



UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO



TESIS

**“La distinción entre dolo eventual y culpa consciente como
justificación de la inhabilitación accesorio en los delitos culposos de tránsito”**

Autor:

Bach. Flores Cubas, Edwin Gustavo

Para optar el título profesional de Abogado

Asesor

Dr. Hernández Canelo Rafael

Lambayeque, 2021

Tesis: “La distinción entre dolo eventual y culpa consciente como justificación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”, la cual ha sido presentada para obtener el título profesional de Abogado, por:

Bach. Flores Cubas, Edwin Gustavo
Autor

Dr. Hernández Canelo, Rafael
Asesor

Aprobado por:

Dr. Mondoñedo Valle Amador
Presidente

Mag. Cevallos de Barrenechea Carlos Manuel Antenor
Secretario

Mag. Colina Moreno Mary Isabel
Vocal

DEDICATORIA

El apego a “mamá Centa” y papá José, hicieron que en mí las ganas de superación y ansias de retribuir en algún momento su largo trajinar, fuesen persistentes. Tesis dedicada a mi familia, a pesar de las múltiples necesidades que existieron, mis padres inculcaron valores en sus dos hijos (Luis y Edwin), pudo haber faltado de todo, pero el amor de mi familia y la gracia de Dios estuvo siempre presente, y eternamente lo estarán en mi corazón y mente.

AGRADECIMIENTO

Luis, gracias, por tanto, aún recuerdo cuando era niño, y sin ser tu obligación hacías que mis exámenes se hicieran ligeros. Gracias maestros de la “pedro” por todas las enseñanzas durante mi formación académica, y sobre todo por despertar el anhelo de aprender a indagar y ampliar el conocimiento que ha permitido plasmarse en este trabajo de investigación. Agradecido con Dios por su apoyo gratificante.

INDICE

DEDICATORIA	ii
AGRADECIMIENTO	iii
INDICE	iv
Índice de tablas.....	viii
INDICE DE ILUSTRACIONES.....	ix
RESUMEN.....	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	12
Capítulo I.....	17
El aspecto metodológico de la investigación	17
1.1 El planteamiento del problema.....	17
1.2. La formulación del problema	19
1.3. La justificación de la investigación	19
1.4. La importancia del estudio	20
1.5. Los objetivos de la investigación.....	21
1.5.1. El objetivo general.....	21
1.5.2. Los objetivos específicos.....	21
1.6. La hipótesis de la investigación.....	22
1.7. Las variables de la investigación.....	22
1.7.1. Sobre la variable independiente.....	22

1.7.2. Sobre la variable dependiente.....	22
1.8. Los métodos aplicados en la investigación	22
1.8.1. El método exegético jurídico	23
1.8.2. El método sistemático jurídico	23
1.8.3. El método hipotético deductivo	24
1.8.4. El método inductivo.....	25
Capítulo II	27
El dolo eventual y la culpa consciente como teoría aplicable en el proceso penal	27
2.1. Investigaciones previas sobre el tema.	27
2.2. La teoría de dolo eventual.	31
2.3. El dolo eventual en el proceso penal.	33
2.4. Culpa Consciente	36
2.5. La culpa consciente en el proceso penal.	37
CAPITULO III.....	41
La aplicación y efectos de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito	41
3.1. Crítica al tratamiento de los delitos de tránsito en el Perú.	41
3.2. La inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito... 47	
3.3. Los accidentes automovilísticos, el dolo eventual y la culpa consciente en el derecho comparado.....	51

3.4. La eficacia preventiva de la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos de tránsito.....	57
CAPÍTULO IV.....	61
ANÁLISIS Y RESULTADOS.....	61
Análisis de la necesidad de esclarecer los parámetros de interpretación judicial sobre la interpretación del dolo eventual y la culpa consciente para alcanzar eficacia de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito	61
4.1.1. Resultados del análisis estadístico.....	62
4.1.2. Resultados de la opinión de operadores jurídicos.....	68
Capítulo V	86
La contrastación de hipótesis	86
5.1. La discusión de los resultados	86
5.1.1. Discusión sobre el objetivo: “Desarrollar doctrinariamente el dolo eventual y la culpa consciente como teoría aplicable en el proceso penal”	87
5.1.2. Discusión sobre el objetivo: “Estudiar la aplicación y efectos de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”.	90
5.1.3. Discusión sobre el objetivo: “Analizar la necesidad de esclarecer los parámetros de interpretación judicial sobre la interpretación del dolo eventual y la culpa consciente para alcanzar eficacia de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”.....	93
5.2. Sobre la validación de las variables	96
5.3. La contrastación de las hipótesis	98

CONCLUSIONES	102
Recomendaciones.....	104
Bibliografía	105
ANEXOS	110
1. Cuestionario de encuesta aplicada a 50 operadores jurídicos. ..	110
2. Solicitud de información al Poder Judicial.....	114
3. Carta de respuesta del Poder judicial	115

Índice de tablas

Tabla 1: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 1”.	69
--	----

Tabla 2: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 2”.	71
--	----

Tabla 3: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 3”.	74
--	----

Tabla 4: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 4”.	77
--	----

Tabla 5: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 5”.	80
--	----

Tabla 6: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 6”.	83
--	----

INDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 1”. 70

Ilustración 2: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 2”. 72

Ilustración 3: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 3”. 75

Ilustración 4: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 4”. 78

Ilustración 5: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 5”. 81

Ilustración 6: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 6”. 84

RESUMEN

La realidad de la seguridad vial que se evidencia en nuestra sociedad siempre deja entre dicho la eficacia del derecho penal para alcanzar una sanción adecuada, que incluso la opinión pública califica como actos de impunidad, dejando al desamparo el bien jurídico en este tipo de eventos. por lo mismo que se busca el análisis sobre la actividad punitiva del Estado en relación a estos tipos penales que califican las acciones delictivas, así se ubica la intención del legislador, fuera del alcance que corresponde al numeral 39 de la normatividad sustantiva penal con la cual se llega a establecer una hipótesis respecto a una inhabilitación accesoria, la cual no sólo se aplicará para el caso de abuso de autoridad, pues se aplicará en los delitos viles culposos, lo cual se entiende como el reforzamiento punitivo de la acción del estado, ante la mala administración de las competencias jurídicas relacionadas a la conducción de vehículos, en aras de la seguridad vial. en ese afán se puede evidenciar como una cuestión de aplicación práctica, un problema respecto a la interpretación que distingue al dolo entendido bajo el carácter de eventual, de lo que se comprende como “culpa consciente” aplicada a la mala administración de los individuos respecto a sus competencias como conductores, lo cual acaba por aplicar común condena en ambas condiciones, por lo mismo que se entiende que la dogmática penal puede asumir consecuencias poco deseables en la vida concreta de las personas, pues debe orientarse la interpretación en base a la sensible precepción de los individuos penalmente perseguidos.

Palabras Claves: Dolo eventual, Culpa Consciente, Inhabilitación, Delitos Culposos, Tránsito

ABSTRACT

The reality of road safety that is evident in our society always leaves between the effectiveness of criminal law to achieve an adequate sanction, which even public opinion qualifies as acts of impunity, leaving the legal good in this type of event unprotected. For the same reason that the analysis of criminal action on this type of crimes is sought, this is how the legislator's intention is located, outside the scope of article 39 of the criminal code, to establish the hypothesis of accessory disqualification, which is not only will apply in the case of abuse of authority, since it will be applied in guilty crimes, which is understood as the punitive reinforcement of the state's action, in the face of mismanagement of the legal powers related to driving vehicles, for the sake of Road safety. In this endeavor, it can be evidenced as a matter of practical application, a problem regarding the interpretation that distinguishes the eventual intent from the conscious guilt applied to the mismanagement of individuals regarding their competencies as drivers, which ends up applying common condemnation In both conditions, for the same reason that it is understood that criminal dogmatics can assume undesirable consequences in the concrete life of people, since the interpretation must be oriented based on the sensitive perception of the criminally persecuted individuals.

Key Words: Eventual intent, Conscious Guilt, Disqualification, Culprits, Traffic

INTRODUCCIÓN

El punto de partida que sirvió para el desarrollo de esta investigación, ha sido la forma en que se genera el tratamiento jurisdiccional respecto de los delitos de tránsito en los que interviene un criterio de evaluación sobre la responsabilidad penal que a la vista del investigador no resulta lo suficientemente eficaz para alcanzar una correcta imputación y sobre todo la incorporación de las penas accesorias como lo es de interés en esta tesis, la inhabilitación.

Dicha perspectiva tiene una base doctrinaria que se constituye como la fuente de análisis puntualizada como criterio de parte del juzgador; así pues la comprensión de la culpabilidad bajo la percepción consciente del sujeto, sería como la contemplación privilegiada de la responsabilidad, lo cual tiene una repercusión sobre el efecto calificador del hecho delictivo y por consecuencia la aplicación de las sanciones tipificadas. Esto es que la condición gravosa o lesiva de la acción, tendría que asumirse bajo la presencia del dolo como parte de la actividad consciente del sujeto activo.

Verificados los dos aspectos orientadores del raciocinio jurisdiccional, se ha reconocido como útil la observación de estos tipos de criterios, para reconocer cuál de ellos viene siendo el más idóneo para la calificación del acto delictivo y el reconocimiento de la responsabilidad. Siendo importante también el efecto que tendrá sobre la imposición de una medida como lo es la inhabilitación en tanto sanción accesoria, puesto que será contemplada en base a la lesividad que se identifica de la acción y el nivel de responsabilidad calificado.

De acuerdo a esta problemática se ha podido generar una síntesis de todo ello en base a una sola interrogante como lo es: ¿Qué efectos produce la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito?

Teniendo en cuenta que la indicación de esta interrogante pretende resumir el punto de partida de la investigación, fue preciso ensayar una respuesta en base a las indicaciones del conocimiento previo, esto es antes del desarrollo del trabajo académico, vale decir determinación “a priori” la cual está constituida como: “Si, la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente se interpreta inadecuadamente; entonces, esto provoca un efecto negativo sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”.

Como se puede apreciar, la forma en que se ha construido el enfoque metodológico, esta compuesto por dos elementos esenciales, como es el caso de las variables que bajo una relación causal permiten generar además de todo ello, las metas que se trazan para el desarrollo de la tesis, lo cual ha permitido establecer un contenido específico que se muestra a continuación.

Para el Capítulo I se ha reservado la construcción de la metodología científica, que puntualiza el esquema lógico que ha servido para lograr realizar la tesis, partiendo del planteamiento del problema hasta llegar a la participación de las metas a ejecutar e incluso los métodos que en base a la interpretación de las reglas jurídicas y la observación de la realidad, permitieron consolidar el recojo de la información adecuada para el establecimiento de los argumentos que permitieron

reconocer primero la existencia del problema en la realidad jurídica y en función a los factores que lo generan, establecer una secuencia de propuesta a fin de solucionar dicho problema.

Luego en el Capítulo II, se ha tenido en consideración el desarrollo teórico que corresponde al “dolo eventual y la culpa consciente” como figuras jurídicas estatuidas para cumplir función como herramientas en el mecanismo que imputa la responsabilidad por las acciones delictivas, lo cual ha servido de mucha utilidad para el establecimiento de la responsabilidad, en función a los niveles de lesividad y la participación de la conciencia respecto de la acción que se ejecuta en el ámbito de la antijuricidad. Elemento que ha servido de identificador que permitió la diferenciación de ambas figuras en el entorno del proceso penal.

Seguidamente, se tiene al Capítulo III, en el desarrollo de la tesis, el cual comprende la revisión de la sanción accesoria como lo es la inhabilitación que se aplica en consecuencia de la calificación de la responsabilidad penal en los delitos de tránsito, con la especial atención respecto del carácter culposos que se le ha venido dando como tratamiento para este tipo de delitos. Esta acción académica se consolida como un aporte esencial para el reconocimiento diferenciado en base a la participación de la intención lesiva, aún cuando se tratare de algo abstracto, puesto que la consolidación del resultado se produce de igual manera.

En base a la construcción teórica se ha podido establecer la posibilidad jurídica que permita el análisis diferenciador como opción a evaluar por parte del magistrado a fin de que se pueda establecer en cada caso particular, el tratamiento bajo un criterio de igualdad, esto es que la función que cumple el análisis de los

delitos culposos, tendría que asumirse de la perspectiva de la culpa consciente, dado que el esquema normativo y regulador de la actividad relacionada con el tránsito, resulta ser suficiente para que se establezca la intención o la orientación volitiva, dado el exigido mínimo conocimiento de las reglas viales.

Luego de la observación teórica, se ha procedido en el Capítulo IV, que corresponde al análisis de la realidad, se tuvo en consideración dos aspectos evaluativos, primero respecto a la verificación de la estadística, que permitió advertir la presencia de un gran número de acciones delictivas calificadas en las cuales se ha implementado un análisis orientado hacia la calificación de estas inconductas bajo el cristal doctrinario de la culpa consciente.

De otro lado se ha podido observar cada uno de los resultados que surgen de haber aplicado las encuestas para que expertos sobre el tema de Derecho Penal, a fin de validar con sus opiniones, las posturas que se adoptan en esta investigación, dando como resultado, el acercamiento teórico hacia la posibilidad jurídicamente válida de incorporar este tipo de diferenciación a fin de que las sanciones tengan un carácter proporcional y por ende la protección del bien jurídico se la intervención del Estado como un elemento adecuado en la tipificación.

Según aquello que se ha tenido como un resultado, fueron tenidos en cuenta según su condición teórica o respecto al análisis real de la situación jurídica, con lo que lo cual se llegó a generar el inicio de la Contrastación de la Hipótesis contemplada desde el discurso crítico presentado sobre cada uno de los aspectos marcados como tareas específicas o que se puede reconocer cual metas de la investigación, de cuyos resultados se han consolidado las posturas determinantes

sobre la necesidad advertida. Luego la síntesis de estos resultados, han permitido generar la validación de cada una de las variables, elementos que se han unido para construir la determinación final de la investigación, la misma que se compara con la construcción inicial con la intención de reconocer el nivel de probanza que constituye respecto de la hipótesis a priori. Resultados que conllevaron a la construcción de ciertas determinaciones y las sugerencias jurídicas lo cual queda sometido a la evaluación de esta investigación.

El Autor.

Capítulo I

El aspecto metodológico de la investigación

Para la construcción de esta primera parte del trabajo académico tuvo en consideración el esquema de los trabajos académicos de tipo descriptivo simple y no experimental, puesto que se observa un fenómeno de la realidad sin la verificación aplicativa de experimentos en la realidad, siendo así la propuesta proyectada se basa en la verificación del razonamiento jurídico que orienta la investigación, esto es respecto a la distinción judicial que se genera entre la concepción jurídica del dolo bajo el carácter de la eventualidad y el sentido que ocupa a la culpa consciente, lo cual según el criterio del investigador puede reconocerse un efecto sobre la imposición accesoria de la sanción que establece inhabilitación en lo que corresponde a los tipos penales relacionados con el tránsito.

Se inicia con el esquema que corresponde a la explicación del problema planteado en función a las fuentes de información, para que luego se determine un cuestionamiento puntual que sirve de eje para el desarrollo de la observación, el mismo que tiene una respuesta que sirve como la determinación inicial, la cual será contrastada al finalizar esta tesis.

1.1 El planteamiento del problema

La intervención del Estado respecto a las actividades que se desarrollan fuera del marco de la ley es ejecutada en base a su facultad de ius puniendi que le permite perseguir este tipo de acciones antijurídicas y aplicar las correspondientes

sanciones para manejar de esa manera el control social, lo cual desde luego tiene ciertas pautas o reglas con el fin de que la persecución y la sanción se consolide adecuadamente sin sobrepasar los límites de justicia.

En ese marco de acción jurídica, aparece el derecho penal para marcar la forma en que se han de aplicar ciertas figuras, en tanto que plantea justificaciones relacionadas con la responsabilidad, indicando los mecanismos y conceptos que permitan reconocerla en determinados actos, es así como surge la teoría de la culpabilidad para aplicarla bajo la justificación del carácter subjetivo que orienta a la atribución de la responsabilidad conducente al castigo, acción que corresponde ser estudiada en determinados casos para verificar el nivel de eficacia.

La realidad de la seguridad vial que se evidencia en nuestra sociedad siempre deja entre dicho la eficacia del derecho penal para alcanzar una sanción adecuada, que incluso la opinión pública califica como actos de impunidad, dejando al desamparo el bien jurídico en este tipo de eventos.

Por lo mismo que se busca el análisis de la acción penal sobre este tipo de delitos, así se ubica la intención del legislador, fuera del alcance de lo establecido en el numeral 39 de la estructura normativa penal, al establecer aquella hipótesis que incorpora inhabilitación accesoria, la cual no sólo se aplicará para el caso de abuso de autoridad, pues se aplicará en los delitos viales culposos, lo cual se entiende como el reforzamiento punitivo de la acción del Estado, ante la mala administración de las competencias jurídicas relacionadas a la conducción de vehículos, en aras de la seguridad vial.

En ese afán se puede evidenciar como una cuestión de aplicación práctica, un problema respecto a la interpretación que distingue al “dolo eventual de la culpa consciente” aplicada a la mala administración que generan los individuos respecto de sus competencias como conductores, lo cual acaba por aplicar común condena en ambas condiciones, por lo mismo que se entiende que la dogmática penal puede asumir consecuencias poco deseables en la vida concreta de las personas, pues debe orientarse la interpretación en base a la sensible percepción de los individuos penalmente perseguidos.

1.2. La formulación del problema

¿Qué efectos produce la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito?

1.3. La justificación de la investigación

La orientación de esta investigación ubica su primigenia justificación en una cuestión social que emana de la necesidad de la ciudadanía de gozar de un ambiente seguro en lo que corresponde a la actividad vial, lo cual se acrecienta más ahora que el convulsionado crecimiento del parque automotor provoca un tránsito cada vez más complicado en las calles sobre todo de las grandes urbes, donde se complica más la circunstancia en razón de la cantidad de personas que están obligadas a transitar por las calles.

Luego se desprende de ello la justificación legislativa, puesto que importa

reconocer la forma en que el Estado ha desarrollado la regulación de este tipo de actividad, con el fin de garantizar la seguridad ciudadana en ese ámbito, es decir cuan apropiada es la prevención que se supone se genera con la creación de las reglas y sobre todo las que corresponden a sanciones para quienes infringen el orden de la seguridad vial, verificando por ello los alcances del artículo 39 del Código Penal con el fin de evaluar su eficacia en tanto que deviene como aplicación de lo ordenado por el artículo 40 del mismo cuerpo legal que sólo se refiere a la condición de culpa reconocida en los delitos de tránsito.

Finalmente, la justificación dogmática se concentra en la evaluación de aquello que plasma la doctrina respecto a la culpabilidad en los accidentes de tránsito y cuan adecuada es la manera en que se ha recogido en la regulación que faculta a realizar una aplicación accesoria de la inhabilitación que se encuentra contenida en el acápite número 39 que corresponde a legislación penal peruana que esta destinado en dirección a comprender el nivel de efectividad que produce y cuan necesaria sería la contemplación de un ajuste de la regla.

