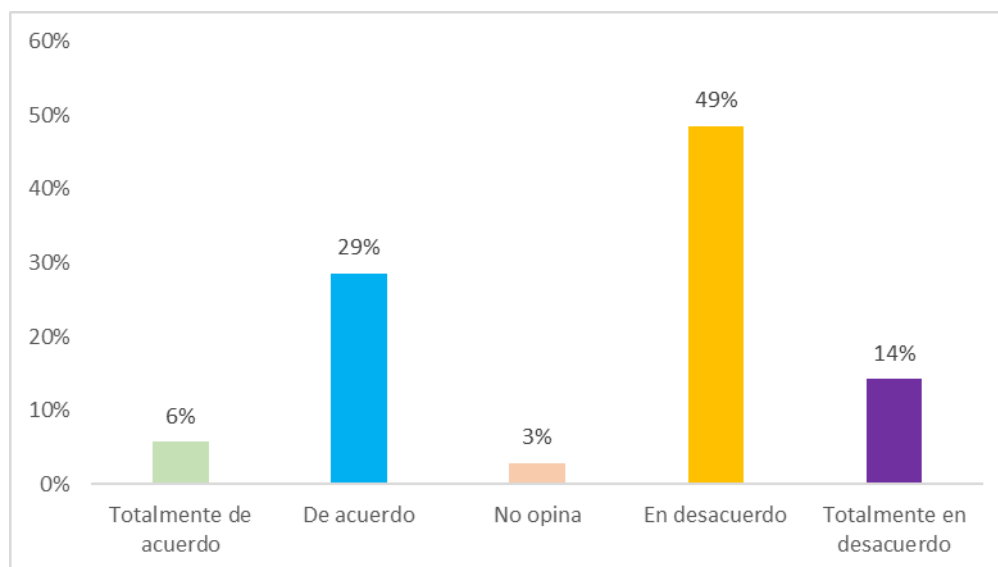
Tabla 9.

Actualmente se está realizando operativos de alcoholemia en el distrito de Chiclayo

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	2	6%
De acuerdo	10	29%
No opina	1	3%
En desacuerdo	17	49%
Totalmente en desacuerdo	5	14%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 9.



Nota: El 49% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que actualmente se está realizando operativos de alcoholemia en el distrito de Chiclayo y un 14% señala estar totalmente en desacuerdo.

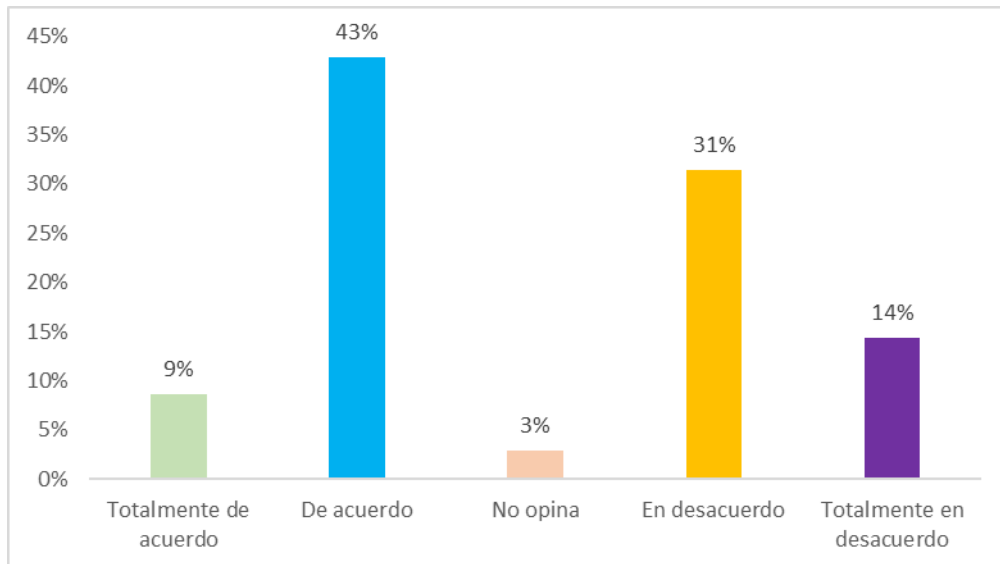
Tabla 10.

Los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol son por desconocimiento de las reglas del mismo

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	3	9%
De acuerdo	15	43%
No opina	1	3%
En desacuerdo	11	31%
Totalmente en desacuerdo	5	14%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 10.



Nota: El 43% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol son por desconocimiento de las reglas del mismo y un 9% señala estar totalmente de acuerdo.