1.4. La importancia del estudio

Habiendo demostrado los lineamientos sobre los que se ejecutará la investigación, resulta de fácil verificación el hecho de que resulta importante este análisis respecto a la comprensión del dolo eventual y la culpa consciente participando en el delitos viales para contrastarla con la aplicación del artículo 39 del Código Penal, lo cual se reviste de importancia en razón que permitirá reconocer

si la eficacia de ello depende de la incompleta evaluación de esta doctrina para la configuración de la regla, o si quizá dependerá de una cuestión de interpretación inadecuada a nivel procesal.

1.5. Los objetivos de la investigación

1.5.1. El objetivo general

- Determinar los efectos que produce la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

1.5.2. Los objetivos específicos

- Desarrollar doctrinariamente el dolo eventual y la culpa consciente como teoría aplicable en el proceso penal.
- Estudiar la aplicación y efectos de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.
- Analizar la necesidad de esclarecer los parámetros de interpretación judicial sobre la interpretación del dolo eventual y la culpa consciente para alcanzar eficacia de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

1.6. La hipótesis de la investigación

Si, la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente se interpreta inadecuadamente; entonces, esto provoca un efecto negativo sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

1.7. Las variables de la investigación

1.7.1. Sobre la variable independiente

La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente.

1.7.2. Sobre la variable dependiente

La aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

1.8. Los métodos aplicados en la investigación

En cuanto a lo referente a la mecánica para el desarrollo de esta investigación se ha tenido en cuenta el uso de los métodos científicos que proporciona la metodología de investigación y aquellos que se relacionan con el ámbito jurídico de manera específica, por lo mismo que se tienen en cuenta dos tipos de análisis, el primero que se corresponde con el carácter interpretativo de las leyes, así serán de utilidad para el reconocimiento adecuado del sentido de las mismas.

De otro aspecto se ha podido tener en cuenta la construcción del análisis en base a métodos que se orientan a la observación del aspecto que comprende a la

realidad que se centra en los accidentes de tránsito y en la consideración de acciones que constituyen delitos en es ámbito de acción, por lo mismo que conviene hacer un análisis desde el aspecto general como punto de partida para arribar a una determinación específica o particular, así como también un examen a la inversa para poder reconocer los aspectos que estuvieran fallando en el esquema de la ejecución de este control que le corresponde al Estado a través del Derecho Penal.

1.8.1. El método exegético jurídico

Asumiendo el sentido de la exégesis, debe indicarse que no se trata de una construcción en base a la connotación de la filosofía que comprendía la aplicación literal y taxativa de las leyes, más bien se comprende como una forma de interpretación de la propia ley, sí, desde el punto de vista de su literalidad, puesto que se observa la construcción gramatical desarrollada por el legislador con el fin de establecer su verdadero sentido, como por ejemplo para el caso de las leyes que se comportan como los indicadores para que la judicatura pueda establecer el criterio de responsabilidad de los agentes, como es el caso de los reglamentos, desde luego esta observación de la ley deviene de un carácter particular o individual de la misma.

1.8.2. El método sistemático jurídico

En lo que corresponde al análisis interpretativo de la ley en base a la exégesis se condiciona la observación en base a la propia ley desde un punto de vista

individual, para este caso en el método sistemático jurídico, se pretende hacer la observación de las leyes en razón de su incorporación dentro de un sistema establecido, por lo mismo que corresponde la verificación de su correlato con las demás normas; partiendo desde luego del establecimiento de la sintonía con la norma esencial, esto es con el ordenamiento constitucional, a fin de que se pueda reconocer su viabilidad y la coincidencia con el aspecto del garantismo que opera sobre el derecho penal y su proceso.

En ese sentido se hará la comprensión de los textos legales comprendidas en los tipos penales y los reglamentos que marcan la indicación de la calificación para el juzgador, desde la perspectiva constitucional y la operatividad en cuanto a las pautas dogmáticas que permitan su ejecución más viable.

1.8.3. El método hipotético deductivo

De acuerdo a la estructura de la investigación que resulta ser de tipo descriptiva no experimental, se ha considerado necesaria la intervención de métodos que corresponden a la observación de la realidad, que en este caso la perspectiva jurídica invita a la verificación de un aspecto general como punto de partida. Así pues para el delito que se observa, es conveniente partir de la observación de la teoría que se invoca o utiliza con el fin de establecer el nivel de responsable que en el ámbito penal corresponde en los delitos referidos a tránsito.

Esta verificación general de la teoría permitirá ver en la realidad jurídica el sentido que adopta la regulación jurídica y su aplicación, que son dos elementos

inseparables e indispensables para la correcta imputación, siendo así, importa pues el reconocimiento no sólo de la estructura típica construida para este tipo de delitos, sino las consecuencias jurídicas que conlleva su aplicación, desde luego desde el punto de vista de los criterios que se adoptan para ello a nivel jurisdiccional.

Toda esta evaluación ha conllevado al establecimiento de resultados que permiten corroborar la aplicación de criterios sumamente objetivos, esto es que la aplicación de la regla se hace de manera directa sin una previa evaluación de la realidad en cuanto a la sugerencia del sentido de los delitos de carácter abstracto que implica una condición especial previa al momento de su comisión, lo cual se enlaza directamente con la presencia del dolo aún cuando fuera bajo el sentido de la eventualidad.

1.8.4. El método inductivo

Tal cual se ha podido corroborar en el detalle de la aplicación del método deductivo, la percepción de un aspecto específico como resultado de dicho análisis se ha tomado como punto de partida de este método inductivo, lo cual significa que se promueve con esta observación el planteamiento de la revisión del origen del problema en un ámbito general, lo cual se traduce en el sentido de la aplicación general de las reglas bajo un criterio ausente de interpretación, este uso objetivo de la típica construcción de la regla jurídico penal, conlleva a la presencia de elementos ausentes en la estructura general que le corresponde a la construcción de las

decisiones judiciales que implican el reconocimiento de la responsabilidad penal frente a determinada acción delictiva.

Capítulo II

El dolo eventual y la culpa consciente como teoría aplicable en el proceso penal

De acuerdo al enfoque de la presente investigación, se hace necesaria la observación teórica de lo que concierne a la teoría que se refiere al “dolo eventual y la culpa consciente” para lograr reconocer las acotaciones doctrinarias que permita entender su función y aplicación en el proceso penal en tanto herramientas para el reconocimiento de la responsabilidad penal, con especial atención a lo que corresponde a los delitos de tránsito en el Perú.

Según lo señalado, se consideró la aplicación del reconocimiento el grado de conocimiento o desarrollo académico en función a lo que se quiere investigar o lo proyectado como materia de análisis, por lo mismo que se reseñan las investigaciones que se han desarrollado hasta el momento, constituyendo el estado del arte o el apreciable nivel de la creación académica que se ha logrado hasta el momento, por lo mismo que se recogen los antecedentes de investigación.

2.1. Investigaciones previas sobre el tema.

Tal cual se ha indicado anteriormente, el apoyo de otros puntos de vista sobre el tema que se habrá de tratar o cuando menos sobre referentes en función a las variables, resulta como un valioso apoyo para el inicio de esta ruta de análisis que se ha proyectado sobre la consideración diferenciada entre el dolo que bajo su carácter de eventualidad pueda desarrollarse sobre la capacidad de conciencia respecto a la culpa, ello en tanto se requiere una adecuada determinación de

responsabilidad para el caso de los tipos penales de accidentes de tránsito.

Existen diferentes investigaciones acerca del tema que se viene trabajando los cuales servirán como base para el desarrollo de la presente proyección académica, en tal sentido se empieza citando a Sisniegas (2016) para entender mejor a cerca de aquel “dolo eventual y la culpa consciente”, quien ha plasmado en su investigación titulado “*Conceptos de dolo eventual, culpa consciente y su aplicación-abandono de la teoría ecléctica*”, donde se puede apreciar la consignación del dolo eventual como aquella: “(...) clase de imputación subjetiva del tipo que contiene elementos cognitivo y volitivo, que se imputa al agente-social autor en base a su comunicación contraria a una determinada norma jurídico-penal, en un contexto social determinado”. (p. 109)

Es de advertir de la cita tomada que, la condición de la imputación tiene el carácter de subjetividad que opera en la estructura doctrinaria del derecho penal, por lo mismo que se precisa de reconocer en primer término lo que se entiende por imputación, así se entiende que respecto a esta circunstancia existe una demostración referida a una: “(...) intensa contrariedad hacia la norma jurídico-penal, por mediar ex-ante la alta probabilidad lógica de que el hecho normativo sucediera, además, el agente social-autor desde un punto de vista objetivo y privilegiado debió prever y evitar la contradicción normativa jurídico-penal”. (p.109)

De acuerdo a lo indicado entonces se puede prever que tendría cabida la existencia de un adelantamiento al resultado, esto es la conciencia sobre dicha probabilidad que en función de la lógica se produjera en la realidad; así pues, el mismo autor señala que “Culpa consciente” ha de ser considerada bajo una forma peculiar en lo que se refiere a la subjetividad al señalar que: “(...) es la especial

clase de imputación subjetiva del tipo, que se imputa al agente-social autor en base a una determinada comunicación errónea con visualización del riesgo prohibido, en un contexto social determinado”. (p.109)

Ha de notarse principalmente que existe la posibilidad de un adelantamiento, lo que hace presumir la responsabilidad en base a ello, en ese sentido se aprecia que existe una controversia que surge en la propia evaluación de la conducta, lo que se entiende como una: “(...) contrariedad hacia la norma jurídico-penal, por mediar ex-ante una probabilidad lógica mínima que el hecho normativo sucediera, además, el agente-social autor desde un punto de vista objetivo pero atenuado debió prever y evitar esa contradicción normativa jurídico-penal”. (pág. 109)

Por otro lado de acuerdo al desarrollo en la investigación de Robles (2015) titulada “*Delimitación entre Dolo Eventual y Culpa Consciente*” concluye de la siguiente manera:

“Habiendo revisado doctrina, jurisprudencia y analizado determinados casos se llegó a la conclusión siguiente: creo que las conductas dolosas no solo llevan consigo el elemento cognitivo, sino también debe el elemento volitivo; si vamos a una opinión en contra solo va a tener como implicancia el desconocimiento de la culpabilidad entre la culpa y el dolo, la cual se señala en la diferenciación entre dolo eventual y culpa; o sea, va a implicar el desconocimiento del disvalor de la acción que logra caracterizar al dolo y también a la imprudencia, más aún cuando el dolo implicaría que el autor decida contrariamente con respecto al bien jurídico que se protege, Esto justificaría la más grave sanción tipificada en la norma y a la misma vez nos permite diferenciar al dolo de peligro

del dolo de lesión las cuales son confundidas por las teorías del conocimiento.... lo que justifica la mayor gravedad en la sanción prevista por el legislador y, a su vez, incluso permite distinguir entre el dolo de lesión y el dolo de peligro que se confunden en las teorías meramente cognitivas, es decir el principal elemento para distinguir el dolo eventual de la culpa consciente es sin duda la presencia de la voluntad y no meramente el conocimiento del hecho”. (pág. 57)

Del mismo modo en la investigación desarrollada por Hernandez (2017) titulada “*La formulación de imputación del delito de homicidio en accidentes de tránsito. Dolo eventual o culpa con representación en Colombia*”, en su conclusión indica lo siguiente:

“Según se vio en el marco del derecho interno colombiano, la diferenciación de la imputación a título de dolo eventual y culpa con representación necesita de mayor precisión normativa y desarrollo. Si bien el escenario constitucional estudiado a partir de los principios y derechos fundamentales aplicables en materia penal constituyen una garantía a favor del imputado, los escenarios legal-penal y jurisprudencial no son lo suficientemente precisos proveyendo directrices de configuración objetiva sobre ambas figuras, ni apuntando un norte firme y unívoco que en sede judicial facilite la interpretación y aplicación de las mismas”. (pág. 50)

Otro de los aportes realizados para esta el desarrollo del presente trabajo, es la investigación desarrollada por Parrado & Acevedo (2013) denominada *El Límite*

entre el dolo eventual y la culpa con representación en los accidentes de tránsito a la luz de la Ley 599 de 2000 en Colombia, concluye de la siguiente manera:

“Para endilgar dolo eventual al actor de un siniestro automovilístico no basta el hecho de saber que se realiza una actividad o se desempeña una profesión fuera de los límites tolerados o permitidos por el ordenamiento jurídico. No basta entonces para que se decida el juzgador por el dolo eventual el sólo hecho de determinar que el sujeto tenía el conocimiento sino que debe existir claridad en punto a los alcances que tiene ese sujeto acerca del conocimiento para poder entender de qué forma fue que se representó y aceptó ese resultado potencial que generó su acto (...). El dolo eventual y la culpa consciente, o culpa con representación, parten de una estructura común que dificulta su diferenciación pues en ninguno de estos conceptos, el autor desea el resultado y en los dos al autor reconoce la posibilidad de que se produzca el resultado. Ambos supuestos, tienen en común el hecho de que el agente no desea causar el resultado dañino, y es aquí donde estimo se encuentra el yerro del juzgador de instancia, quien argumenta que hay dolo eventual, porque el imputado de autos, según el análisis que hace de los elementos de convicción, tenía la intención de herir”. (pág. 95)

2.2. La teoría de dolo eventual.

En lo que respecta a esta teoría se puede señalar que se ha generado partiendo de las políticas criminales con la intención de propiciar una solución a la forma de hacer frente a las actividades que en función a la sanción de tales delitos como una condición de culpabilidad se habría visto reducida dado el carácter de la acción delictiva realizada; lo cual ha tenido como consecuencia la imposibilidad con alcanzar a prevenir de manera precisa con la imposición de sanciones de acuerdo al *Ius Puniendi* que le compete al Estado.

Sobre esto se debe tener en consideración lo siguiente: “(...)la falta de unanimidad con respecto al concepto de dolo eventual imposibilita, por parte de la jurisprudencia en general, aplicarlo pacíficamente: la existencia de diferentes teorías no permite poseer una sola que sea aceptada por la comunidad jurídica y, a su vez, todas las teorías, como se observa, poseen aporías”. (Pérez, 2011)

Según Mayor, (2008) en su informe de investigación titulado “*Delimitación entre dolo eventual y culpa consciente*” define al dolo eventual como:

Se caracteriza porque quien actúa, no persigue un resultado y tampoco lo prevé como seguro, sino que solo prevé que es posible que se produzca y a pesar de esto igualmente actúa. Esta clase de dolo (eventual) es de difícil delimitación con la imprudencia consciente, por lo que ha obligado a la doctrina a formular distintas teorías para diferenciar el dolo eventual y la imprudencia consciente y este es básicamente el objeto de este trabajo, porque muchas veces se impone una pena bajo la forma de imprudencia cuando en realidad se está en presencia de una conducta de tipo doloso y esto es de gran importancia, porque como ya se ha anticipado la elección por parte del juez por un carril u otro, afecta notablemente en la escala penal. (pág. 14)

Por otro lado se hace referencia la definición desarrollada por Chang Kcomt, (2011) en su artículo titulado “*Dolo Eventual e Imprudencia Consciente: Reflexiones en torno a su Delimitación*” indica:

El dolo eventual, también denominado dolo condicionado (a la luz de las teorías que reconocen el elemento volitivo como parte del dolo) se caracteriza porque el autor se representa el delito como resultado posible (eventual), de forma

que, aunque no desea el resultado, conoce la posibilidad de que se produzca; lo que evidencia un menosprecio reprochable del bien jurídico protegido (por esta razón es equiparado en términos de culpabilidad a los otros tipos de dolo). (págs. 255-266)

2.3. El dolo eventual en el proceso penal.

De acuerdo a las indicaciones doctrinarias en lo concerniente al dolo eventual como concepto, siempre ha tenido un reconocimiento tradicional que lo lleva a la combinación de dos definiciones que se orientan hacia el “conocer y el querer”, lo cual ha de apreciarse desde la perspectiva interior del agente, esto es el sujeto que ejecuta la acción, su percepción mentalizada de la realidad.

En lo que corresponde a la calificación en el ámbito sancionador penal, se entiende por aquellos sujetos que tienen actos dolosos por aquellos quienes conocen de su actuar y que sobre todo se entiende como típicamente objetiva, además que se entiende que existe la voluntad de que se realice este acto. Según ello, tal cual se conceptualiza, se ha tenido la aceptación de la mayoría doctrinaria y jurisdiccional, así pues se entiende que el dolo existe compuesto por dos ejes uno de tipo “intelectual” y otro que se reconoce como “cognitivo”, para lo cual se requiere que el sujeto sea consciente o conozca del aspecto objetivo de la descripción prohibitiva que establece el ordenamiento penal, esto es lo contemplado en el tipo correspondiente.

De otro lado se encuentra la percepción e la voluntad, lo cual significa que debe existir la intención, esto es el hecho de realizar determinada acción. Todos los elementos que se han indicado puede que se generen en la realidad del acto en diferentes intensidades pues su graduación puede ser distinta e incluso el hecho de como se determinan. Es por ello que la conceptualización doctrinaria que impera se

puede reconocer cierta distinción que se ocupa de la forma en que fluctúan tales componentes, por lo mismo que se aprecian hasta 3 tipos de dolo: “El directo de primer grado, el directo de segundo grado y el eventual”.

“El dolo directo de primer grado se entiende actualizado cuando el sujeto quiere el resultado típico. El dolo directo de segundo grado, llamado también de consecuencias necesarias, cuando el sujeto no quiere el resultado típico pero su producción se representa como cierta o segura. Y el dolo eventual, cuando el sujeto no quiere el resultado típico, pero lo acepta, o lo consciente, o carga con él, no obstante habérselo representado como posible o probable”. (Velásquez V & Wolffhúge Gutiérrez, 2012, págs. 17-18)

Dentro de la teoría de la culpabilidad, que es elemento subjetivo del delito, uno de los aspectos más relevantes es el denominado dolo eventual (dolus eventuales) que es totalmente distinto del dolo directo o de primer grado, inmediato, o dolus directo (en el que se da una coincidencia entre la acción querida y ejecutada con el resultado obtenido y deseado y del dolo indirecto que es una especie del dolo de primer grado, mediato, o de segundo grado de consecuencia necesaria (cuando el resultado excede a la acción querida pero era consecuencia necesaria de esa actividad ilícita). Siguiendo al profesor de Derecho Penal y magistrado argentino Zaffaroni “el dolo es eventual cuando: a) el sujeto se representa el resultado como relativamente probable y b) incluye esa probabilidad (no el resultado a secas sino la posibilidad de resultado) en la voluntad realizadora” (Silva Silva, 2009, pág. 2)

Según lo que por tradición en el desarrollo dogmático de la ciencia jurídica punitiva, lo se conoce como dolo se hallaba conectado a la intención o la creencia del sujeto activo, lo cual conlleva a la explicación de los actos estos, conceptualizando así el carácter doloso de su actuar. Así pues la explicación de las

acciones requiere de ubicar una finalidad para provocar el interés o la voluntad en la actuación del sujeto activo, será preciso para ello reconocer la razón que impulsa al sujeto a querer algo o intentar una consecuencia.