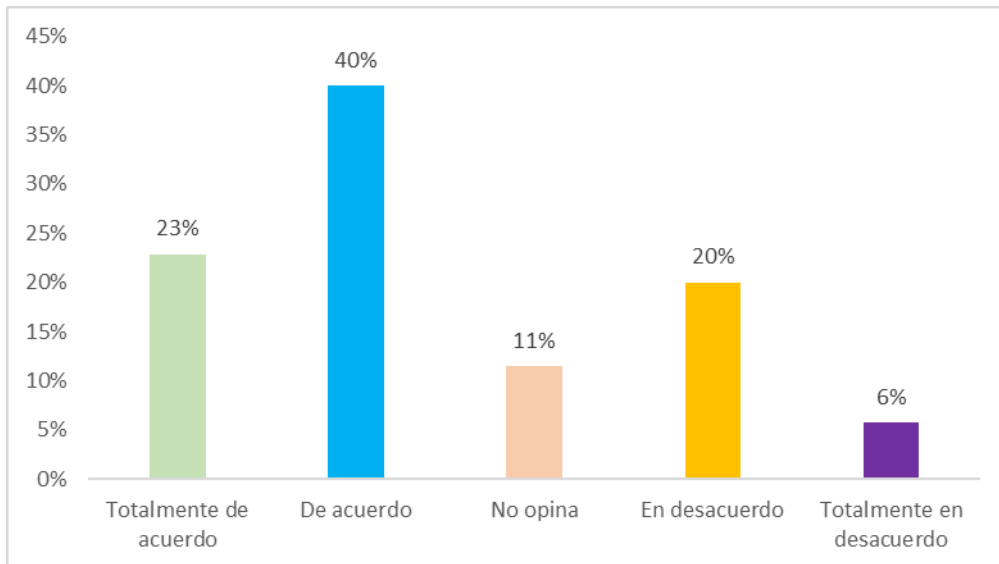
Tabla 11.

El elemento social es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	8	23%
De acuerdo	14	40%
No opina	4	11%
En desacuerdo	7	20%
Totalmente en desacuerdo	2	6%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 11.



Nota: El 40% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que el elemento social es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y un 23% se muestra totalmente de acuerdo.

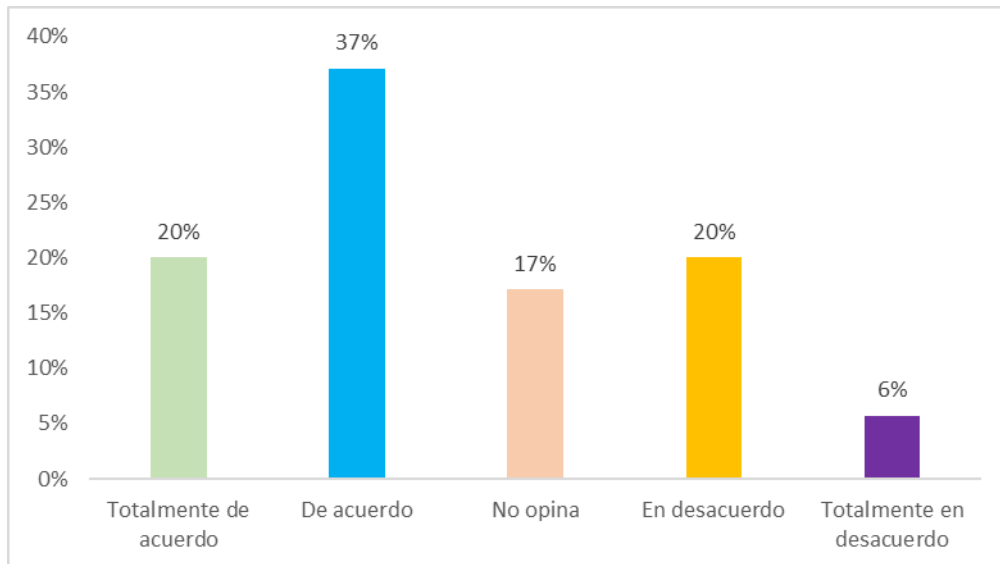
Tabla 12.

El elemento jurídico es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol

Indicador	N°	%
Totalmente de acuerdo	7	20%
De acuerdo	13	37%
No opina	6	17%
En desacuerdo	7	20%
Totalmente en desacuerdo	2	6%
Total	35	100%

Nota: Cuestionario aplicado a abogados expertos y docentes universitarios.

Figura 12.



Nota: El 37% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que el elemento jurídico es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y un 20% señala estar totalmente de acuerdo.

3.2 Discusión de resultados

De la aplicación del cuestionario a docentes universitarios y abogados expertos, elaborado con el propósito de determinar de qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo, se pudo verificar que:

Según la tabla 1, el 54% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que una consecuencia de conducir con ingesta de alcohol es la pérdida de orientación y un 34% señala estar totalmente de acuerdo, por ello Izquierdo (2016) afirma que, un conductor cuidadoso siempre estará consciente de los riesgos que conlleva la conducción de un vehículo, por ello se asegurará de que el nivel de riesgo nunca alcance niveles inaceptables, empero, el alcohol no solo afecta la capacidad de conducción, sino que también cambia la evaluación subjetiva del riesgo por parte del conductor, lo que lleva a una conducción más imprudente debido a la desorientación que pierde el conductor al ingerir alcohol. (p.56).

No es relevante la cantidad de alcohol que se ingiera para que el conductor pierda orientación, pues se puede alcanzar la concentración máxima de alcohol en la sangre en ciertas circunstancias. El cuerpo humano necesita mucho tiempo para eliminar el alcohol. La velocidad a la que las personas sanas eliminan el alcohol puede reducir la concentración de alcohol por litro de alcohol de 0,1 a 0,15 gramos por hora. Por lo tanto, después de que la persona deja de beber durante un tiempo prolongado, la capacidad de conducción aún se ve afectada. El consumo excesivo de alcohol puede tener consecuencias neurológicas y psiquiátricas a corto y largo plazo, poniendo en peligro la seguridad vial.

Según la tabla 2, el 43% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que la prisión efectiva como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo y un 23% señala estar totalmente en desacuerdo y en cuanto a la tabla 3, el 49% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que el pago de multas como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo y un 26% señala estar totalmente en desacuerdo, en esa línea, Meza

(2017) indica que, ante las graves y fatales consecuencias del comportamiento irresponsable de los conductores, se establecen multas y asimismo, la Ley Penal tipifica a los accidentes vehiculares debido a la ingesta de alcohol como delito, por ello es que quienes conduzcan bajo los efectos del alcohol pueden ser condenados a ocho años de prisión por violar el derecho a la vida, empero, en la práctica tales medidas no han podido hacer frente al creciente número de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol. El Código Nacional de Tráfico establece un límite permitido para beber (0,5 gramos por litro de sangre), en ese sentido, quienes conducen en estado de ebriedad y provocan un accidente, nunca más podrán obtener una nueva licencia de conducir. Si una persona es detenida y se descubre que conduce bajo los efectos del alcohol o de una determinada droga sin causar ningún daño, será multado con S / 2,100 y su licencia de conducir suspendida por tres años. (p.64).

Deben diseñarse programas que permitan prevenir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, por ello debe sensibilizarse a los conductores y a la población en general, ello con la finalidad de que los conductores comprendan su comportamiento e internalicen correctamente los riesgos que conlleva al conducir habiendo consumido bebidas alcohólicas. Las autoridades deben trabajar de manera conjunta en temas de seguridad vial a través de campañas educativas, especialmente en lugares clave donde ocurren frecuentemente accidentes de tráfico.

Según la tabla 4, el 43% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que la actual regulación cubre con los daños materiales (públicos y privados) y un 14% señala estar totalmente de acuerdo, ante ello, Chate (2017) menciona que, en el Perú se aprobó en el año 2002 el Seguro Obligatorio de Accidentes Vehiculares y Reparación Civil, también denominado SOAT, la cual si bien es cierto buscar brindar solución al desamparo económico que padecen las familias y víctimas de los accidentes, la indemnización no ha sido adecuada, pues resulta inútil establecer montos resarcitorios precisos ante la pérdida de la vida humana o lesiones que producen discapacidad permanente. (p.46).

Asimismo, el resultado guarda coherencia con el informe elaborado por Diario la República (2019) en el que señala que, a nivel regional, entre el 2019 y 2020 han fallecido noventa y cuatro (94) personas y otras ciento treinta y cinco (35) resultaron con lesiones, los casos producidos por accidentes de tránsito en han ocasionado que los familiares y damnificados se encuentren desamparados económicamente por los gastos que acarrea el tratamiento de las lesiones.

Según la tabla 6, el 43% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso las condiciones interpersonales e intrapersonales y un 14% señala estar totalmente de acuerdo, al respecto, Ruesta (2016) alega que el estudio de los accidentes de tránsito deben considerar y prestar especial atención al factor humano en el sistema vial para la reducción de accidentes de tránsito, pues aunado al estado de ebriedad del conductor se encuentra factores tanto a nivel intrapersonal como interpersonal, por lo que estos accidentes pueden ser evitados si se estudia más profundamente la comprensión humana al momento de la conducción. (p.88)

Según la tabla 7, el 49% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que existe una ineficiencia de los policías de tránsito en su labor de frenar los accidentes por ingesta de alcohol y un 23% señala estar totalmente de acuerdo, en ese sentido, Corihuaman (2016) en su tesis de grado indica que, resulta preocupante la creciente cantidad de accidentes de tránsito por ingesta excesiva de alcohol, ello como consecuencia de la deficiente gestión de las autoridades policiales para prevenir y sancionar los delitos que provocan el deceso de víctimas por conducirse en estado de ebriedad.

Según la tabla 8, el 51% de los encuestados se encuentra en desacuerdo en que el Gobierno a través de sus entidades públicas ha realizado capacitaciones de sensibilización sobre la conducción en estado de ebriedad y un 20% señala estar totalmente en desacuerdo, en esa línea, Lazarte (2020) menciona en su tesis de grado que, a nivel de gobierno no existen programas ni campañas que busquen sensibilizar a la población sobre los riesgos que acaece al conducir en estado de ebriedad, pues un factor decisivo en los accidentes de tránsito por ebriedad son las maneras de colaboración del delito, esto quiere decir que el comportamiento del copiloto y terceros puede influir en la realización de delitos estando en estado de ebriedad. Los participantes indirectos del delito

tienen responsabilidad en cuanto a que no evitaron que el conductor ebrio use el medio de transporte debido a la precaria sensibilización que tienen sobre la conducción en estado de ebriedad. (p.107).

Según la tabla 10, el 43% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol son por desconocimiento de las reglas del mismo y un 9% señala estar totalmente de acuerdo, ante ello Sandoval (2016), al haber estudiado la conducción en estado de ebriedad y la importancia del dosaje etílico, señala que el factor jurídico es un gran factor determinante de los accidentes de tránsito vehiculares, pues gran parte de los conductores desconocen las nuevas modificaciones legales de las normas, asimismo, el factor social resulta relevante, ya que la decisión de conducir en tal estado se encuentra determinado por la educación del individuo, quien con frecuencia carece de una educación vial y falta de concientización, (p.97)

En algunas ocasiones, los factores jurídicos permiten que los procesos a conductores en estado de ebriedad sean archivados, siendo ello una posible causa que explica por qué esta modalidad de delito se ha ido incrementado.