Además se indica que existe conexidad para el dolo y la justificación de los actos , lo cual no tendría que asumirse desde un examen ligero, puesto que únicamente al conocer la verdadera intención del sujeto o lo que pretendía, sólo así se podrá dar respuesta al cuestionamiento de cuál fue la causa de su actuar y en función a ello establecer el nivel de responsabilidad que le alcanza.

Sobre ello es importante tener en cuenta la siguiente indicación: “Carlos Nino señala, La relevancia para la reprochabilidad moral de la voluntariedad e intención del agente está dada porque tales actitudes subjetivas permiten vincular el acto con el carácter moral y los planes de vida del agente; son esto los que, en definitiva, enjuiciamos cuando reprochamos a alguien por una acción (por eso es que tomamos en cuenta los motivos del agente: ellos nos permite colocar la acción en el contexto de un plan de vida más amplio de que es parte)”. (Manrique , 2009, pág. 4)

Los defensores de esta figura pueden clasificarse entre quienes asumen el dolo eventual como una especie de dolo (teorías tradicionales, y teorías normativas) y quienes defiende teorías unitarias del mismo. Como se verá, el grueso de las construcciones teóricas al respecto provienen de autores alemanes: se recurre a sus construcciones en primer lugar por la tradición jurídico-penal de los sistemas hispanoamericano que se basan en ellas para importarlas o modificarlas de acuerdo a las necesidades punitivas de turno, no obstante se referencian algunas posiciones que autores colombianos e Hispanoamericanos asumen sobre el tema. Entre las teorías tradicionales sobre dolo eventual se encuentran en primer lugar las teorías

volitivas, que asumen que esta modalidad dolosa tiene un componente volitivo o psicológico que es precisamente al que las diferencias de conductas imprudentes. (Escobar Beahar & Monsalve Correa , 2013, pág. 6)

2.4. Culpa Consciente

De acuerdo a la percepción desarrollada por Macedo Font, (s. f) acerca de la culpa consciente, menciona:

En la culpa consciente o con representación, el sujeto al llevar a cabo su acción, es consciente del peligro de la misma y del posible resultado lesivo que puede producir, pero no acepta tal resultado, sino que confía en que a través sus habilidades personales evitarán el mismo. Va de suyo que será reprochable su actitud negligente, pero ese reproche será más atenuado ya que no se ha propuesto ir en contra de bien jurídico alguno (...) En tal sentido se destaca que en la imprudencia consciente, el sujeto se ha representado precisamente el resultado de su accionar, el mismo es consciente de que está obrando con falta de cuidado, fuera de la prudencia exigida en el caso; el actor prevé, se representa la posibilidad de producción de la parte objetiva del hecho típico, pero confía (no asiente) que el riesgo no se materializará en un resultado dañoso.

Por otro lado Bustamante Requena, (2015) también menciona acerca de la culpa consciente la siguiente definición:

Independientemente de este breve recuento sobre los desarrollos de la culpa, es preciso indicar que la **culpa consciente**

o con representación caracteriza aquellos supuestos en que el sujeto reconoce el peligro de su acción, pero confía en que no tendrá lugar el resultado lesivo. El sujeto no quiere causar la lesión, pero advierte esta posibilidad y, a pesar de ello, lleva a cabo la conducta.

Del mismo modo es que se hace referencia a Sisniegas Rodriguez, (2016) quien en su informe de investigación define a la culpa consciente como:

En lo que respecta a la culpa consciente o con representación, ésta se presenta cuando, si bien no se quiere causar la lesión, se advierte su posibilidad y, sin embargo, se actúa. Por ende, el agente reconoce el peligro de la situación, pero confía, muchas veces por temeridad, en que no se dará lugar al resultado lesivo. En la culpa consciente o con representación, el sujeto conoce y tiene voluntad de realizar aquello que la norma prohíbe: generar un riesgo realizado en el marco de un incumplimiento del deber de cuidado a través de la violación de un reglamento o ley. El agente quiere realizar la acción, pero confía en que el resultado disvalioso no se producirá. Algunos autores aclaran que debe distinguirse entre la "confianza" y una mera "esperanza" en que el resultado no se produzca. (pág. 16)

2.5. La culpa consciente en el proceso penal.

Las definiciones de culpa son numerosas, tantas como los intentos de caracterizarla y buscarla sinónimos. Sin embargo, llama la atención que pocas veces se vaya advirtiendo que resulta imposible señalar los contornos de la culpa en si porque ésta no existe. Ni la culpa puede ser considerada como un componente psicomental vinculado al autor en el momento de la infracción delictiva, basando el reproche de la sociedad en la ausencia de un resultado querido y en el

incumplimiento de los deberes de cuidado. Dentro de nuestro ordenamiento jurídico penal no establece una definición sobre la culpa, por lo que el Jue, al momento de Administrar la Justicia es el encargado de cerrar el concepto. La culpa entonces es un tipo abierto, ya que debe ser completado por la autoridad judicial; para que se pueda dar esta operación se debe analizar el deber objetivo de cuidado que debió tener el sujeto. (Ruíz Ramal, págs. 4-5)

Es importante considerar de manera puntual que se requiere hablar sobre la manera en que se ha configurado normativamente este aspecto subjetivo de la acción delictiva, esto es que la relevancia de ese conocer no cabe percibirlo como una condición psicológica, más bien debe asumirse como un carácter de imputación. Ello se indica puesto que en las labores jurisdiccionales los criterios que se asumen de manera conjunta tienen un punto de partida que indica que dicho conocer del sujeto esta fundado en condiciones cognitivas que corresponden al dolo desde una perspectiva psicológica que le corresponde al agente, lo cual es simplemente verificado haciendo una distinción con ello entre la “verdad material o verdad real”.

Tal cual se muestra respecto al reconocimiento de los componentes que permiten concebir la presencia de componentes de la acción penal trae consigo la descripción de una parte clara pero a la vez inadecuada. Resulta claro el hecho de que no se está tomando como punto de partida la observación subjetiva o internalizada del sujeto sino una visión externa.

Así se tiene pues que: “Los tribunales han reconocido desde hace mucho que la determinación de los internos se hace con base en ciertos datos objetivos que evidencian las disposiciones internas del autor. Sin embargo, este proceder esconde la realidad del procedimiento de atribución de responsabilidad penal, pues no existe

verificación alguna de un conocimiento psicológico del autor, sino que el conocimiento necesario para el dolo se imputa al autor con base en criterios de referencia sociales de carácter jurídico-penal”. (García Caveró, 2005, pág. 10)

Es evidente que resulta mucho más fácil afirmar una realización dolosa si de lo que se trata no es de verificar o probar que algo haya ocurrido sino solo de valorar o atribuir. No obstante, tal proceder ya no se corresponde con los requisitos de la ley penal, que exige para la realización dolosa no que el sujeto deba conocer o que bajo determinadas circunstancias debe entenderse que ha conocido, sino que el sujeto efectivamente conozca los hechos constitutivos de la infracción; penal así mismo, la mera atribución con fines preventivos no parece estar en posibilidad de garantizar una justa distribución del castigo, pues siempre cabe la posibilidad de castigar por un hecho doloso a quien en realidad no previó o no “quiso” la realización del delito. A este respecto la ley penal colombiana no parece dejar dudas: en la delimitación entre el dolo y la imprudencia, el límite de la imprudencia inconsciente con el dolo eventual requiere un dato fáctico: el dolo, aunque eventual- implica que la realización de la infracción penal “ha sido prevista como probable”. Y de ello, por tanto, se requiere prueba y no simple atribución. (Sotomayor , 2016, págs. 21-22)

En un inicio, las categorías de dolo de consecuencia necesarias (o de segundo grado⁹ y el dolo eventual, fueron ampliaciones del concepto de dolo, pensadas con el objeto de castigar mayormente hipótesis de culpa consiente que resultaban mucho más graves para cualquier observador social. En este sentido, la importancia práctica de la necesidad de probar el dolo eventual, radica en su mayor punibilidad respecto de la conducta culposa. Esta punibilidad superior se aprecia tanto en la tipicidad como en la penal asignada al delito, de esta manera, y como

señala la Corte Suprema, “la punibilidad del delito culposo en nuestro Código absolutamente excepcional (arts. 4 y 10 nro. 139 y significativamente menor en términos de gravedad que la correspondiente a los delitos dolosos”. Como es imaginable, la doctrina ha abordado la fundamentación de esta punibilidad superior de la conducta dolosa, a la luz de las diversas teorías y los distintos elementos formativos del dolo. (Figuerola San Martín & Rivera Roa, 2016, pág. 26)

CAPITULO III

La aplicación y efectos de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito

En cuanto a lo que se puede reconocer de la construcción de este capítulo, el interés de su desarrollo se centrar en la inhabilitación bajo el carácter de accesoriedad que se le ha dado en la imputación de los delitos culposos de tránsito, por lo mismo que se debe reconocer primero la forma en que se producen este tipo de delitos y con el fin de establecer una crítica se recogen ciertas posturas con el fin de afianzar el criterio hacia su comprensión.

3.1. Crítica al tratamiento de los delitos de tránsito en el Perú.

En lo que corresponde al establecimiento de acciones humanas como delitos está en función al reconocimiento de la responsabilidad de un determinado sujeto que resulta ser culpable, condición que marca el sentido de la aplicación de sanciones que opera sobre los tipos penales que se encuentran en el Código Penal; sin embargo, existe otro tipo de cualificación para asumir la existencia de responsabilidad y por ende la sanción, esto es con referencia al deber de cuidado.

Sobre ello es importante tener en consideración lo señalado por los juristas Muñoz y García (1996), quienes en su libro titulado *“Derecho Penal Parte General”*; donde al referirse a la aplicación de la potestad punitiva que le corresponde al Estado con arreglo del derecho penal indican que: “(...) no puede obligar a nadie más allá de la observancia del cuidado que objetivamente era exigible en el caso concreto al que se encontraba en esa situación. Solo la lesión del deber de cuidado convierte la acción en acción imprudente”. (p. 304)

Ello se puede comprender de aplicación directa para el caso de los accidentes de tránsito que derivan en delitos de tránsito, así pues el deber de cuidado es posible que se de origen en este tipo de acciones, de allí precisamente parte la crítica, toda vez que la acción puede reconocerse de diversas forma, nace entonces la complicación para la judicatura al momento de hacer la correspondiente evaluación, puesto que para este tipo de acciones deberá recurrir a diferentes cuerpos normativos, como corresponde a las acciones delictivas generadas en el ámbito de la conducción vehicular, se ceñirá al reglamento que existe para este fin, donde podrá identificar las directrices para el reconocimiento del deber de cuidado.

Para el caso de este tipo de evaluación el juzgador deberá tener la prerrogativa que evalúa la condición en que se desarrolla el deber de cuidado, operación que irá de la mano del principio de confianza, que según lo recogido por Villavicencio () en su artículo titulado “*Los delitos imprudentes de comisión*”, en el cual señala que: “(...) al participante en el tránsito le es admisible confiar en que el otro participante se comportará también en forma correcta hasta que circunstancias especiales del caso hagan reconocibles lo contrario”. (p. 229)

Como se puede apreciar la calificación de este tipo de delitos que se desarrollan en razón de la imprudencia dentro de lo que corresponde al tránsito, se debe reconocer bajo un criterio bastante amplio por parte del juzgador, lo que implica la evaluación de las condiciones orientándose a la verificación de la presencia o ausencia del cuidado como deber, y las condiciones no sólo de quien tiene la responsabilidad desde el punto de vista del reglamento vial, sino también la imprudencia que se puede reconocer del transeúnte, para estos casos.

Esta verificación inicial permite ubicar a este tipo de acciones en el grupo de los delitos de peligro abstracto, puesto que no se trata de una cuestión de

reconocimiento directo, tal vez se podría hablar de una cuestión ideal que ampara la protección, el ideal de lo que se entiende por correcto, así es como se relaciona con el deber de cuidado que se exige para el control del tránsito a fin de evitar lesiones más perjudiciales o cuando menos, permite aplicar una sanción en cuanto se pueda reconocer la responsabilidad dentro de los parámetros que reclama el reglamento.

Tal cual se ha podido verificar a través de las lecturas sobre la doctrina desarrollada en razón de este tipo de delitos que se consagran como de peligro abstracto, reciben mucha postura crítica, ello basado en la forma en que se hace la descripción del supuesto de hecho, lo que se aprecia de una connotación bastante extensa, amplitud, que de hecho no requerirá de la verificación del daño o la lesión que se produce sobre el bien que se presume protege el derecho penal.

Sin duda alguna la función jurisdiccional puede resolver dicha circunstancia con la aplicación de las técnicas de interpretación que proporciona la doctrina sobre las reglas y su comprensión respecto de la identificación del bien jurídico en primer lugar y del daño producido en sí, después; sobre ello es que se debe considerar aquello que señala el investigador Bascur (2017), el cual desarrolla un trabajo jurídico que lleva por título: *“Análisis de los principales delitos y su régimen de sanción previsto en la Ley 17.798 sobre control de armas”*; en el cual indica que: “(...) la doctrina mayoritaria suele rechazar una lectura de los delitos de peligro abstracto como infracciones meramente formales o de peligro presunto, incorporando al tipo penal, mediante interpretación, determinados factores de conexión con el interés protegido”. (p. 7)

Sin duda alguna esta percepción parte de la idea de que no puede considerarse una lesión de manera objetiva si es que no se ha constituido como tal,

por lo que se cuestiona el hecho de que los tipos penales para este tipo de delitos de connotación abstracta deban atribuir una sanción en razón de la potestad del ius puniendi; una lucha entre la cuestión objetiva y la subjetiva, parte de lo que se pretende enfocar como problema principal en esta investigación.

Luego se puede reconocer la inclinación de la postura en razón a que si se debe o se puede imputar por este tipo de acciones con efectos abstractos, dada las circunstancias en las que se desarrollan, y es que se comprenden como parte de la acción del Estado con el fin de establecer un orden de control con base en la seguridad ciudadana que se ostenta en la Constitución, así pues resulta viable el tratamiento sancionador con la intención de cubrir esta necesidad de seguridad.

Con ello lo que se pretende es disminuir el nivel de riesgo que se presenta a nivel del desarrollo de la vida cotidiana de todo el colectivo social, así pues se considera que esta cuestión relacionada con la “seguridad colectiva” comprendiéndola como un objeto de protección por parte del derecho penal, genera la posibilidad de que se establezcan restricciones que llegan hasta el ámbito de la sanción.

Sobre ello se puede apreciar el hecho de que dicha acción posible lo que pretende es limitar de alguna manera su alcance como sanción: “(...) atribuyendo un excepcional contenido de injusto basado en el solo desvalor de la acción, es decir estructuras delictivas sin desvalor de resultado, configuradas a partir de la exclusiva peligrosidad de la conducta”. (Bascur , 2017, p. 8)

Es así como se discurre hasta el ámbito de la discusión sobre los delitos culposos, respecto a los cuales se pueden observar posturas como la que describe el jurista Villavicencio (2004), quien señala que para el funcionalismo esto puede corresponder la necesidad de generar una suerte de planteamiento de modificación

estructural con lo que respecta a este tipo de delitos que se comprenden como culposos, señala pues que: “(...) reemplazan el concepto de la infracción del deber de cuidado por los criterios de imputación objetiva, en especial, la creación de un riesgo jurídicamente desaprobado”. (Villavicencio, 2004, p. 1)

En base a ello es importante también tener en consideración que Roxin por ejemplo, indica que “(...) el elemento de la infracción del deber de cuidado no conduce más allá que los criterios generales de imputación. Es más vago que éstos y por tanto prescindibles”.

Lo señalado se puede entender como la necesidad de que se establezca una determinación especialmente enfocada en la propia acción, así pues la consideración de estos como una conducta jurídicamente desaprobada será aquello que permita la imputación certera, así pues para el caso especial de los delitos que se corresponden en la esfera de protección para los que se encuentran pasible de ser afectados por las infracciones respecto a la obligación del sujeto para sostener una conducta que requiere cierto nivel de cuidado.

Esta situación se presenta con especial énfasis en las acciones que se desarrollan en la actividad de conducción vehicular, puesto que las reglas representan en el ámbito del tránsito, los elementos que se han de conservar dentro de la esfera del deber de cuidado, cuya infracción trae como consecuencia directa el incremento del riesgo para los ciudadanos o transeúntes, convirtiéndose en una posibilidad abstracta de la puesta en peligro; sin embargo ello será suficiente para la determinación de la responsabilidad en función a lo planteado por los autores precedentes.

Para el caso de la situación planteada de los accidentes de tránsito se presentan ciertas circunstancias que deben ser atendidas con especial cuidado como

es el caso del reconocimiento de ciertos factores o elementos de la comisión del delito, como es el caso la especificación del espacio donde se desarrolló el acto, lo cual no es una acción de mayor envergadura ni de razonamiento ni de ubicación en tanto se configuren tanto el acto y sus resultados en un mismo espacio en el que se los puede reconocer de manera directa.

El problema respecto a la determinación del espacio delictivo se presenta mas bien cuando esta confluencia señalada no se produce, esto es al apreciarse que los elementos materiales de la acción delictiva se producen o se desarrollan en distintos espacios, e incluso se puede producir el hecho de que esta diversidad se de en función al tiempo en que se genera el resultado y difiere del momento en que se produjo la acción; para la apreciación doctrinaria este tipo de acciones detalladas de manera diferente son las ue se comprenden como delitos de tránsito

En doctrina se denomina estos tipos de infracción: delitos de tránsito. El problema ha tratado de ser resuelto mediante diversos criterios. Algunos sostienen que el elemento determinante es la acción delictuosa, y consideran como lugar de comisión aquel donde aquella ha sido ejecutada (teoría de la acción). Al respecto es de considerar, según ellos, que en ese lugar es donde se manifiesta la voluntad criminal y en el que se encuentra, con mayor seguridad las pruebas que facilitan el juzgamiento del delincuente. Otros sostienen que debe considerarse el lugar donde se produce el resultado (teoría del resultado), ya que éste configura realmente la infracción y sólo su producción implica la lesión de un bien jurídico tutelado. Por último, se afirma que ambos elementos son fundamentales por lo que se ha de considerar cometida la infracción tanto en el lugar donde el agente obró como en el que se dio el resultado (teoría de la ubicuidad). Estas teorías no han proporcionado

respuestas a las dudas existentes, y esto se debe a que es asimismo, impreciso lo que significa “acción” y resultado”. (Hurtado Pozo, 2008, pág. 101)

3.2. La inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

Es preciso tratar en este punto el concepto de inhabilitación con respecto a ser vista desde una perspectiva jurídica-administrativa dentro de la sociedad. Dicho concepto permite mostrar la naturaleza sancionadora de dicho recurso de suspensión, para esto se toma en cuenta lo dicho por Chumán (2017) en el trabajo de investigación que lleva por título: “*La pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad*”, donde plantea lo mencionado previamente en este punto y con lo cual se llevará a cabo de manera adecuada el desarrollo de esta investigación. Teniéndose entonces lo siguiente: “La pena de inhabilitación por esencia se constituye en una sanción de naturaleza administrativa que se aplica contra todo aquel que ejerciendo indebida e imprudentemente una actividad de alto riesgo, amerita ser inhabilitado del ejercicio de dicha actividad, de manera temporal cuando haya ocasionado por primera vez el acto indebido, en modo de suspensión; mientras que cuando incurra en comisión reincidente de una grave infracción administrativa, o que habiendo generado daños fatales con ello, y que se puede configurar como delito en el ordenamiento jurídico-penal respectivo, se le puede inhabilitar definitivamente como una de las máximas sanciones administrativas contempladas en torno al ejercicio de la potestad sancionadora –administrativa correspondiente”. (p. 16)

La creación de dichas medidas se llevó a cabo debido a que en los delitos mencionados se atenta contra la vida y la integridad física, puesto que indiscutiblemente por lo dictado en el Código Penal, la vida humana viene a ser el

bien jurídico protegido por la ley. Dicho bien es de tipo jurídico personalísimo, y es por ello, por lo que su titular puede hacer uso de este en la forma como mejor le parezca. Sin embargo, el problema comienza a surgir cuando terceras personas llevan a cabo la acción de tomar la vida de la víctima, puesto que en dichos casos se hace un llamado a la valoración al respecto del consentimiento por parte de la persona damnificada, llegando a la conclusión de que si es válidamente pronunciado para que sea visto como causa de una justificación o atenuante.

Las penas que se tomarían en cuenta durante épocas precedentes carecen de carácter humanitario, moral y ética según los regimientos y leyes actuales, por lo que se considera entonces la privatización de la libertad como sanción efectiva. Por lo menos ello sostiene Navarro (1998) en su artículo de revista titulado: *“El sistema de penas en el CP peruano 1991”*, en el cual hace mención sobre la pena de privación de libertad y además de diversas penalidades, las cuales son mostradas a modo de propuesta de innovación y nuevas alternativas para ejecutar en cuanto se susciten situaciones de este calibre, aunque ello no signifique la aprobación de dichas opciones en su totalidad por el sistema; teniéndose entonces: “Si bien los autores del Código penal vigente se preocuparon por enriquecer el arsenal de sanciones recurriendo a otras modalidades de punición, lo cierto es que la pena privativa de libertad sigue conservando su importancia en el sistema. Las nuevas penas diseñadas como alternativas a la privación de libertad son el producto de una hipótesis de trabajo falsa: la introducción de nuevas penas puede influir en la atenuación de la severidad, inherente a las penas privativas de libertad. La falsedad de la hipótesis radica en el hecho que, si las penas privativas de libertad tienen, en la parte especial, mínimos altos, penas como la prestación de servicio a la comunidad o la limitación de días libres no pueden funcionar como verdaderas

alternativas. A esta dificultad se aúna el hecho que aun las nuevas penas puedan adquirir las características de penas de larga duración, imponibles sin ningún criterio racional y dentro de la total incertidumbre. La pena concebida de manera polivalente en la parte general de Código se ve confrontada con penas tan desconcertantes como la expatriación de nacionales.” (p. 15)

Lo planteado previamente se indica como la conservación necesaria de la pena que arrebató el derecho de la libertad tal cual, sin embargo no toma en cuenta el servicio a la comunidad como una alternativa dentro de la sanción, puesto que la anularía. Ahora bien, si se considera la severidad de dicha pena, puede ejecutarse y tomarse en cuenta como sanción definitiva para quienes atentan contra la vida. En específico, y para aproximarse un poco más al contexto planteado en la tesis, con las personas que son responsables de los siniestros cometidos mediante el mal empleo o uso irresponsable de vehículos.

Es entonces cuando una vez se tenga claro el contexto para la aplicación de la inhabilitación en delitos culposos de accidentes de tránsito, pueden tomarse dos tipicidades dentro del marco del homicidio culposo mediante vehículo automovilístico. Dichas tipicidades denotan la naturalidad o el modo en cómo pueden suscitarse los accidentes y delitos inherentes a estos. La primera, la denominada positiva, muestra un enfoque respecto a la exigencia de la presencia de elementos tanto objetivos como subjetivos de tipo penal con el fin de determinar la configuración de tipo positivo; mientras que la segunda, denominada objetiva, muestra la naturaleza violenta sobre la acción del delito culposo y los elementos que conforman dicho escenario.

El contexto necesario y exigible para darse el proceso correspondiente es que un tercero mate a otra persona y este se vea responsable del acto, evidentemente

debiendo ser procesado previamente antes de que se dicte un veredicto. Ahora bien, esto puede tratarse de un delito de resultado, es decir, inconcebible como delito de peligro. A pesar de considerarse delito de omisión, es posible que se cometa por negligencia impropia. Es por ello que se requiere la presencia de un factor determinante en la causalidad debida entre la acción del responsable y la víctima.

Con afán de continuar llevando a cabo el presente análisis del proceso, se hace mención del denominado “*instrumentum sceleris*”, que en este caso vendría a ser el vehículo motorizado, el cual puede ser entendido como un todo de artefacto equipado de mecanismo que le permita desplazarse. Una opción que considerar para diferenciar estos vehículos es el hecho de poder tener al alcance una licencia de conducir regulada por el Código Civil Vigente.

Como siguiente paso, se tiene en claridad y sin necesidad de profundizar en el aspecto, que ninguna persona está exenta de ser el sujeto activo que lleve a cabo la acción, como también la víctima o el sujeto pasivo. Es por ello que se crea la necesidad de adicionar la presencia de la imputación objetiva. Este recurso necesita de la creación de un riesgo común que se dé en el resultado, agregado a ello, dicho resultado debe ser creado a partir del riesgo que se ha causado por la trasgresión de la norma de cuidado.

La modificatoria también establece una inhabilitación de acuerdo a lo previsto en el artículo 36°, inciso 6 y 7 del Código Penal, como se mencionó anteriormente. En lo que respecta a la inhabilitación, sin lugar a dudas constituye una medida adecuada, siempre y cuando se guarde coherencia con la naturaleza de la conducta perpetrada. El inciso 7, del citado artículo establece que se le impondrá una suspensión o cancelación para conducir cualquier tipo de vehículos, teniendo en cuenta la naturaleza del delito, lo cual tiene directa relación con la vulneración

del bien jurídico específico (Seguridad en el Tráfico) y con la forma de comisión de este. (Rodríguez Delgado , 2004, pág. 8)

3.3.Los accidentes automovilísticos, el dolo eventual y la culpa consciente en el derecho comparado

Acerca del fenómeno de los accidentes de tránsito, resulta sensato manifestar que tal problemática surge a raíz de la participación combinada de circunstancias que se toman en cuenta desde la ausencia de carreteras o infraestructuras viarias con condición adecuada, la falta educativa vial en los conductores, el número descomunal de vehículos de transporte (público y privado) en las áreas metropolitanas y las violaciones a las leyes de tránsito; por lo que obviamente han tenido consecuencias nefastas tanto en Argentina como en la gran mayoría de países latinoamericanos. (Pérez Sasso, 2017, pág. 220)

En términos de Kierszenbaum & Rusconi (2016), “la estructura culposa se caracteriza porque la dirección de la voluntad no va dirigida a un fin ilícito, sino que, con el objetivo de obtener una finalidad lícita lo ejecuta con una conducta imprudente o negligente”. En síntesis, se llegará a un comportamiento prohibido por una mala selección de los medios, más no por un querer voluntario.

Adicionalmente, debemos agregar que: “(...) el contenido del injusto del dolo eventual es menor que en el de las otras dos clases de dolo (dolo directo y dolo indirecto o de consecuencias necesarias), porque aquí el resultado no fue ni propuesto ni tenido como seguro, sino que se abandona al curso de las cosas”. (Letner, 2010, pág. 1)

Acerca del tipo subjetivo, la referida violación del deber de cuidado debe haber sido querido por el autor, pudiendo ser con conocimiento del peligro (culpa

consciente) o sin conocimiento (culpa inconsciente). En la culpa con representación, si bien se conoce el riesgo de la conducta, se confía en que el resultado típico no sucederá, mientras que, en la culpa sin representación, a pesar de poseer los medios para representarse el peligro de su accionar no lo hace. (Parrado Agudelo & Acevedo Gonzáles, 2013, pág. 119)

Del mismo modo, resulta interesante la postura de Bustos Ramírez (1989) quien ubica al dolo eventual dentro de los procesos que se quiere evitar que son propios de la culpa, con ello quien realiza una acción mediante dolo eventual no actúa en dirección de lesionar un bien jurídico, sino que crea un alto riesgo contra el mismo, luego, si desaparece ese riesgo o probabilidad, no hay dolo eventual. Por tanto, el dolo eventual queda político-criminalmente dentro de los procesos que se quiere evitar y que son propios de la culpa. (Bustos Ramírez, 1989, págs. 44-45)

Para el recordado jurista argentino Letner (2010); Si bien resultará exigua la delimitación entre el dolo eventual y la culpa consciente o con representación, no lo será la considerable diferencia punitiva que separa a ambas figuras y que demarcará en uno u otro caso una relevancia por demás significativa para el sujeto responsable, que sometido a proceso, se encuentra a la espera de una definición judicial, de la cual la elección del magistrado, por un carril o por otro, determinará su destino de manera crucial. (pág. 1)

Es ahora pertinente reconocer qué figura “dolo eventual vs la culpa consciente”, se aplica para lo que corresponde a siniestros vehiculares, circunscribiéndonos sobre el supuesto de que la excesiva aceleración en el modo de conducir, el adelantamiento de la señal que habilita el paso cuando aún se encuentra en prohibición de avance, el hecho de ejecutar la conducción cuando se encuentra en una condición de alcoholizado o el efecto de drogas, o el simple ánimo de no querer

cumplir las reglas que el tránsito exige, llegan a causar la lesión o pérdida de la vida.

Habiendo analizado una serie de fallos de la jurisprudencia argentina, éstas ponen en evidencia: “el criterio dispar heterogéneo, con que los jueces argentinos han resuelto en análogas situaciones. Es decir, ante supuestos de hechos muy parecidos sino iguales se han tomado determinaciones totalmente diferentes, ocasionado una suerte de inseguridad jurídica al no haber un criterio uniforme de decisión”.

No obstante, Pérez Sasso (2017) refiere que: “Las lesiones o muertes en ocasión de siniestros automovilísticos con base en la legislación penal argentina se producen con una estructura culposa con representación basadas en la conceptualización del dolo de peligro y de lesión, y a la finalidad de los tipos penales. Empero, los siniestros automovilísticos de gravedad están situados en una segunda especie, ya que existe una conciencia de peligro concreto pero se confía en tener la capacidad de evitar la lesión”. (pág. 226)

Por su parte, los juristas Parrado & Acevedo (2013) señalan que; hasta el año 2010 la doctrina Colombiana había estado obsesionada con “la teoría que circunscribe al delito de tránsito en el ámbito del terreno culposo”, (lesiones o muerte). Sin embargo, la teoría jurídica y jurisprudencia dio un giro radical a su postura para luego llegar a determinar: “en casos de accidentes de tráfico, la exteriorización de la conducta de que lo ocasiona va más allá de su culpabilidad strictu sensu para imbricarse en el contexto doloso, para ser precisos, el dolo eventual”. (pág. 62)

Los autores citados líneas anteriores, consideran sobre estos actos que han de realizarse tendrían una consecuencia que resulte bajo el carácter calificador de

antijurídico, pese a que la intención este alejada de la realización bajo esta característica, se llega a la aceptación de que se ejecute bajo ese lineamiento o característica. En definitiva, significa que se prevé el resultado como una de las consecuencias de su acción y acepta que él se produzca; la consideración de la probabilidad de resultado no detiene su acción, por lo que se deduce que se está en presencia del dolo eventual.

Además debe reconocerse el hecho de que esta forma de imputar desde una perspectiva interna del sujeto respecto a la acción delictiva, ha de entenderse tal cual la condición de ser capaz de acceder a la condición de la norma y abordarla con percepciones de tipo político y criminal que sean orientadas con la intención de prevenir que se supone debe también tener la disciplina penal del derecho. En función a ello: “la imputabilidad, el conocimiento de la antijuridicidad, la ausencia de causales de inculpabilidad, la exigibilidad de comportamiento diverso y finalidades preventivas político criminales sean elementos forzosos para su manifestación”. (Díaz Pérez, 2010, págs. 185-186)

En ese sentido, debe señalarse con especial atención sobre los fines de la sanción que alcanza sobre todo la acción preventiva, resocializadora y además retributiva para lo que corresponde a la racionalización respecto a la cantidad que se impone como sanción, esto es que sea proporcional con el nivel de acción lesiva que hubiera generado la conducta delictiva, además se tiene la condición como finalidad de reinserción social o lo que se entiende como una prevención de tipo positiva especial.

De este modo, según explica Letner (2010): “(...) pertenecen al dolo eventual, de un lado la conciencia de la existencia del peligro concreto de que se realice el tipo, y de otro, la consideración seria de este peligro por parte del autor”. (pág. 1)

Conviene rememorar que, según Bacigalupo (1999): “(...) existen tres niveles de dolo: el dolo de intención o propósito (es lo que el sujeto activo persigue), el dolo directo (son aquellas consecuencias que, si bien no se buscan, ocurrirán con seguridad) y el dolo eventual (quien no persigue un resultado ni lo prevé como seguro, pero que igualmente continua su accionar y asume el resultado voluntariamente)”. (pág. 142)

Según lo que se puede apreciar la actividad jurisprudencial colombiana vigente, debe considerarse la existencia de “dolo eventual” en tanto de acuerdo a la planificación concreta del actor delictivo, la actuación o generación del tipo penal es considerado como una posibilidad, lo cual no se tome como referente a fin de renunciar a la intención delictiva; desde luego ello no aplica si es que tal acción posible se relaciona directamente con lo que se observa en la situación real.

Lo que se aprecia es pues una decisión en la que se tiene por aceptada de manera sería el acto como posible, esto es referente a la ejecución de los resultados. Ha de entenderse que esta condición posible debe ser tenida en cuenta por el actor delictivo en parte de su planificación, se percibe la distinción entre el “dolo eventual” respecto de la imprudencia consciente, dejando de lado si se llega aceptar con conformidad o disconformidad lo que resultara de la acción. (Parrado Agudelo & Acevedo Gonzáles, 2013, págs. 62-63)

En términos simples, la principal característica del “dolo eventual”, de acuerdo a lo señalado ha de considerarse como aquella: “(...) indiferencia total al resultado, porque quiere continuar con su accionar, y esta indiferencia es tan significativa para que exista el dolo eventual, que no es lo mismo aquél que aun representándose como posible un resultado dañoso, lo descarta o lo rechaza porque piensa que no se

producirá, pues en tal caso nos encontraríamos en lo que se denomina culpa con representación o culpa consciente”.

Recodarse que, a diferencia del dolo eventual en la culpa con representación, el sujeto al realizar la acción es consciente del peligro de la misma y del posible desenlace dañoso que puede ocasionar, pero no acepta su resultado sino que por el contrario confía en que mediante sus habilidades personales podrá evitar el mismo. Evidentemente que será reprochable su actitud negligente, pero su reprimenda será más atenuada ya que no se ha propuesto ir en contra de bien jurídico alguno. (Letner, 2010, pág. 2)

Ahora bien, es necesario cuestionarnos nuevamente qué figura (dolo eventual vs la culpa consciente), se aplica en los accidentes automovilísticos ocurridos en Colombia, para ello citaremos a Díaz Pérez (2010), quien manifiesta respecto a la sistematización jurídico penal colombiana que maneja un régimen acusatorio, resulta complicado que participen la declaración del imputado en la que asuma el cargo, considerando el hecho de que le asiste el “derecho al silencio y a la no autoincriminación.

Señala además que: “En consecuencia, para los abogados y la fiscalía es mejor concentrarse desde el primer momento en investigar, analizar y dar a conocer de forma coherente todas las pruebas que permitan colegir la calificación del tipo subjetivo que se pedirá”. (pág. 193)

Finalmente, es oportuno señalar que la mayoría de los doctrinarios llega a considerar la aceptación del resultado por parte del autor por meros indicios y presunciones, tomando como punto de referencia más próximo la voluntad de éste en relación al resultado, en vez de ponerlo en consideración con la conducta misma del sujeto, máxime si lo que se busca propiciar un derecho penal de acto, en donde

prevalezca el desvalor de la acción, apartándose de criterios meramente resultadistas.

En cuanto a la toma de decisión por parte de los órganos jurisdiccionales, se entiende que tendrán que actuar con mucha cautela en cada caso traído para su resolución, en razón de la ostensible diferencia punitiva que separa la figura dolosa de la culposa correspondiendo descartar de plano la figura más gravosa en caso de duda. (Díaz Pérez, 2010, pág. 194)

3.4. La eficacia preventiva de la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos de tránsito.

Según lo hasta ahora estudiado se ha podido verificar que los resultados de las acciones sancionadoras que aplican la inhabilitación resultan con cierto carácter benigno, atendiendo al hecho de que se trata de una sanción que acompaña como adicional a la pena que resulta ser privativa de libertad, con lo que se puede llegar a indicar que no se configura como una herramienta disuasiva o que persuada al agente de la acción delictiva como lo es el que conduce en estado de ebriedad e incluso aquel que lesiona a un tercero.

Como bien es sabido, existe en el esquema legislativo penal regulado este tipo de delitos, en el que se ha destinado una sanción accesoria de inhabilitación en razón de las conducciones que se realizan durante el estado alcoholizado por parte del conductor, lo que implica reconocer una sanción que corresponde al ámbito penal y otra que es la accesoria que pertenece al ámbito administrativo y se dan de manera simultánea.

Según lo anteriormente indicado se aprecia la intención del legislador de generar un espacio sancionador más amplio, lo cual se entiende debe estar enfocado

hacia la postura de la prevención más que a la del castigo, esto implica además que deba señalarse de manera puntual que la función que medianamente hasta el momento se ha venido cumpliendo es la del castigo penal, más la prevención no se produce, lo cual es fácil de percibir en la realidad con la constante repetición de este tipo de delitos.

Entre los aspectos que se han mencionado interesa señalar como aporte el hecho de que la benigna sanción que se aprecia respecto al delito de conducción en estado de ebriedad puede ser atribuida a la situación que se produce con la acción del garantismo penal, que puede resultar en ocasiones exagerada, como es el caso del beneficio procesal que permite concluir anticipadamente conforme lo señala el Decreto Legislativo N° 1194 del año 2015. Con ello los agentes delictivos pueden en razón de esta herramienta del proceso penal, alcanzar sanciones bastante irrisorias en relación al sentido abstracto de la lesión que atenta contra la vida.

Es importante tener en consideración la sugerencia de que para el desarrollo de los procesos penales en general sobre todo para los casos de conducción en estado de ebriedad es importante: “(...) el aporte de trascendencia utilitaria como efectiva de la aplicación de la sanción administrativa de inhabilitación cuando resulte más contundente que la pena (...)”. (Chumán Céspedes, 2017, p. 161)

Con ello se estaría logrando que este tipo de gentes delictivos eviten el aprovechamiento de manera indebida respecto al beneficio que como imputado ante al delito de conducción en estado de ebriedad, le pueda asistir como es el caso de la conclusión anticipada de juicio oral, ello con la intención de minimizar el nivel de la sanción o condena y alcanzar una de tipo suspendida y por ende reducir al mínimo la inhabilitación que es el tema de mayor importancia para el trabajo que ahora se desarrolla.