En cuanto a la tabla 11, el 40% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que el elemento social es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y un 23% se muestra totalmente de acuerdo y por último, según la tabla 12, el 37% de los encuestados se encuentra de acuerdo en que el elemento jurídico es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y un 20% señala estar totalmente de acuerdo, en tal razón, Sajami (2018) luego de haber realizado un análisis de aquellos factores que inciden en el delito de conducción vehicular en estado de ebriedad, señalan que, la cantidad de vehículos motorizados ha resultado de suma importancia para el desarrollo de la sociedad, empero, ha traído consigo un aspecto perjudicial, y es el incremento de accidentes provocados por conductores en estado de ebriedad. El autor señala que esto es causado por factores sociales y judiciales. (p.78).

Los accidentes provocados por conductores en estado de ebriedad se deben a factores sociales, la falta de educación vial, el desconocimiento de la regulación en esta problemática y la falta de proyectos que prevengan estos

accidentes son los principales factores sociales que inciden en los accidentes de tránsito.

En ese sentido, la finalidad de la presente investigación es proponer políticas de seguridad en la policía nacional para disminuir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

3.3 Aporte práctico

Como aporte práctico, en la presente investigación se propone el siguiente plan estratégico:

Políticas de seguridad para la Prevención y Disminución de Accidentes de Tránsito por Ingesta de Alcohol

El presente plan de políticas se tiene como finalidad evitar o disminuir en una forma considerable los tipos de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, por ello se dispone lo siguiente:

El Estado a través de sus autoridades regionales, departamentales, provinciales y distritales, deben:

- Instalar dispositivos inteligentes que permitan reducir el índice de velocidad, y así evitar colisiones automovilísticas y atropellos al peatón.
- Mejorar la infraestructura de las localidades, poniéndole más énfasis a la construcción de gibas y instalación de señales reguladoras en el casco urbano así también como más señales preventivas e informativas en la red vial.
- En cuanto a las normativas reglamentarias de tránsito y seguridad vial, se debe de prestar mayor atención para que la autoridad competente (MTC, Municipalidad, Policía Nacional y Ministerio Público, realice campañas continuas y evaluaciones de seguridad vial para los conductores y peatones, y así tener un mejor resultado.
- Llevar un control adecuado de los antecedentes de todos los conductores que han participado alguna vez en un accidente de tránsito.
- Reforzar el cumplimiento de las normas actuales elaborando planes de acción especiales para los gobiernos regionales y locales para el cumplimiento de las mismas.

El MTC debe ser la entidad responsable del impulso de medidas en relación a la seguridad vial; y asimismo, debe liderar políticamente lo concerniente al tema del transporte. Por ello, deberá de dotarse de capacidad técnica para asumir las funciones de planificación.

Por su parte, la PNP debe asumir una responsabilidad ejecutiva y realizar coordinaciones con los demás ministerios y/o autoridades locales y privadas. Para esto deberá estructurar una oficina de Seguridad Vial desde donde impulsará las políticas y estrategias. Esta oficina deberá tener autonomía y sea netamente técnica y deberá poder exigir a otros organismos o entidades lineamientos.

En ese sentido, resulta necesaria la colaboración multisectorial para tener los datos actualizados y confiables para realizar diagnósticos de los problemas de seguridad vial, para, de esta forma poder identificar o evaluar los resultados. Esta recomendación es concordante con lo propuesto por la OMS, que recomienda que los países necesitan desarrollar sistemas de vigilancia de lesiones como medio para reconocer el problema y poder actuar en forma adecuada y de acuerdo a la realidad del país.

Se debe designar una comisión multisectorial para la implementación del laboratorio de dosaje etílico de la PNP. También se deben realizar convenios con instituciones de salud para que puedan realizar dichos exámenes y de esta manera descentralizar los laboratorios para darle una atención inmediata a los ciudadanos que participen como víctimas o causantes de un accidente de tránsito. De esta forma también se puede evitar la corrupción.

A través del presente plan estratégico, las autoridades competentes en materia de transporte y tránsito terrestre, con competencias normativas, deben proponer la reducción del grado de intoxicación alcohólica, de forma tal que un conductor que tiene la responsabilidad de cuidar la seguridad de sus pasajeros y carga no pudiera ingerir bebidas alcohólicas antes de manejar. Así se contribuye a la reducción de accidentes de tránsito ocasionados por ebriedad del conductor y peatón.

La implementación de la presente norma no genera ningún costo y contribuiría a regular los accidentes de tránsito por alcoholemia y a que los

ciudadanos tomen conciencia de las consecuencias tanto para la sociedad como para el estado.

IV CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 Conclusiones

- 1) Del análisis de los casos y según los resultados del cuestionario, la manera que incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021, es positiva. Es decir, a mayor ingesta de alcohol mayores serán las probabilidades de casos de homicidio culposo.
- 2) Del análisis tanto documental como el de las encuestas realizadas a abogados expertos y docentes universitarios, se puede afirmar que, los elementos que tienen incidencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol son el elemento social y el jurídico. El elemento jurídico resulta ser determinante en los accidentes de tránsito vehiculares, pues gran parte de los conductores desconocen las nuevas modificaciones legales de las normas, asimismo, se presentan casos en los que a pesar que se tenga el conocimiento del reglamento de tránsito que impide que conduzca en estado de ebriedad, se trasgreden las normas. El elemento social también es un factor determinante, en el cual destaca la falta de educación vial, el desconocimiento de la regulación en esta problemática y la ausencia de programas que prevengan estos accidentes son los principales factores sociales que inciden en los accidentes de tránsito.
- 3) Según los resultados, se evidencia la existencia de relación positiva de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.
- 4) Como aporte práctico se propuso el Plan Estratégico para la Prevención y Disminución de Accidentes de Tránsito por Ingesta de Alcohol en el cual la PNP debe trabajar de manera conjunta y coordinada con ministerios y autoridades locales y regionales para que las políticas propuestas sean eficientes en prevenir y disminuir los accidentes de tránsito por conducirse en estado de ebriedad.

4.2 Recomendaciones

1. Se recomienda mayores mecanismos de prevención para los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.
2. Se recomienda una mayor fiscalización de personal de policías para los conductores de vehículos.
3. Se recomienda tener una planificación estratégica para disminuir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

Referencias

- Amancha. (2016). *El consumo de alcohol en los conductores y los accidentes de tránsito en la ciudad de Ambato*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato.
- Andina. (13 de Octubre de 2017). *Andina*. Obtenido de <https://andina.pe/agencia/noticia-lambayeque-confia-reducir-los-accidentes-transito-la-region-686291.aspx>
- Ccorihuaman. (2016). *Características del consumo de bebidas alcohólicas en estudiante*. Cusco: Universidad Andina del Cusco.
- Chate. (2017). *El delito de conducción de vehículo en estado de ebriedad y las formas de participación*. Lima: Universidad César Vallejo.
- Izquierdo. (2016). *El Alcohol como causa de las Infracciones de Tránsito*. Cuenca: Universidad de Cuenca.
- Lazarte. (2020). *Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque*. Pimentel Universidad Señor de Sipán.
- Marquéz, S. (2016). *El delito de conducción con una determinada tasa de alcoholemia*. Barcelona: universidad Pompeu Fabra.
- Meza. (2017). *Accidentes de tránsito como causa de homicidio culposo en la legislación penal venezolana*. Carabobo: Universidad de Carabobo.
- Quiroga. (2017). *Desglose del art 261 del código penal; homicidio, lesiones graves y gravísimas en accidente de tránsito*. La Paz: Universidad Mayor de San Andrés.
- RPP. (28 de Diciembre de 2016). *RPP*. Obtenido de RPP: <https://rpp.pe/peru/lambayeque/en-siete-zonas-de-lambayeque-se-registran-frecuentemente-accidentes-de-transito-noticia-1019875>

- Ruesta. (2016). *Consideraciones del factor humano en el sistema vial para la reducción de accidentes de tránsito y su severidad*. Piura: Universidad de Piura.
- Sajami. (2018). *Factores que influyen en el delito de Conducción vehicular en estado de ebriedad*. Chachapoyas: Universidad Nacional Toribio Rodríguez de Mendoza de Amazonas.
- Sánchez. (2016). *Incremento del delito de peligro común por conducción de vehículos motorizados en estado de ebriedad*. Huánuco: Universidad de Huánuco.
- Sandoval. (2016). *Incidencia del delito de peligro común: conducción en estado de ebriedad y la importancia del dosaje etílico*. Lambayeque: Universidad Nacional Pedro Ruiz Gallo.
- Vilca. (2017). *La función de la responsabilidad civil derivada de la comisión del delito de peligro común en la modalidad de conducción de vehículo motorizado en estado de ebriedad*. Arequipa: Universidad Nacional de San Agustín.

ANEXOS

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR INGESTA DE ALCOHOL
Y SU INCIDENCIA EN LOS CASOS DE HOMICIDIO CULPOSO
EN EL DISTRITO DE CHICLAYO 2021**

Estimado (a): Se le solicita su valiosa colaboración para que marque con un aspa el casillero que crea conveniente de acuerdo a su criterio y experiencia profesional. Esta técnica de recolección de datos, se podrá obtener la información que posteriormente será analizada e incorporada a la investigación con el título descrito líneas arriba. Donde todo lo obtenido será utilizado para la investigación respetando los criterios de confidencialidad.

NOTA: Para cada pregunta se considera la escala de 1 a 5 donde:

1	2	3	4	5
TOTALMENTE EN DESACUERDO (TD)	EN DESACUERDO (D)	NO OPINA (NO)	DE ACUERDO (A)	TOTALMENTE DE ACUERDO (TA)

ITEM	TD	D	NO	A	TA
1.- ¿Considera usted que como una consecuencia de conducir con ingesta de alcohol es la pérdida de orientación?					
2.- ¿Considera usted que la prisión efectiva como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo?					
3.- ¿Considera usted que el pago de multas como consecuencia en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol está siendo eficaz para prevenirlo?					
4.- ¿Considera usted que la actual regulación cubre con los daños materiales (públicos y privados)?					
5.- ¿ Considera usted que conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso el medio ambiente?					
6.- ¿Considera usted que conducir en estado de ebriedad tiene como factor riesgoso las condiciones interpersonales e intrapersonales?					