Según lo que se ha indicado en lo que corresponde a las acciones del Estado para lograr un mejor tratamiento de las conductas delictivas que se relacionan con el actuar doloso o culposo que comprometen la vida de otras personas, en tanto algunos sujetos inescrupulosos realicen el acto de conducción en estado de ebriedad, se entiende que depende de la manera en que el Estado se organiza para lograr el nivel de prevención adecuado, esto es la creación de políticas públicas asertivas.

Sobre ello debe tenerse en cuenta que el enfoque e las estrategias debe estar orientado hacia la mejora de las condiciones sociales y jurídicas para atender este tipo de acciones delictivas, así pues: “Existe la necesidad de una mejor caracterización del problema, para establecer las políticas públicas saludables en lo concerniente a accidentes de tránsito, por lo que urge el establecimiento de líneas de base que permitan evaluar las políticas a implantar, se recomienda, realizar valoraciones posteriores basadas en evidencia científica y en estudios de evaluaciones económicas” (Málaga, 2010, p. 235)

Tal cual se aprecia en lo indicado, las acciones del Estado deben estar basadas en estudios adecuados, en los que sin duda deba participar la criminología como ciencia para apoyar con sus argumentos que incorporen motivación adecuada para la creación de reglas y más aún con el aporte a la correcta aplicación de las mismas, como es el caso de las sanciones accesorias de inhabilitación que deben tener un tratamiento más rígido en función al nivel de lesividad, que quien a sabiendas de que su acción pone en riesgo la vida de otras personas, aún así conduce en estado de alcoholemia, lo cual debe ser sancionado con la inhabilitación concerniente al nivel de este riesgo.

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS Y RESULTADOS

Análisis de la necesidad de esclarecer los parámetros de interpretación judicial sobre la interpretación del dolo eventual y la culpa consciente para alcanzar eficacia de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito

4.1. Análisis de los resultados:

En lo que se ha considerado como labor de observación de la realidad respecto al tema que se está investigando, es preciso indicar que se ha realizado en dos aspectos puntuales, el primero que corresponde a la verificación de la información estadística que corresponde a la incidencia delictiva de los accidentes de tránsito, para lo cual se ha establecido una comparación con respecto a los otros delitos a fin de comprender la necesidad de atención que requieren estos sucesos que se producen en la sociedad.

De otro lado se ha tenido en consideración la recopilación de los niveles de opinión de parte de los operadores jurídicos sobre el tema de la diferenciación que se aprecia sobre “dolo eventual y la culpa consciente” en los criterios de imputación sobre ejecuciones incorrectas en la conducción o tránsito, así pues se escogió en función a la teoría estadística de la conveniencia a los operadores del distrito judicial de Lambayeque, donde se aplicó la encuesta compuesta de afirmaciones basadas en las variables de estudio, tales resultados han permitido reconocer el nivel de viabilidad de las determinaciones que se plantean en esta tesis.

4.1.1. Resultados del análisis estadístico.

HOMICIDIO CULPOSO 111-2

JUZGADO	CANTIDAD
1ER JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA -JAEN	7
1ER JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	2
1ER JUZ UNIPERSONAL	4
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -JAEN	9
2DO JUZ UNIPERSONAL	3
2DO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	1
3ER JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	14
4TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	2
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	3
6TO JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	2
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	3
8VO JUZ UNIPERSONAL	1
JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA -OYOTÚN	2
JUZGADO PENAL LIQUIDADOR	1
JUZ DE INVESTIG PREPARATORIA -LAMBAYEQUE	8
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA MOTUPE	2
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA CUTERVO	1
JUZ UNIPERSONAL -LAMBAYEQUE	14
JUZ UNIPERSONAL - MOTUPE	3
SALA DE APELACIONES -JAEN	3

HOMICIDIO CULPOSO -111 3A

1ER JUZ DE INVESTIGA PREPARA -JAEN	12
1ER JUZ INVESTIGA PREPARATORIA	2
1ER JUZ UNIPERSONAL	1
1ER JUZ UNIPERSONAL -JAEN	13
1RA SALA DE APELACIONES	2
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA-JAEN	3
2DO JUZ PENAL COLEGIADO	1
3RA SALA PENAL DE APELACIONES	1
4TO JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	1
4TO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	3
4TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	3
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	5
8VO JUZGADO UNIPERSONAL	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARAT -OYOTÚN	2
JUZGADO PENAL LIQUIDADOR	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARAT -OYOTÚN	1
JUZ DE INVESTIGA PREPARARA- LAMBAYEQUE	8

JUZ DE INVESTIGA PREPARATORI- MOTUPE	2
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARAT -CUTERVO	12
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPA -SAN IGNACIO	2
JUZ UNIPERSONAL -LAMBAYEQUE	6
JUZGADO TRANSITORIO ESPECIALIZADO	1

HOMICIDIO CULPOSO 111-3B

1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARAT	2
1ER JUZ UNIPERSONAL	2
2DO JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	2
2DO JUZ UNIPERSONAL	1
2DO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	8
2DA SALA DE APELACIONES	1
2DO JUZ PONAL COLEGIADO	6
4TO JUZ UNIPERSONAL-JAEN	3
8VO JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA	1
8VO JUZ UNIPERSONAL SUPRA	6
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPA -OYOTÚN	2
JUZ PENAL LIQUIDADOR	2
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA-FERREÑAFE	6
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA-LABAYEQUE	1
JUZGADO DE INVESTIG PREPARATORIA-MOTUPE	1
JUZ DE INVESTIGA PREPARATORIA .CUTERVO	3
JUZ UNIPERSONAL -LAMBAYEQUE	2

TOTAL 220

LESIONES CULPOSAS 124-4-B

JUZGADO	CANTIDAD
1ER INVESTIGACIÓN PREPARATORIA JAEN	5
1ER INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
1ER UNIPERSONAL	2
1ER JUZ INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	5
2DO JUZ UNIPERSONAL	7
2DO JUZ UNIPERSONAL JAEN	3
2DO JUZ PENAL COLEGIADO	1
3ER JUZ INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
4TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	2
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	2
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
9NO JUZ UNIPERSONAL	6
JUZ PENAL LIQUIDADOR	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA- FERREÑAFE	5
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA- LAMBAYEQUE	7
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -MOTUPE	1
JUZGADO DE INVESTIGACIÓN PREPARA -CUTERVO	2
JUZ UNIPERSONAL LAMBAYEQUE	4

LESIONES CULPOSAS 124-4A

1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPA -JAEN	2
1ER JUZ UNIPERSONAL	11
1ER JUZ UNIPERSONAL -JAEN	1
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA JAEN	9
2DO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	3
3ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA	1
3ER JUZ UNIPERSONAL	2
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	5
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
7MO JUZ UNIPERSONAL	3
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
8VO UNIPERSONAL	4
8VO JUZ UNIPERSONAL SUPRA	1
9NO JUZGADO UNIPERSONAL	6
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -OYOTUN	5
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -FERREÑAFE	3
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -LAMBAYEQUE	8
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA MOTUPE	1

JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA CUTERVO	7
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA SAN IGNACIO	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -JAEN	3

LESIONES CULPOSAS 124-3

1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPA-JAEN	11
1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
1ER JUZ UNIPERSONAL -JAEN	4
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	2
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -JAEN	8
3ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	7
4TO JUZGADO UNIPERSONAL	1
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	3
7MO JUZ UNIPERSONAL	7
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	3
8VO JUZ UNIPERSONAL SUPRA	4
9NO JUZ UNIPERSONAL	4
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA OYOTUN	1
JUZ PENAL LIQUIDADOR	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA-FERREÑAFE	4
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -LAMBAYEQUE	7
INVESTIGACIÓN PREPARATORIA - CUTERVO	2
UNIPERSONAL -LAMBAYEQUE	2

LESIONES CULPOSAS 124-2

1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
1ER JUZ UNIPERSONAL	1
2DO JUZ INVESTIGA PREPARATORIA	1
2DO JUZ INVESTIGA PREPARATORIA- JAEN	8
2DO JUZ UNIPERSONAL	1
3ER JUZ DE INVESTIG PREPARATORIA	8
5TO JUZ DE INVESTIG PREPARATORIA	2
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	2
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	1
7MO JUZ UNIPERSONAL	2
8VO JUZ DE INVESTIG PREPARATORIA	2
8VO JUZ UNIPERSONAL SUPRA	1
9NO JUZ UNIPERSONAL	3
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA OYUTÚN	1
JUZ PENAL LIQUIDADOR	2
JUZ DE INVESTIGA PREPARA -FERREÑAFE	1
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATOR-LAMBAYEQUE	4
JUZ DE INVESTIGA PREPARA-MOTUPE	2
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA CUTERVO	1

JUZ UNIPERSONAL LAMBAYEQUE	4
----------------------------	---

LESIONES CULPOSAS 124-1

1ER JUZ DE INVESTI PREPARA -JLO	53
1ER JUZ DE INVESTIG PREPA -JAEN	26
1ER JUZ COLEGIADO	2
1ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	36
1ERJUZ UNIPERSONAL	36
1ER JUZGADO UNIPERSONAL -JAEN	18
1RA SALA DE APELACIONES	1
2DO JUZ DE INVESTIGACION PREPARATORIA	51
2DO JUZ DE INVESTIGACION PREPARATORIA -JAEN	36
2DO JUZ UNIPERSONAL	41
2DO JUZ UNIPERSONAL-JAEN	27
2DA SALA PENAL DE APELACIONES	2
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -JLO	28
3ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	33
3ER JUZ UNIPERSONAL	5
4TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	10
4TO JUZ UNIPERSONAL	2
4TO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	10
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	64
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	54
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	46
7MO JUZ UNIPERSONAL	74
8VO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	43
8VO JUZ UNIPERSONAL	64
8VO JUZGADO UNIPERSONAL SUPRA	43
9NO JUZ UNIPERSONAL	21
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA OYOTUN	5
JUZ UNIPERSONAL OYOTUN	6
JUZ PENAL LIQUIDADOR	18
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA FERREÑAFE	11
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPAR -LAMBAYEQUE	104
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARA -MOTUPE	24
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA CUTERVO	17
JUZ DE INVESTIG PREPARATORIA SAN IGNACIO	13
JUZ UNIPERSONAL-LAMBAYEQUE	11
JUZ UNIPERSONAL -CUTERVO	12
JUZ UNIPERSONAL MOTUPE	26
UNIPERSONAL SAN IGNACIO	5
UNIPESONAL TRANSITORIO	7
UNIPERSONAL TRANSITORIO -JLO	44
SALA APELACIONES -JAEN	2

TOTAL	1405
--------------	-------------

CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EBriedAD

JUZGADO	CANTIDAD
INVESTIGACIÓN PREPARATORIA JLO	23
INVESTIGACIÓN PREPARATORIA JAEN	158
1ER INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	226
1ER JUZ UNIPERSONAL	8
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	220
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA JAEN	4
2DO JUZ UNIPERSONAL	12
2DO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -JLO	836
3ER JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	230
3ER JUZ UNIPERSONAL	461
3R JUZ UNIPERSONAL JAEN	286
4TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	66
4TO JUZ UNIPERSONAL	473
4TO JUZ UNIPERSONAL -JAEN	6
5TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	4
5TO JUZ UNIPERSONAL	396
6TO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	16
6TO JUZ UNIPESONAL	467
7MO JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	13
7MO JUZ UNIPERSONAL	5
8VO JUZ INVESTIGACIÓN PREPARATORIA	213
8VO JUZ UNIPERSONAL	11
8VO JUZGADO SUPRA	8
9NO JUZ UNIPERSONAL	224
JUZGADO UNIPESONAL OYOTÚN	1
JUZGADO PENAL LIQUIDADOR	1
JUZ INVESTIGACIÓN PREPARATORIA -FERREÑAFE	76
JUZ DE INESTIGACIÓN PREPARATORIA LAMBAYEQUE	163
JUZ DE INESTIGACIÓN PREPARATORIA MOTUPE	45
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA CUTERVO	52
JUZ DE INVESTIGACIÓN PREPARATORIA SAN IGNACIO	9
UNIPERSONAL LAMBAYEQUE	126
INVESTIGACIÓN PREPARATORIA CAYALTÍ	3
UNIPERSONAL CUTERVO	15
UNIPSONAL MOTUPE	84
UNIPERSONAL SAN IGNACIO	3
UNIPERSONAL TRANSITORIO	12
UNIPERSONAL TRANSITORIO JLO	18
JUZ TRANSITO ESPE EXTINCIÓN DE DOMINIO	1
TOTAL	4975

4.1.2. Resultados de la opinión de operadores jurídicos.

De acuerdo a la estructura de la investigación que se hubo proyectado, en lo que corresponde a la revisión de la viabilidad de la propuesta, se ha creído conveniente generar un formulario de evaluación del criterio aplicado como una encuesta a fin de reconocer la validación de parte de los expertos en el ámbito jurídico penal sobre el tema que se plantea como problema y las soluciones que se postulan desde el punto de vista doctrinario y práctico.

Para tal fin se creó un formulario que incorpora una encuesta compuesta por ciertas afirmaciones que basadas en la estructura de las variables que intervienen en la investigación como ejes temáticos, permitieron a los operadores jurídicos la revisión de los planteamientos y opinar sobre ello.

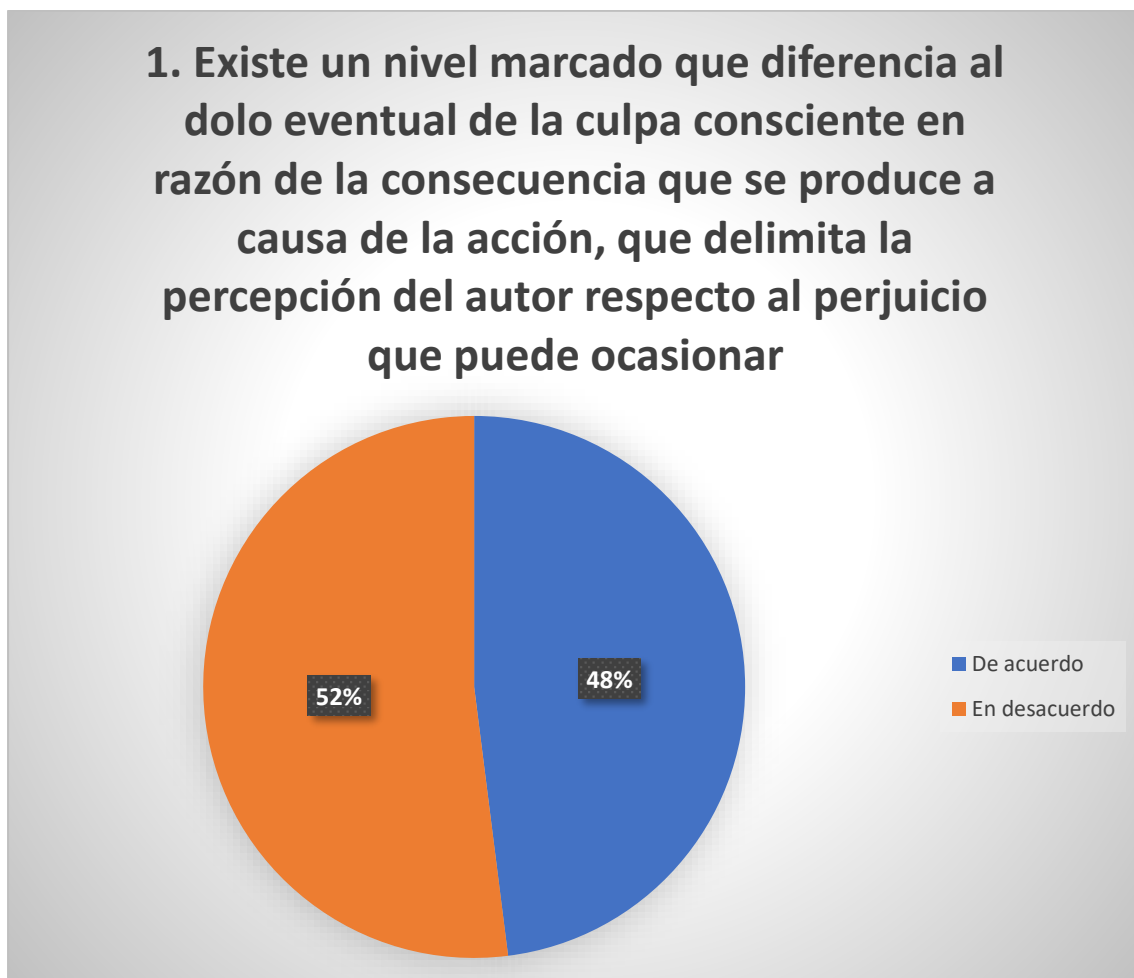
Luego de la aplicación de tal encuesta, los resultados fueron tabulados en las correspondientes tablas que muestran los niveles de aceptación y desde luego hubieron de graficarse para una verificación más adecuada de los resultados obtenidos mediante la traslación porcentual de las cifras, lo cual se muestra a continuación de manera ordenada.

Tabla 1: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 1”.

1. Existe un nivel marcado que diferencia al dolo eventual de la culpa consciente en razón de la consecuencia que se produce a causa de la acción, que delimita la percepción del autor respecto al perjuicio que puede ocasionar	
ALTERNATIVA	CANTIDAD
a. De Acuerdo	24
b. En Desacuerdo	26
c. No Opina	00
Total	50

Lectura: Conforme se aprecia de la tabulación en función a los resultados obtenidos de la afirmación: Existe un nivel marcado que diferencia al dolo eventual de la culpa consciente en razón de la consecuencia que se produce a causa de la acción, que delimita la percepción del autor respecto al perjuicio que puede ocasionar; existe una cantidad de 24 operadores jurídicos que señalan estar de acuerdo con la definición planteada, mientras que la cantidad de 26 encuestados señalan su disconformidad con el concepto vertido.

Ilustración 1: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 1”.