7.- ¿Considera usted que existe una ineficiencia de las policías de tránsito en su labor de frenar los accidentes por ingesta de alcohol?					
8.- ¿Considera usted que el Gobierno a través de sus entidades públicas ha realizado capacitaciones de sensibilización sobre la conducción en estado de ebriedad?					
9.- ¿Considera usted que actualmente se está realizando operativos de alcoholemia en el distrito de Chiclayo?					
10.- ¿Considera usted que los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol son por desconocimiento de las reglas del mismo?					
11.-¿Considera usted que el elemento social es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol?					
12.- ¿ Considera usted que el elemento jurídico es un factor de los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol?					

VARIABLES	PROBLEMA	HIPÓTESIS	OBJETIVOS
<p>INDEPENDIENTE:</p> <p>Accidentes de tránsito por ingesta de alcohol</p>	<p>¿De qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021?</p>	<p>Los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol inciden de manera directa en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.</p>	<p>GENERAL:</p> <p>Determinar de qué manera incide los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021.</p> <p>ESPECÍFICOS:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Identificar los factores que inciden en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol en los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021
<p>DEPENDIENTE:</p> <p>Homicidio culposo</p>			<ol style="list-style-type: none"> 2. Establecer la existencia de relación entre los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol y los casos de homicidio culposo en el distrito de Chiclayo 2021 3. Establecer la eficiencia de los policías de tránsito en los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol. 4. Proponer políticas de seguridad en la policía nacional para disminuir los accidentes de tránsito por ingesta de alcohol.

--	--	--	--

MATRIZ DE CONSISTENCIA

JURISPRUDENCIA



RESOLUCION DIRECTORAL N° 4377-2016-ANA-AAA JZ-V

Piura, 02 NOV 2016

VISTO:

El expediente administrativo con CUT N° 160399 – 2015 tramitado ante la Administración Local de Agua Chira e ingresado a la Autoridad Administrativa del Agua Jequetepeque Zaramilla Código V, organizado por el Sr. **Jose Felipe Yovera Paico**, sobre Regularización de licencia de uso de agua superficial, para los predios ubicados en el distrito Ignacio Escudero, provincia Sullana y departamento Piura; y,

CONSIDERANDO:

Que, conforme lo establece el numeral 7 del artículo 15° de la Ley de Recursos Hídricos, Ley N° 29338, la Autoridad Nacional del Agua tiene entre otras funciones, otorgar, modificar y extinguir, previo estudio técnico, derechos de uso de agua;

Que, el numeral 1) del artículo 64° del Reglamento de la Ley N° 29338, aprobado con Decreto Supremo N° 001-2010-AG, establece que toda persona natural o jurídica, pública o privada, para usar el agua requiere contar con un derecho de uso de agua otorgado por la Autoridad Administrativa del Agua, salvo que se trate de uso primario;

Que, mediante Decreto Supremo N° 007-2015-MINAGRI, se regula los procedimientos de formalización o regularización de licencias de uso de agua, a quienes utilizan dicho recurso de manera pública, pacífica y continua sin contar con su respectivo derecho de uso de agua;

Que, mediante Resolución Jefatural N° 177-2015-ANA, se dicta disposiciones para la aplicación de los procedimientos de Formalización y Regularización de licencias de uso de agua establecidos en la Primera Disposición Complementaria Final del Decreto Supremo N° 023-2014-MINAGRI y en el Decreto Supremo N° 007-2015-MINAGRI;

Que, de conformidad al numeral 3.2 del artículo 3° del precitado decreto supremo en el tercer considerando, concordante con el numeral 2.2 del artículo 2° de la Resolución Jefatural N° 177-2015-ANA, se entiende por regularización de licencia de uso de agua a quienes vienen utilizando el agua al 31.12.2014, de manera pública, pacífica y continua;

Que, con Resolución Administrativa N° 181-2009-ANA-ALACHIRA, la Administración Local de Agua Chira, asignó al Bloque de Riego Santa Ana, con código PCH-04-B31, un volumen de agua de hasta 27.666 Hm³, para un área bajo riego de 1103.63 ha., en el ámbito de la Comisión de usuarios del Sub Sector Hidráulico Margen Derecha, integrante de la Junta de Usuarios del Distrito de Riego Chira.

Que, el expediente ha sido tramitado con arreglo a ley y al Reglamento, contando con opinión favorable de la Administración Local de Chira, mediante Informes Técnicos N° 943-2016-ANA-AAA-JZ-V-ALACHAT-SVE, en donde menciona que es un procedimiento de regularización de licencia de uso de agua por venir haciendo uso del agua desde el año 2013;

Que, mediante Resolución Directoral N° 2695-2016-ANA-AAA-JZ-V, de fecha 15.08.2016 se resolvió sancionar administrativamente a, **Jose Felipe Yovera Paico**, por usar el agua sin el correspondiente derecho de uso de agua, para el riego del predio 0.741 ha, respectivamente, y de conformidad con el artículo 11° del Decreto Supremo n° 007-2015-MINAGRI, de acuerdo a la escala de multas se le exoneró de la multa;





RESOLUCION DIRECTORAL N° 43.77-2016-ANA-AAA JZ.V

Que, el administrado ha solicitado regularización de licencia de uso de agua, en el marco del Decreto Supremo N° 007-2015-MINAGRI, para tales efectos cumple con adjuntar los siguientes documentos: Contrato de Adjudicación en Propiedad, que celebran de una parte la cooperativa Agraria de Trabajadores "Ignacio Escudero" con libreta tributaria N° 9790088, debidamente representada por su presidente del consejo de administración don Hernán Moqollón Ruíz, con la que acredita la posesión del predio agrícola: con un área de 0.741 ha, respectivamente, presentando además: Plano de Ubicación Georeferenciado, con la Constancia de usuario y recibos de pago emitidos por la Comisión de Usuarios del Sub Sector Hidráulico Margen Derecha y el acta de inspección ocular llevada a cabo por la Administración Local de Agua, se demuestra el uso del agua desde el año 2009 y del Reporte N° 630-2016-ANA-AAA-JZ-ALACHIAT-GMGN se confirma que el indicado predio forma parte del Bloque de Riego Santa Ana, con código PCH-04-B31, el cual cuenta con disponibilidad del Recurso Hídrico, en este sentido, se ha cumplido con presentar los requisitos que exige el marco legal vigente, razón por la cual corresponde regularizar la licencia de uso de agua;



Que, estando a lo opinado por la Administración Local de Agua Chira, el visto de la Unidad de Asesoría Jurídica y en uso de las facultades conferidas por la Ley N° 28338 - Ley de Recursos Hídricos, su Reglamento aprobado con Decreto Supremo N° 001-2010-AG, el Reglamento de Organización y Funciones de la Autoridad Nacional del Agua, aprobado mediante Decreto Supremo N° 006-2010-AG y Decreto Supremo N° 007-2015-MINAGRI,

SE RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Otorgar licencia de uso de agua superficial para uso productivo agrícola, a favor del Sr. Jose Felipe Yovera Paico, para el predio con código catastral N° 37060, con un área total de 0.741 ha, con agua proveniente del río Chira, a través de la infraestructura hidráulica siguiente: Embalse Poechos, Presa Sullana, Canal Norte, L01 T-7T; ubicado en el Bloque de Riego Santa Ana, con código PCH-04-B31, en el ámbito de la Comisión de Usuarios del Subsector Hidráulico Margen Derecha, de la Junta de Usuarios del Sector Hidráulico Menor Chira - Clase A, políticamente ubicados en el distrito Ignacio Escudero, provincia Sullana y departamento Piura; según el siguiente detalle:

APELLIDOS Y NOMBRES	DNI	NOMBRE DEL PREDIO	CODIGO CATASTRAL	CENTROIDE CORDENADAS UTM/WGS84, Zona 17Sart)		AREA BAJO RIEGO (ha)	VOLUMEN MAXIMO ANUAL DE AGUA OTORGADA EN EL BLOQUE (m³)
				Este	Norte		
YOVERA PAICO JOSE FELIPE	03015007	- -	37060	515 601	9 483 790	0,741	18 576

El volumen otorgado, desagregado mensualmente será de la siguiente manera:

VOLUMEN MENSUALIZADO (m³)												Volumen Anual (m³)
AÑO	SEP	OCT	NOV	DIC	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	
1,611	1,479	1,270	938	815	1,342	2,005	1,999	1,046	1,272	1,413	1,384	18 576



RESOLUCION DIRECTORAL N° ⁴³⁷⁷ -2016-ANA-AAA JZ-V



ARTÍCULO 2° - Registrar, la licencia otorgada mediante la presente resolución, en el Registro Administrativo de Derechos de Uso de Agua.

ARTÍCULO 3° - Notificar, la presente resolución al Sr. **Jose Felipe Yovera Paico**, Comisión de Usuarios del Subsector Hidráulico Margen Derecha, Junta de Usuarios del Sector Hidráulico Menor Chira – Clase A, con conocimiento a la Administración Local de Agua Chira, conforme a ley.



Regístrese, comuníquese y archívese.



MINISTERIO DE AGRICULTURA Y RIEGO
AUTORIDAD NACIONAL DEL AGUA
AUTORIDAD ADMINISTRATIVA DEL AGUA Y
SANEAMIENTO DEL SECTOR AGROPECUARIO
AAA-V
MG MARCOS SANDO CASTILLO MIMBELA
DIRECTOR

SENTENCIA

RESOLUCION NÚMERO- DIECIOCHO

Jaén, siete de enero del año dos mil catorce. –

VISTOS Y OÍDA, públicamente la presente causa penal en Proceso Común, seguida contra el acusado **A** identificado con documento nacional de identidad número 47766655, nacido el cuatro de junio de mil novecientos noventa y tres, natural del distrito y provincia de Jaén, siendo sus padres **C** y **D**, de estado civil soltero, con un hijo, grado de instrucción secundaria completa, ocupación representante de ventas, que percibe aproximadamente la suma de ochocientos nuevos soles mensuales, con domicilio real en la calle San José número ciento sesenta y cuatro - Jaén, como **AUTOR** del delito **CONTRA LA VIDA EL CUERPO Y LA SALUD** en la modalidad de **HOMICIDIO CULPOSO** en agravio de **César Humberto Tarrillo Díaz**, y por el delito **CONTRA LA VIDA EL CUERPO Y LA SALUD** en la modalidad de **LESIONES CULPOSAS GRAVES** en agravio de **B**.