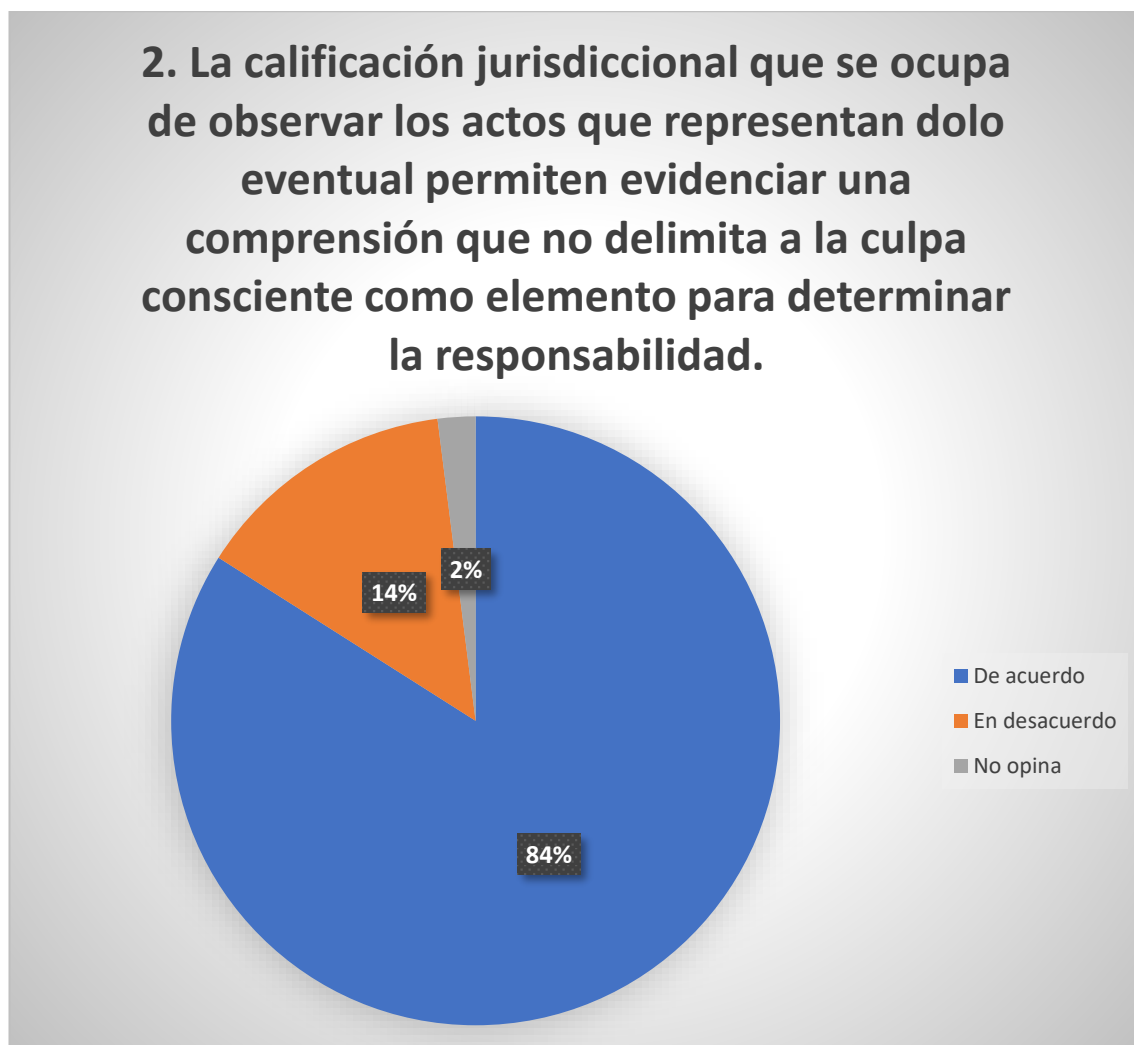
Descripción: de acuerdo al gráfico de porcentajes se aprecia que la opinión de los operadores jurídicos se encuentra dividida, siendo de mayor volumen la posición que se encuentra disconforme con el concepto vertido, así pues ello permite reconocer un problema de ausencia de acuerdo, lo cual se refleja de la doctrina misma, toda vez que se encuentran posturas distantes respecto una de la otra en función a la subjetividad que opera sobre la diferencia entre el dolo eventual y la culpa consciente. Por ello se puede establecer como resultado el hecho de que esta diferencia estaría reflejando la causa de diferencia de criterios que se verifican a nivel jurisdiccional.

Tabla 2: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 2”.

2. La calificación jurisdiccional que se ocupa de observar los actos que representan dolo eventual permiten evidenciar una comprensión que no delimita a la culpa consciente como elemento para determinar la responsabilidad

ALTERNATIVA	CANTIDAD
a. De Acuerdo	42
b. En Desacuerdo	07
c. No Opina	01
Total	50

Ilustración 2: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 2”.



Conforme se puede apreciar el resultado alcanza un 84% del total de los expertos en el tema específico de los delitos de conducción en estado de ebriedad, quienes están de acuerdo con lo señalado en la postura crítica respecto a que la acción jurisdiccional no es lo suficientemente completa, toda vez que se aprecia en la experiencia que permite reconocer la ausencia de limitación de la culpa

consciente como elemento para el establecimiento de la responsabilidad que atañe a este tipo de acciones que se han comprendido como culposas.

Lo cual implicaría que la correcta forma de sancionar debe estar orientada hacia el incremento de la sanción penal y la consecuente sanción accesoria que sería la inhabilitación, la misma que sólo puede generar posibilidad preventiva si se incrementa de manera adecuada en función al dolo eventual que participa en este tipo de acciones delictivas como lo es la conducción en estado de ebriedad.

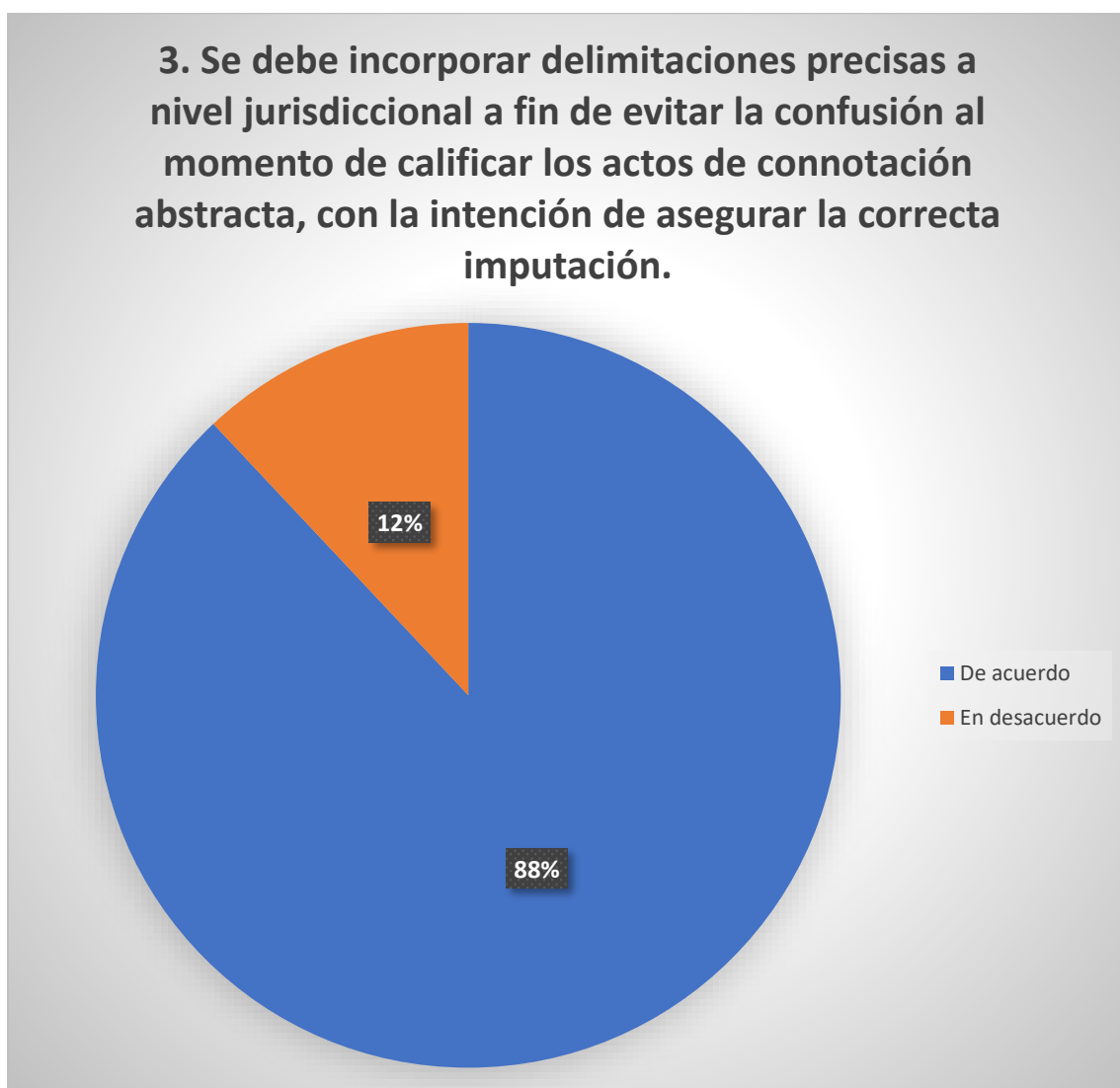
Tabla 3: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 3”.

-
- 3.** Se debe incorporar delimitaciones precisas a nivel jurisdiccional a fin de evitar la confusión al momento de calificar los actos de connotación abstracta, con la intención de asegurar la correcta imputación.
-

Alternativas	Resultados
a. De acuerdo	44
b. En desacuerdo	6
c. No opina	0
Total	50

Lectura: según lo que se puede apreciar de los resultados tabulados sobre la afirmación 1: Se debe incorporar delimitaciones precisas a nivel jurisdiccional a fin de evitar la confusión al momento de calificar los actos de connotación abstracta, con la intención de asegurar la correcta imputación; es posible reconocer que existen 44 operadores que validan la propuesta planteada respecto a las delimitaciones precisas para generar un criterio más adecuado; entre tanto que 6 de los especialistas encuestados opinan en contra de dicha propuesta.

Ilustración 3: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 3”.



La validación que se aprecia en este gráfico alcanza un 88% del total de encuestados, lo que permite ver un acercamiento a la conformidad respecto a la posición de que debe necesariamente existir la adecuada delimitación de los actos que se refieran a calificar jurisdiccionalmente este tipo de delitos de connotación abstracta en cuanto lo que se refiere al peligro que ostentan, como es el caso del delito de conducción en estado de ebriedad.

Lo mencionado tiene su origen en la necesidad de que deba alcanzarse una correcta imputación, para lo cual se tiene que incorporar en el razonamiento jurisdiccional argumentos que permitan construir una motivación adecuada para la incorporación del fallo sancionador.

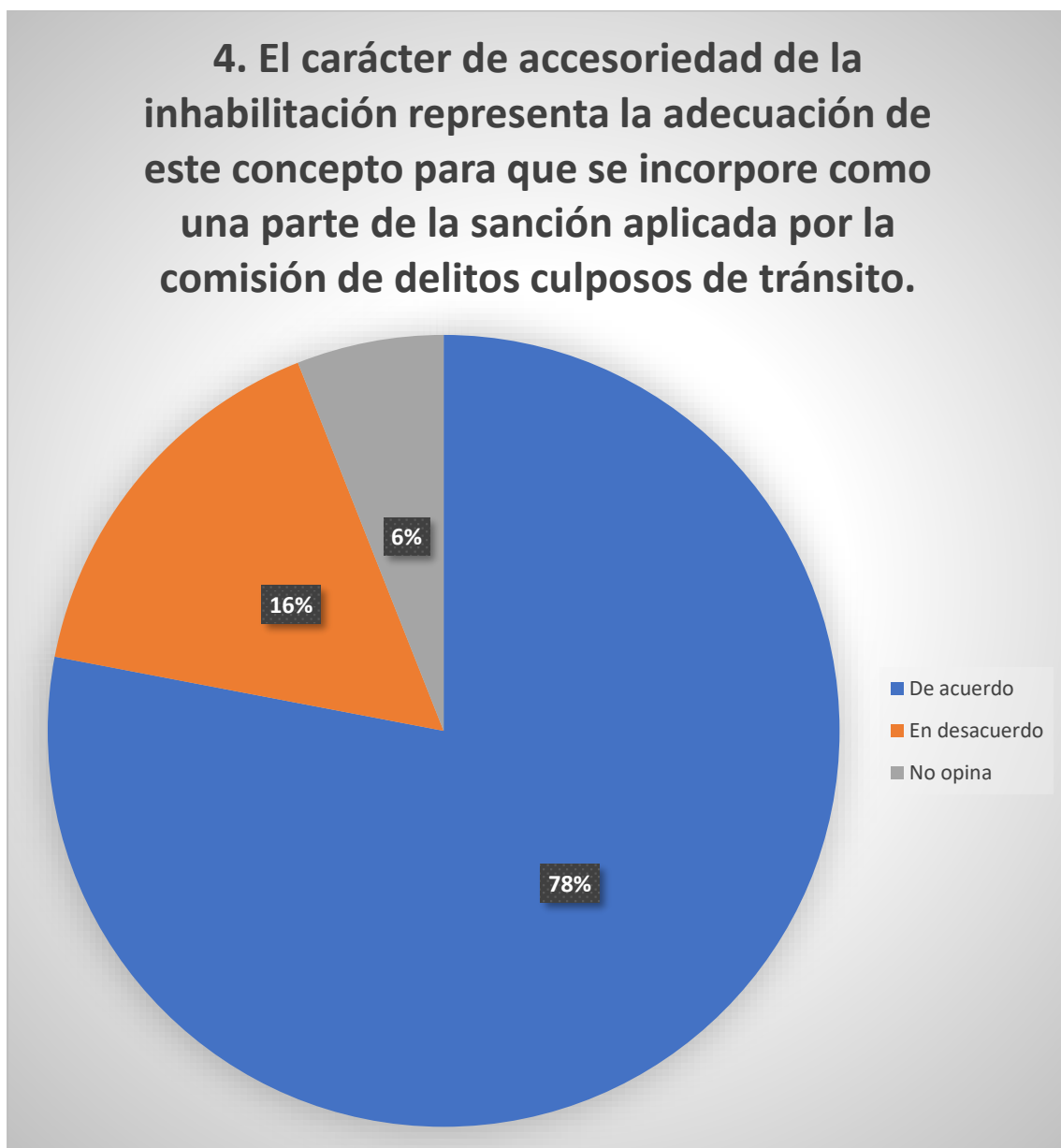
Tabla 4: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 4”.

4. El carácter de accesoriedad de la inhabilitación representa la adecuación de este concepto para que se incorpore como una parte de la sanción aplicada por la comisión de delitos culposos de tránsito.

Alternativas	Resultados
a. De acuerdo	39
b. En desacuerdo	08
c. No opina	03
Total	50

Lectura: en función a los resultados mostrados en la tabulación sobre la afirmación: El carácter de accesoriedad de la inhabilitación representa la adecuación de este concepto para que se incorpore como una parte de la sanción aplicada por la comisión de delitos culposos de tránsito; se puede corroborar que 39 de los operadores jurídicos encuestados opinan estar de acuerdo con la definición planteada sobre el carácter de la accesoriedad, además de 8 de los cuales se encuentran en discordancia con lo planteado y finalmente 3 han decidido no opinar.

Ilustración 4: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 4”.



La condición de delito culposo para los accidentes de tránsito ha traído como consecuencia el hecho de que se apliquen sanciones benignas que no resultan suficientes al momento de aplicar la sanción accesoria de la inhabilitación, que para este caso se terminan aplicando en consecuencia penas bajas y no alcanza el nivel

de prevención que se espera de la intervención del Estado, toda vez que se deja el mayor trabajo al Derecho Penal para que mediante su sanción proyecte prevención.

Esta postura está calificada como adecuada por el 78% de la población encuestada, lo cual resulta alentador a la postura de esta investigación puesto que logra validar la definición que se ha planteado respecto al carácter de accesoriedad que representa la inhabilitación por los delitos de conducción en estado de ebriedad.

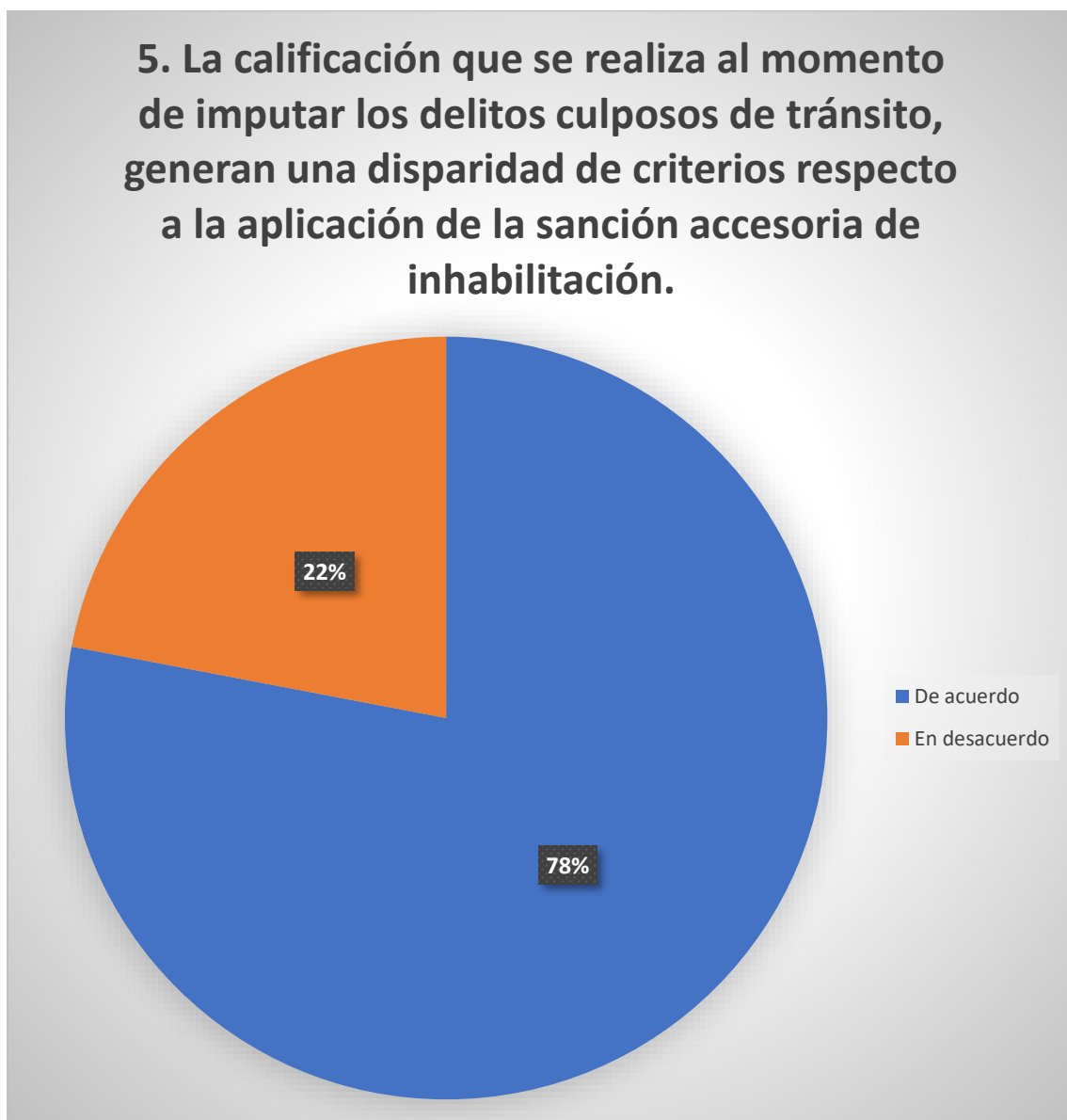
Tabla 5: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 5”.