ANTECEDENTES

PRIMERO: 1.1. Con fecha diecinueve de diciembre del año dos mil trece, se instaló la audiencia de juicio oral, los sujetos procesales formularon sus alegatos de apertura, de otro lado se le puso en conocimiento al acusado sus derechos que le asiste en juicio, y los alcances de la conclusión anticipada de juicio oral quien no aceptó los cargos que se le imputan, el acusado se abstuvo a declarar en esta audiencia siendo advertido que de no hacerlo se introduciría su declaración mediante su lectura de conformidad con el artículo 376.1 del Código Procesal Penal. En cuanto a los órganos de prueba, solo fueron examinados la testigo Mavila Hurtado Villanueva y la perito médico legista Melissa Mori Villavicencio situación que trajo consigo que se dispusiera que esta audiencia sea continuada. **1.2.** La audiencia se continuó el día tres de enero del año dos mil catorce, a horas nueve de la mañana, no habiendo concurrido el abogado del actor civil motivo por el cual fue excluido, siendo asumida la acción civil por la señorita representante del Ministerio Público, asimismo han

concurrido a la audiencia a ser examinados los órganos de prueba: César Augusto Castillo Neyra, David Chugden Becerra y la perito médico legista Melissa Mori Villavicencio respectivamente, en cuanto a la citada/perito ésta intervino debido a que el doctor Jesús Anibal Aguirre Camacho actualmente no labora en la división médico legal en base al artículo 181.1 - último párrafo - del Código Procesal Penal. Asimismo, se oralizaron las documentales respectivas, y posteriormente se procedió a escuchar a los sujetos procesales quienes efectuaron sus alegatos finales. De otro lado, se dispuso se de lectura integral de la sentencia el día de la fecha en base al artículo 392.2. del Código Procesal Penal y concordante con el artículo 396 del Código Adjetivo, encontrándose la causa en estado de resolver.

I CONSIDERANDO:-----

HECHOS Y CIRCUNSTANCIAS OBJETO DE IMPUTACIÓN

SEGUNDO La teoría del caso formulada por la señorita representante del Ministerio Público estriba en que el día veintuno de mayo del año dos mil doce, a horas veintuno con treinta horas aproximadamente el acusado Luis Enrique Montenegro Flores conducía su camioneta Pick - up con placa de rodaje PP - 8835, color azul, de propiedad de Esteban Vásquez Arrascaue, desplazando su unidad precedente del caserío la Virginia con dirección a Jaén, llevando como pasajeros en la cabina a la señora Mavila Hurtado Villanueva - centro - y al occiso César Humberto Tarrillo Díaz - asiento derecho - que al llegar al sector el Sillón, el conductor de manera imprudente detiene la unidad móvil en una pendiente pronunciada, procediendo a bajar el vehículo para realizar una llamada telefónica por celular, dejando el vehículo estacionado y encendido aun lado de la vía, y debido a que no habría colocado "acos" en los neumáticos y sumado al peso que llevaba la camioneta, la unidad se deslizó al abismo dando varias vueltas de campana, cayendo a una profundidad de ciento cincuenta metros aproximadamente, y como consecuencia del suceso el pasajero César Humberto Tarrillo Díaz perdió la vida, determinándose como causa de la muerte según el protocolo de necropsia shock hipovolémico, y la pasajera Mavila Hurtado Villanueva, sufrió lesiones corporales de gravedad, conforme se aprecia del reconocimiento médico legal requiriendo de diez días de atención facultativa por sesenta días de incapacidad médico legal.

CALIFICACIÓN JURÍDICA DE LOS HECHOS

TERCERO: 3.1. Los hechos descritos por la señorita representante del Ministerio Público se encuentra subsumidos en el delito Contra la Vida el Cuerpo y la Salud en su modalidad de **Homicidio Culposo** que se encuentra previsto en el **artículo 111 último párrafo del Código Penal** que prescribe: "El que por culpa, ocasiona la muerte de una persona...La pena privativa de la libertad será no menor cuatro ni mayor de ocho años e inhabilitación según corresponda conforme al **artículo 36 incisos 4), 6) y 7)** - 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.

3.2. En su aspecto objetivo: El sujeto activo, puede ser cualquier persona no requiriéndose ninguna condición o cualidad personal especial. El sujeto pasivo, es la persona sobre la cual recae la acción culposa, pudiendo ser cualquiera. En cuanto a la tipicidad subjetiva, se debe señalar que el sujeto activo no tiene la intención de ocasionar la muerte al agraviado, no quiere el resultado letal, pero se produce por la inobservancia del deber objetivo de cuidado.

3.3. En cuanto a las lesiones graves conforme a los hechos descritos han sido subsumidos en el artículo 124 último párrafo del Código Penal que prescribe: "El que por culpa, causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud...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 inciso 4), 6) y 7) si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado...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".

3.4. En su tipicidad objetiva, el sujeto activo puede ser cualquier persona al no especificar el tipo penal alguna cualidad especial que debe reunir. No obstante cuando el agente produce el resultado dañoso al conducir un vehículo motorizado bajo los