-
- 5.** La calificación que se realiza al momento de imputar los delitos culposos de tránsito, generan una disparidad de criterios respecto a la aplicación de la sanción accesoria de inhabilitación.
-

Alternativas	Resultados
a. De acuerdo	39
b. En desacuerdo	11
c. No opina	00
Total	50

Lectura: de acuerdo a los resultados tabulados sobre la afirmación: La calificación que se realiza al momento de imputar los delitos culposos de tránsito, generan una disparidad de criterios respecto a la aplicación de la sanción accesoria de inhabilitación; de lo cual se puede reconocer la presencia de 39 operadores administrativos que coinciden con la posición crítica adoptada por esta investigación sobre el criterio de calificación de parte del juzgador, entre tanto que 11 de los entrevistados señalan no estar de acuerdo con la postura.

Ilustración 5: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 5”.



De acuerdo a lo que se observa de la intervención de los expertos en función a la crítica lanzada en esta afirmación, alcanza un nivel de 78% de validación, lo cual es bastante alentador dado que la condición que se reconoce como algo problemático adquiere un nivel de certeza.

Esto se ha podido apreciar con más claridad al verificar la decisión dispar que se presenta a nivel jurisdiccional en razón de las calificaciones y los fallos que

se establecen en función a ello, así las sanciones por delitos por conducción en estado de ebriedad no siempre es la misma pese a tener las condiciones específicas semejantes, lo cual conlleva incluso a razonar en la falta de uniformidad de criterios.

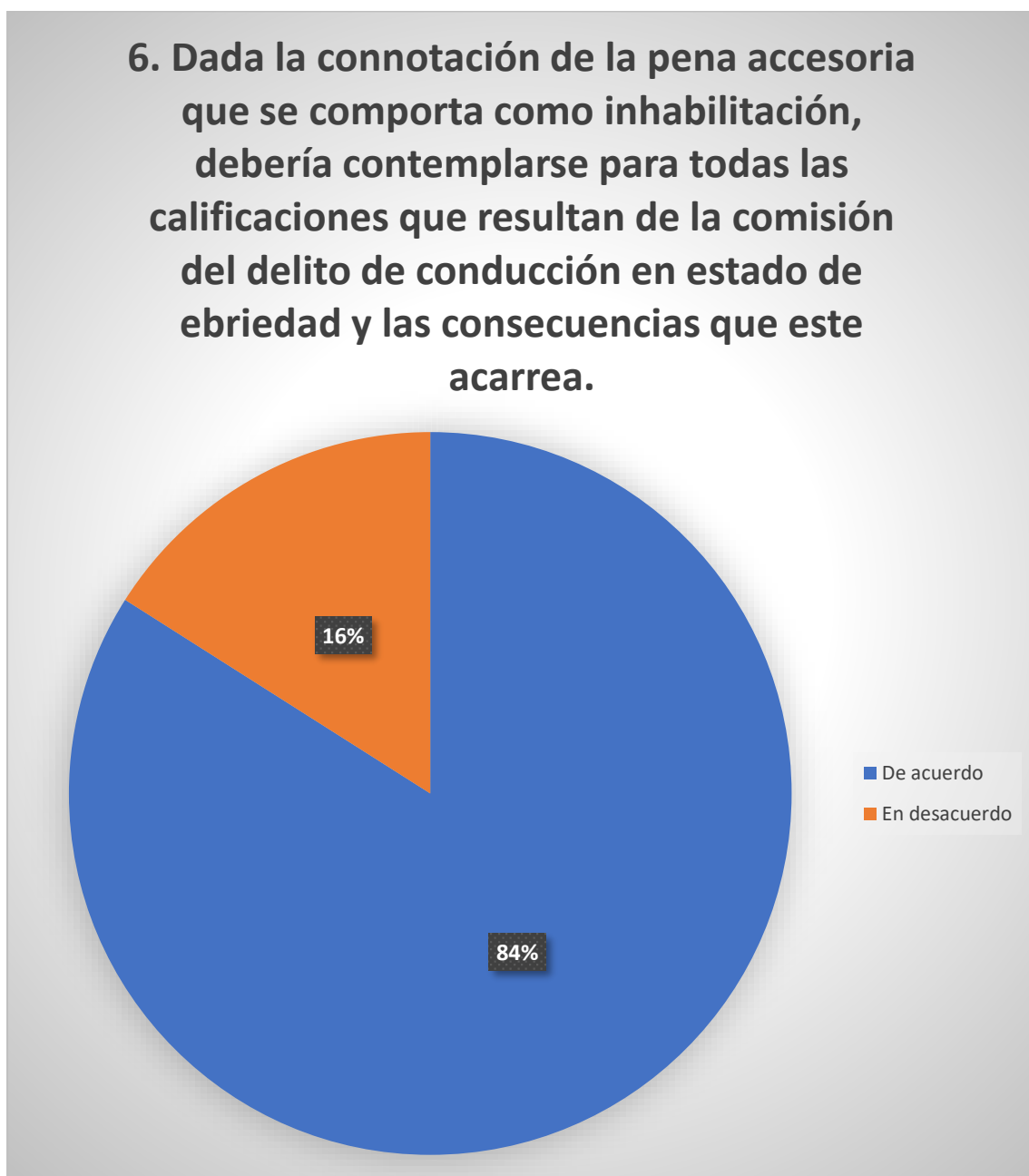
Tabla 6: “Cuadro de la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 6”.

6. Dada la connotación de la pena accesoria que se comporta como inhabilitación, debería contemplarse para todas las calificaciones que resultan de la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad y las consecuencias que este acarrea.

Alternativas	Resultados
a. De acuerdo	42
b. En desacuerdo	8
c. No opina	00
Total	50

Lectura: conforme se puede apreciar los resultados de la tabulación sobre la afirmación: Dada la connotación de la pena accesoria que se comporta como inhabilitación, debería contemplarse para todas las calificaciones que resultan de la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad y las consecuencias que este acarrea; existen 42 operadores encuestados que afirman estar de acuerdo con la postura final de la investigación entre tanto que 8 de los participantes en la encuesta señalan no coincidir con la postura.

Ilustración 6: “Gráficas porcentuales sobre la tabulación de resultados obtenidos al aplicar la encuesta a los operadores jurídicos de los juzgados penales de la ciudad de Chiclayo, respecto a la afirmación 6”.



Se percibe en razón de este resultado que alcanza el 84% de los operadores jurídicos que se encuentran de acuerdo a la postura planteada de que la pena accesoria debería ser contemplada en todos los tipo de delitos por conducción en estado de ebriedad independientemente de la calificación en función a la culpa o el dolo que tendría tarea el juzgador para delimitar adecuadamente a fin de evitar

confusiones en ellos fallos y así propiciar la certeza jurídica que se precisa en los procesos penales.

Capítulo V

La contrastación de hipótesis

El contenido de esta sección esta destinado al reconocimiento de la validez de lo afirmado inicialmente en la proyección de la investigación, esto es mediante la hipótesis, la cual se ha de indicar compuesta por las dos variables o ejes de la investigación, lo que conlleva a establecer una ruta de contrastación que parte precisamente por las metas que han surgido en función de dichas variables, esto es de los objetivos específicos.

Así pues sobre ellos se habrá de generar la discusión a fin de lograr establecer determinaciones o tomas de postura independientes que luego en función al orden de las variables lleguen a formar una determinación final, la cual estará compuesta por las determinaciones validadas, resultado que se ha de comparar con la hipótesis inicial llegando a determinar su corroboración.

5.1. La discusión de los resultados

De acuerdo a los lineamientos señalados, debe indicarse que la forma en que se ha construido cada uno de los contenidos que se ejecutaron en función a los objetivos específicos, han sido criticados objetivamente a fin de establecer un discurso crítico sobre dichos contenidos, con lo cual se ha llegado a establecer resultados determinantes, esto es en función a las tomas de postura que se plasman de manera resumida al final de cada discusión.

5.1.1. Discusión sobre el objetivo: “Desarrollar doctrinariamente el dolo eventual y la culpa consciente como teoría aplicable en el proceso penal”

De acuerdo al sentido de la formulación del problema que se concentra en la observación de los efectos que se podrían generar en función a la distinción judicial que se produce entre la determinación del dolo eventual y la culpa consciente, para el caso específico de la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito; ante lo cual surge la necesidad de comprender de manera previa ciertas puntualizaciones teóricas.

De acuerdo a ello, resulta importante la incorporación de un cuestionamiento básico que se refiere a saber: ¿Cuál es el concepto más adecuado para comprender el dolo bajo la característica de la eventualidad de los hechos delictivos?

Según lo que se ha podido comprender de la descripción doctrinaria, se tiene a este tipo de dolo bajo la consideración de una característica especial que se orienta a la ausencia de un resultado previamente establecido; esto sale del marco de la objetividad con la que se construye la estructura del ordenamiento jurídico a fin de establecer la imputación de los delitos.

Bajo este lineamiento se puede señalar que el actor penal no busca la consecuencia o el resultado, esto es no tiene conciencia de que se tratará de un efecto exacto, solo puede considerarlo como una posibilidad, esta es la característica principal del dolo eventual, por lo mismo que se ha entendido como un tipo de dolo que no resulta fácil delimitarlo sobre todo en lo que respecta a su verificación desde la perspectiva de la imprudencia consciente; ante tal dificultad

se muestran diversas puntualizaciones que pretenden teorizar sobre tal necesidad de establecer determinación exacta.

Entonces se presenta en la realidad del análisis la necesidad de establecer diferencias entre lo que se conoce como dolo eventual y lo que se asume como la consciente imprudencia, lo cual permite al criterio del juzgador direccionarse por diferentes posturas, así es como se produce la problemática que califica de manera dispareja este tipo de problemas jurídicos como es el caso estudiado en esta investigación.

¿Qué participación tiene la culpa consciente en la calificación de los delitos referidos al dolo eventual?

Para el caso de la intervención de la culpa consciente como elemento reconocido en razón de la evaluación del acto lesivo, se puede indicar que se advierte al momento en que se observa que la acción quizá no pretendió ejecutar un efecto lesivo o daño, sin embargo existe la presencia del conocimiento de la circunstancia posible, esto es la conciencia de un alto grado de posibilidad para que se produzca el perjuicio, pese a ello el agente toma la decisión de seguir adelante con su acción delictiva.

Entonces se esta indicando con ello que el sujeto activo tiene la conciencia de que su actuar podría producir un daño, pese a ello toma la decisión de ejecutar el acto ilícito bajo el criterio de confianza en sus condiciones de destreza que lo llevan a plantar la seguridad en su actuar, asumiendo que los resultados mas dañosos no se han de producir.

Es precisamente por ello que resulta importante la participación del concepto de culpa consciente en la calificación de las acciones en las que se manifiesta el dolo eventual, por lo mismo que la situación de acceso al conocimiento de que el peligro existe y sus efectos son de fácil verificación en cuanto a la posibilidad de que se produzcan

Es importante la incorporación de un cuestionamiento básico que se refiere a saber: ¿Cuál es el concepto más adecuado para comprender el dolo bajo la característica de la eventualidad de los hechos delictivos?

Según lo que se ha podido comprender desde la descripción doctrinaria, el actor penal no busca la consecuencia o el resultado, esta es la característica principal del dolo eventual, por lo mismo que se ha entendido como un tipo de dolo que no resulta fácil delimitarlo, ante tal dificultad se muestran diversas puntualizaciones que pretenden teorizar sobre tal necesidad de establecer determinación exacta.

Entonces se presenta en la realidad del análisis la necesidad de establecer diferencias entre lo que se conoce como dolo eventual y lo que se asume como la culpa consciente imprudencia, lo cual permite al criterio del juzgador direccionarse por diferentes posturas.

¿Qué participación tiene la culpa consciente en la calificación de los delitos referidos al dolo eventual?

El sujeto activo tiene la conciencia de que su actuar podría producir un daño, pese a ello toma la decisión de ejecutar el acto ilícito bajo el criterio de confianza en sus condiciones de destreza que lo llevan a plantar la seguridad en su actuar, asumiendo que los resultados más dañosos no se han de producir. Es precisamente

por ello que resulta importante la participación del concepto de culpa consciente en la calificación de las acciones en las que se manifiesta el dolo eventual.

TOMA DE POSTURA:

Se logra determinar de acuerdo al desarrollo doctrinario del dolo eventual y la culpa consciente, que, el actor penal no busca la consecuencia o el resultado, esta es la característica principal del dolo eventual, por lo mismo que se ha entendido como un tipo de dolo que no resulta fácil delimitarlo, ante tal dificultad se muestran diversas puntualizaciones que pretenden teorizar sobre tal necesidad de establecer determinación exacta.

Entonces se presenta en la realidad del análisis la necesidad de establecer diferencias entre lo que se conoce como dolo eventual y lo que se asume como la consciente imprudencia, lo cual permite al criterio del juzgador direccionarse por diferentes posturas. Por lo cual en la calificación de este tipo de delitos se advierte que el sujeto activo tiene la conciencia de que su actuar podría producir un daño, pese a ello toma la decisión de ejecutar el acto ilícito bajo el criterio de confianza en sus condiciones de destreza que lo llevan a plantar la seguridad en su actuar, asumiendo que los resultados más dañosos no se han de producir.

5.1.2. Discusión sobre el objetivo: “Estudiar la aplicación y efectos de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”.

Es importante dar inicio a esta discusión señalando que la sanción que se refiere a la inhabilitación en rigor se comprende bajo un carácter de tipo administrativo puesto que es aplicada para los sujetos que haciendo ejercicio inadecuado y además con imprudencia en lo que corresponde un riesgo sumamente

alto, requiere de la inhabilitación en lo que corresponde a la ejecución de la actividad que conllevo al acto temerario, lo cual se da bajo un espacio corto de tiempo, esto es sanciones temporales en tanto se hubiere generado en una ocasión primera; caso contrario debiera ser ante la incurrancia de comisión reincidente en lo que corresponde ya una grave infracción, lo cual se tendría que percibir como una acción delictiva de acuerdo al sistema penal que corresponda, lo cual implica que esta inhabilitación tendría que ser definitiva en tanto se entienda como una sanción máxima en el ámbito administrativo.

El contexto para la aplicación de la inhabilitación en delitos culposos de accidentes de tránsito, pueden tomarse dos tipicidades dentro del marco del homicidio culposo, mediante vehículo automovilístico. Dichas tipicidades denotan la naturalidad o el modo en cómo pueden suscitarse los accidentes y delitos inherentes a estos.

¿Qué relación guarda en la estructura del derecho penal, la inhabilitación y la calificación de los delitos de peligro abstracto, en atención a los delitos de tránsito?

Para el caso de los accidentes de tránsito, se ceñirá al reglamento que exista para este fin, el juzgador deberá tener la prerrogativa que evalúa la condición en que se desarrolla el deber de cuidado y las condiciones no solo de quien tiene la responsabilidad desde el punto de vista del reglamento vial, sino también la imprudencia que se puede reconocer del transeúnte, para estos casos.

Esta verificación permite ubicar a este tipo de acciones en el grupo de los delitos de peligro abstracto, puesto que no se trata de una cuestión de reconocimiento directo, tal vez se podría hablar de una cuestión ideal que ampara

la protección, así es como se relaciona con el deber de cuidado que exige para el control del tránsito a fin de evitar lesiones más perjudiciales.

Se ha podido verificar a través de las lecturas sobre la doctrina desarrollada en razón de este tipo de delitos que se consagran como de peligro abstracto, que no puede considerarse una lesión de manera objetiva si es que no se ha constituido como tal, por lo que se cuestiona el hecho de que los tipos penales para este tipo de delitos de connotación abstracta deban atribuir una sanción en razón de la potestad del ius puniendi; una lucha entre la cuestión objetiva y la subjetiva.

TOMA DE POSTURA:

El contexto para la aplicación de la inhabilitación en delitos culposos de accidentes de tránsito, pueden tomarse dos tipicidades dentro del marco del homicidio culposo, mediante vehículo automovilístico. Dichas tipicidades denotan la naturalidad o el modo en cómo pueden suscitarse los accidentes y delitos inherentes a estos.

Para el caso de los accidentes de tránsito, se ceñirá al reglamento que exista para este fin, el juzgador deberá tener la prerrogativa que evalúa la condición en que se desarrolla el deber de cuidado y las condiciones no solo de quien tiene la responsabilidad desde el punto de vista del reglamento vial, sino también la imprudencia que se puede reconocer del transeúnte, para estos casos.

Se ha podido verificar a través de las lecturas sobre la doctrina desarrollada en razón de este tipo de delitos que se consagran como de peligro abstracto, que no puede considerarse una lesión de manera objetiva si es que no se ha constituido como tal, por lo que se cuestiona el hecho de que los tipos penales para este tipo de

delitos de connotación abstracta deban atribuir una sanción en razón de la potestad del ius puniendi; una lucha entre la cuestión objetiva y la subjetiva.

5.1.3. Discusión sobre el objetivo: “Analizar la necesidad de esclarecer los parámetros de interpretación judicial sobre la interpretación del dolo eventual y la culpa consciente para alcanzar eficacia de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”.

La intervención del Derecho Penal para el control de ciertas actividades humanas que alteran el correcto desarrollo social atentando contra el sistema de jurídico que implica la justicia mediante el equilibrio de las acciones, requiere de cierto cuidado al momento de ejecutarse; por ello es importante que la actividad jurisdiccional sea de alguna manera limitada en lo que respecta a la evaluación de tales actos.

En lo último referido, sobre todo interesa centrar la atención en los casos de delitos cometidos en la conducción vehicular, básicamente atendiendo a su carácter condicional que hace intervenir a la negligencia como un aspecto determinante de la culpabilidad; precisamente por esta característica requiere de especial atención en cuanto a la evaluación que ha de realizarse en función a los parámetros establecidos en el esquema penal. Esto esta directamente referido con la comprensión doctrinaria y dogmática del dolo eventual y la culpa consciente, figuras jurídicas que según se ha visto en la investigación tienen cierta diferenciación que involucra una comprensión distinta al momento de evaluar la acción.

Es precisamente por ello que la acción jurisdiccional debe ser orientada por un criterio común, el mismo que no sólo se basa en aspectos doctrinarios como lo antes mencionado, sino tiene una característica subjetiva que se relaciona directamente con el punto de vista que adopta el magistrado. En ese sentido se requerirá pues de cierta distinción, por ello interesa cuestionar ¿Qué efectos produce la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito?

En el ejercicio jurisdiccional adopta mucha importancia la forma en que se verifica la culpabilidad, sobre todo atendiendo a la condición de negligencia que se presenta en los delitos por conducción en estado de ebriedad, puesto que se presume el conocimiento de las reglas pre establecidas para dicha actividad, siendo una situación imprudente el hecho de realizarla fuera del alcance de esta seguridad que se supone diseña el Estado para todos los ciudadanos.

La evaluación que se desarrolla tiene una finalidad de sanción, sin embargo la realidad no permite verificar que dicha pena genere resultados de protección al bien jurídico en sí, menos aún lo que se refiere a la prevención de este tipo de acciones delictivas que ponen en un peligro de carácter abstracto a la ciudadanía. Estas condiciones han permitido la intervención de sanciones accesorias, como es el caso de la inhabilitación, que vista desde su naturaleza jurídica, permite razonar que para el caso de los delitos culposos de tránsito no resulta efectiva para reducir o controlar la incidencia de este tipo de actos ilícitos.

El nivel de la inhabilitación accesoria que se da en función a la evaluación de la culpa consciente en razón de la regla existente, no permite un criterio lo suficientemente punitivo para lograr la proporcionalidad de la sanción y el efecto preventivo de la pena.

La ausencia de una evaluación respecto al criterio del dolo eventual en los accidentes de tránsito limita la acción del ius puniendi, puesto que no se puede superar la efectividad de la sanción aplicada, quedando sólo en un nivel suspendido de la persecución del delito. Surgen dos opciones, en primer lugar, proponer la interpretación del dolo eventual en este tipo de delitos para adecuar la norma a la sanción más alta respecto a la inhabilitación accesoria para que sea de carácter permanente; siendo una segunda posibilidad el hecho de adecuar la regla que inspira el criterio evaluador del juez a fin de que las sanciones se basen en la evaluación del dolo para que en su carácter de eventualidad permita aplicar una sanción mas grave y proyectar el sentido proporcional y preventivo de la pena.

TOMA DE POSTURA

Dentro de las consideraciones claras que han quedado establecidas puede decirse que la inhabilitación accesoria carece de presencia particular y solamente procederá en tanto se aplique la sanción principal esto es la aplicación de una pena, que por regla general debe ser una pena privativa de la libertad. Teniendo en cuenta que, en el Perú, se ha tomado la posición de que los actos realizados por accidentes de tránsito y causen lesiones sean asumidos como lesiones culposas consagrados en el artículo 124 de código penal, pero para ello las lesiones deben reunir las características de todo delito imprudente (culpa consciente). Adicional a ello si se ocasionare la muerte de la persona, cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito; se requiere como elemento subjetivo el conocimiento potencial o efectivo por parte del sujeto activo, esto es que requiere de la violación de un deber de cuidado, creando o elevando el riesgo permitido.

5.2. Sobre la validación de las variables

Conforme se ha señalado inicialmente en este capítulo, la determinación de las posturas habrán de permitir reconocer el nivel de validez en lo que corresponde a los elementos que componen los ejes temáticos de la investigación atendiendo a su origen en ellas, por lo mismo que tales determinaciones se ordenan adecuadamente con el fin de sintetizar el resultado para que se comprenda como la validación de las variables y cuya unión servirá de base para la creación de la determinación final.

5.2.1. Respecto a la Variable independiente: La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente.

Es importante para la validación del concepto que incorpora esta variable inicial, considerarla como aquella indicación respecto a la causa del problema, esto es que el origen de la evaluación que se ha desarrollado incorpora la concepción doctrinaria sobre las figuras penales del dolo eventual y la culpa consciente; luego se ha de tener en cuenta estos conceptos consideran que el actor penal no busca la consecuencia o el resultado, esta es la característica principal del dolo eventual, por lo mismo que se ha entendido como un tipo de dolo que no resulta fácil delimitarlo, ante tal dificultad se muestran diversas puntualizaciones que pretenden teorizar sobre tal necesidad de establecer determinación exacta.

Tal diferenciación será aquella que permita un criterio del juzgador direccionado por diferentes posturas. Por lo cual en la calificación de este

tipo de delitos se advierte que el sujeto activo tiene la conciencia de que su actuar podría producir un daño, pese a ello toma la decisión de ejecutar el acto ilícito bajo el criterio de confianza en sus condiciones de destreza que lo llevan a plantar la seguridad en su actuar, asumiendo que los resultados más dañosos no se han de producir; por lo mismo que la variable bajo validación queda determinada de la siguiente manera:

La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente en base a los criterios doctrinarios no se ejecuta.

5.2.2. Respecto a la Variable dependiente: La aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.

El contexto para la aplicación de la inhabilitación en delitos culposos de accidentes de tránsito, pueden tomarse dos tipicidades dentro del marco del homicidio culposo, mediante vehículo automovilístico. Dichas tipicidades denotan la naturalidad o el modo en cómo pueden suscitarse los accidentes y delitos inherentes a estos.

Para el caso de los accidentes de tránsito, se ceñirá al reglamento que exista para este fin, el juzgador deberá tener la prerrogativa que evalúa la condición en que se desarrolla el deber de cuidado y las condiciones no solo de quien tiene la responsabilidad desde el punto de vista del reglamento vial, sino también la imprudencia que se puede reconocer del transeúnte, para estos casos.

Se ha podido verificar a través de las lecturas sobre la doctrina desarrollada en razón de este tipo de delitos que se consagran como de peligro abstracto, que no puede considerarse una lesión de manera objetiva si es que no se ha constituido

como tal, por lo que se cuestiona el hecho de que los tipos penales para este tipo de delitos de connotación abstracta deban atribuir una sanción en razón de la potestad del ius puniendi; una lucha entre la cuestión objetiva y la subjetiva.

Dentro de las consideraciones claras que han quedado establecidas puede decirse que la inhabilitación accesoria no existe de manera propia, esto es que solamente procederá en tanto se aplique una sanción, por regla general debe ser una pena privativa de la libertad. Teniendo en cuenta que, en el Perú, se ha tomado la posición de que los actos realizados por accidentes de tránsito y causen lesiones sean asumidos como lesiones culposas consagrados en el artículo 124 de código penal, pero para ello las lesiones deben reunir las características de todo delito imprudente (culpa consciente). Adicional a ello si se ocasionare la muerte de la persona, cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito; se requiere como elemento subjetivo el conocimiento potencial o efectivo por parte del sujeto activo, esto es que requiere de la violación de un deber de cuidado, creando o elevando el riesgo permitido.

la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito, para el caso específico de las lesiones, resulta desproporcional.

5.3. La contrastación de las hipótesis

Tal cual se ha señalado, las determinaciones finales que resultan de la validación de las variables, se unen finalmente para lograr establecer una determinación que se considera como la hipótesis que adopta el carácter científico en función al razonamiento lógico jurídico y analítico de la investigación, lo cual

habrá de compararse con la determinación inicial o hipótesis inicial, y se muestra de la siguiente manera:

Hipótesis conclusiva:

La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente en base a los criterios doctrinarios no se ejecuta; entonces, la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito, para el caso específico de las lesiones, resulta desproporcional.

CONTRASTACIÓN DE HIPOTESIS	
HIPOTESIS INICIAL	HIPOTESIS CONCLUSIVA
Si, la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente se interpreta inadecuadamente; entonces, esto provoca un efecto negativo sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.	La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente en base a los criterios doctrinarios no se ejecuta; entonces, la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito, para el caso específico de las lesiones, resulta desproporcional.

¿Qué similitudes o diferencias existen entre la postura inicial y la final?

Se puede apreciar que tanto en la hipótesis inicial como en la final se ha podido demostrar que la interpretación inadecuada ha llevado a un resultado desproporcional en cuanto a la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito

¿Qué nivel de prueba se reconoce de la hipótesis conclusiva respecto de la inicial?

Se ha podido corroborar como prueba de la hipótesis inicial, mediante la construcción de la determinación final de la tesis, puesto que se demuestra a través del análisis y datos estadísticos realizados, la existencia de indicios de una incorrecta interpretación diferenciadora entre el dolo eventual y culpa consciente; por ende, una mala aplicación de la inhabilitación accesoria puesto que al revisar diversas resoluciones judiciales se ha observado que ya se tiene mecanizada la forma de decidir evitando un análisis minucioso.

¿Qué efectos produce la distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente sobre la aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito?

La correcta distinción judicial llevaría a una mejor aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito, así como un mayor análisis de la realidad delictiva, que conlleve a interpretarla adecuadamente en base a la teoría doctrinaria, lo cual servirá de base al momento de motivar los fallos, que se entiende como regla principal del órgano judicial y de esta manera conseguir la

aplicación de penas acorde a los respectivos delitos en función a la correcta determinación de la responsabilidad.

CONCLUSIONES

Primera:

Se logra determinar de acuerdo al desarrollo doctrinario del dolo eventual y la culpa consciente, que, el actor penal no busca la consecuencia o el resultado, esta es la característica principal del dolo eventual, por lo mismo que se ha entendido como un tipo de dolo que no resulta fácil delimitarlo, ante tal dificultad se muestran diversas puntualizaciones que pretenden teorizar sobre tal necesidad de establecer determinación exacta.

Entonces se presenta en la realidad del análisis la necesidad de establecer diferencias entre lo que se conoce como dolo eventual y lo que se asume como la consciente imprudencia, lo cual permite al criterio del juzgador direccionarse por diferentes posturas. Por lo cual en la calificación de este tipo de delitos se advierte que el sujeto activo tiene la conciencia de que su actuar podría producir un daño, pese a ello toma la decisión de ejecutar el acto ilícito bajo el criterio de confianza en sus condiciones de destreza que lo llevan a plantar la seguridad en su actuar, asumiendo que los resultados más dañosos no se han de producir.

Segunda:

El contexto para la aplicación de la inhabilitación en delitos culposos de accidentes de tránsito, pueden tomarse dos tipicidades dentro del marco del homicidio culposo, mediante vehículo automovilístico. Dichas tipicidades denotan la naturalidad o el modo en cómo pueden suscitarse los accidentes y delitos inherentes a estos.

Para el caso de los accidentes de tránsito, se ceñirá al reglamento que exista para este fin, el juzgador deberá tener la prerrogativa que evalúa la condición en que se desarrolla el deber de cuidado y las condiciones no solo de quien tiene la responsabilidad desde el punto de vista del reglamento vial, sino también la imprudencia que se puede reconocer del transeúnte, para estos casos.

Se ha podido verificar a través de las lecturas sobre la doctrina desarrollada en razón de este tipo de delitos que se consagran como de peligro abstracto, que no puede considerarse una lesión de manera objetiva si es que no se ha constituido como tal, por lo que se cuestiona el hecho de que los tipos penales para este tipo de delitos de connotación abstracta deban atribuir una sanción en razón de la potestad del ius puniendi; una lucha entre la cuestión objetiva y la subjetiva.

Tercera:

Dentro de las consideraciones claras que han quedado establecidas puede decirse que la inhabilitación accesoria no tiene existencia propia y únicamente procederá acompañada de una pena principal que por regla general debe ser una pena privativa de la libertad. Teniendo en cuenta que, en el Perú, se ha tomado la posición de que los actos realizados por accidentes de tránsito y causen lesiones sean asumidos como lesiones culposas consagrados en el artículo 124 de código penal, pero para ello las lesiones deben reunir las características de todo delito imprudente (culpa consciente). Adicional a ello si se ocasionare la muerte de la persona, cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito; se requiere como elemento subjetivo el conocimiento potencial o efectivo por parte del sujeto activo, esto es que requiere de la violación de un deber de cuidado, creando o elevando el riesgo permitido.

Recomendaciones

Primera

Establecer lineamientos precisos que contribuyan en la correcta aplicación de la inhabilitación de los delitos culposos de tránsito implicando que las sanciones sean severas y proporcionales al delito cometido y que no quede impune el delito sirviendo de una acción sancionadora que contribuya en la toma de conciencia del conductor toda vez que a pesar de que existe sanciones los accidentes de tránsito van en aumento.

Segunda

En nuestro sistema penal debe existir un cambio de paradigma, porque si bien es cierto el Código Penal tipifica como homicidios culposos y lesiones culposas a consecuencia de accidentes de tránsito por conducción en estado de ebriedad, los operadores de justicia (Policía Nacional del Perú, Ministerio Público y Poder Judicial), deben diferenciar aquellos casos donde el conductor del vehículo no actúa por negligencia, impericia e imprudencia, sino más bien actúa con las características de los elementos subjetivos del tipo penal de dolo eventual, para lo cual se requiere de la interpretación que la diferencie la culpa consciente y sus efectos, debiéndose incorporar mediante un acuerdo jurisdiccional para tales efectos sobre el criterio del juzgador.

Bibliografía

Bacigalupo Zapater, E. (1999). *Derecho Penal Parte General*. Buenos Aires: Hammurabi.

Bascur , G. (2017). Análisis de los principales delitos y su régimen de sanción previsto en la Ley 17.798 sobre control de armas. *Scielo*, 533-609. Recuperado el 26 de Julio de 2020, de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-33992017000100014

Bustos Ramírez, J. (1989). *Manual de Derecho Penal*, 3ª ed. Barcelona: Ariel.

Chang Kcomt, R. (2011). Dolo Eventual e Imprudencia Consciente: Reflexiones en torno a su Delimitación. *Derecho y Sociedad* 36, 255-266. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/viewFile/13232/13843>

Chumán Céspedes, E. I. (2017). *La pena de inhabilitación en el delito de conducción de vehículos en estado de ebriedad*. Lima: Universidad San Martín de Porres. Obtenido de https://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12727/3303/chuman_cei.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Chumán, E. I. (2017). La pena de inhabilitación en el delito de conducción en estado de ebriedad. *Universidad San Martín De Porres*, 1-173. Recuperado el 26 de Julio de 2020, de http://repositorio.usmp.edu.pe/bitstream/handle/usmp/3303/chuman_cei.pdf?sequence=3&isAllowed=y

Díaz Pérez, N. (2010). Discusión jurisprudencial sobre el dolo eventual y la culpa con representación en delitos de homicidio ocasionados en accidentes de tránsito. *Revista Logos, Ciencia & Tecnología, Vol. 1, N° 2*, 184-194. Obtenido de redalyc.org/pdf/5177/517751799010.pdf

Escobar Beahar , V. C., & Monsalve Correa , S. (2013). EL dolo eventual en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia : período 1980 2011. *Universidad de Antioquia Medellin-Colombia*, 76 -100 . Recuperado el 25 de Julio de 2020, de http://bibliotecadigital.udea.edu.co/bitstream/10495/2339/1/MonsalveCorreaSebastian_2013_DoloEventualCorte.pdf

Figueroa San Martín , I., & Rivera Roa, M. F. (2016). La prueba del dolo ejemplificada en un caso de responsabilidad penal del fabricante de productos defectuosos. *Universidad de Chile*, 1-127. Recuperado el 26 de Julio de 2020, de <http://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/142737/La-prueba-del-dolo-ejemplificada-en-un-caso-de-responsabilidad-penal-del%20-fabricante-de-productos-defectuosos.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García Cavero, P. (2005). La imputación subjetiva y el Proceso Penal. *Universidad Externado De Colombia*, 125-136 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/derpen/article/download/1017/961/>

Hernandez Ramirez, J. S. (2017). *La formulación de imputación del delito de homicidio en accidentes de tránsito. Dolo eventual o culpa con representación en Colombia*. Bogotá: Universidad Militar Nueva Granada. Obtenido de

<https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/15142/HERNANDEZRAMIREZJAMMERSAUL2017.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Hurtado Pozo, J. (2008). Manul de Derecho penal. *Revista de Derecho Penal Criminología*, 2-327 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20080609_04.pdf

Kierszenbaum, M., & Rusconi, M. (2016). *Elementos de la parte general del derecho penal*. Buenos Aires: Hammurabi.

Letner, G. A. (2010). Dolo eventual y culpa con representación. *Armas Morel*, 1-5.

Málaga, H. (2010). Medidas y estrategias para la prevención y control de los accidentes de tránsito: experiencia peruana por niveles de prevención. *Rev. Perú Med Exp. Salud Pública*, 231-236. Obtenido de <http://www.scielo.org.pe/pdf/rins/v27n2/a11v27n2.pdf>

Manrique , L. (2009). Acción, conocimiento y dolo eventual. *Scielo*, 177- 201 . Recuperado el 25 de Julio de 2020, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-02182009000200009

Mayor, P. (2008). *Delimitación entre dolo eventual y culpa consciente*. Argentina: Universidad Siglo 21. Obtenido de <https://repositorio.uesiglo21.edu.ar/bitstream/handle/ues21/12595/Mayor,%20Pamela%20Natalia.pdf?sequence=1>

Muñoz Conde, F., & García Arán, M. (1996). *Derecho Penal Parte General* (segunda ed.). Valencia: Tirant lo Blanch.

- Navarro Althaus, M. (1998). El sistema de penas en el CP peruano 1991. *Revista De Derecho Penal Y Criminología*, 1-15. Recuperado el 26 de Julio de 2020, de http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/anuario/an_1997_04.pdf
- Otzen, T., & Manterola, C. (2017). Técnicas de muestreo sobre la población a estudio. *Int. J. Mothpol*, 227-232. Obtenido de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/ijmorphol/v35n1/art37.pdf>
- Parrado Agudelo, R., & Acevedo Gonzáles, Y. (2013). *El límite entre dolo eventual y la culpa con representación en los accidentes de tránsito a la luz de la Ley 599 de 2000 en Colombia*. Bogotá: Universidad Libre. Obtenido de <https://core.ac.uk/download/pdf/198438819.pdf>
- Pérez Barberá, G. (2011). *El dolo eventual hacia el abandono de la idea de dolo como estado mental*. Buenos Aires: Hammurabi.
- Pérez Sasso, C. (2017). El dolo eventual y la culpa consciente en los accidentes automovilísticos: la perspectiva desde el derecho penal argentino. *Jurídicas CUC Vol. 13 N° 1*, 213-232.
- Robles Tello, E. M. (2015). *Delimitación entre Dolo Eventual y Culpa Consciente*. Trujillo: Universidad Cesar Vallejo. Obtenido de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/32717/robles_te.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Rodríguez Delgado , J. A. (2004). Delitos cometidos mediante el Epleo de vehículos. *Revista PUCP*, 218-226 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/download/18357/18600/>

Ruíz Ramal, A. (s.f.). Los Delitos Culposos. *Revista URP*, 1-15 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de <http://revistas.urp.edu.pe/index.php/Inkarri/article/download/541/543/>

Saldaña Cuba , J., & Portocarrero Salcedo, J. (2017). La violencia de las leyes: el uso de las fuerzas y la criminalización de protestas socioambientales en el Perú. *Scielo*, 311-352 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de http://www.scielo.org.pe/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0251-34202017000200013

Silva Silva, H. (2009). Dolo eventual. *Dialnet*, 117-130 . Recuperado el 25 de Julio de 2020, de <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/4145765.pdf>

Sisniegas Rodriguez, R. D. (2016). *Conceptos de dolo eventual, culpa consciente y su aplicación-abandono de la teoría electica*. Lima: Pontificia Universidad Católica del Perú. Obtenido de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/8632/Sisniegas_%20Roger_Conceptos.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Sotomayor , J. (2016). "fundamentos del dolo y Ley Penal: una aproximación crítica a las concepciones cognitivo/normativas del dolo, a propósito del caso Colombiano". *Scielo*, 675-703 . Recuperado el 26 de Julio de 2020, de https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0718-33992016000200010

Velásquez V, F., & Wolffhúge Gutiérrez, C. (2012). La diferencia entre el dolo Eventual y la culpa consciente en la reciente jurisprudencia. *Universidad Sergio arboleda*, 101-180 . Recuperado el 25 de Julio de 2020, de

http://revistas.usergioarboleda.edu.co/index.php/cuadernos_de_derecho_penal/article/download/395/342

Villavicencio Terreros, F. A. (2004). Los Delitos Imprudentes de Comisión. *Rvista PUCP*, 225-241. Recuperado el 26 de Julio de 2020, de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/derechoysociedad/article/download/16883/17189>



Walpole, R., & Myers, R. (1966). *Probabilidad y estadística* (Cuarta ed.). México: McGraw_Hill.

ANEXOS

1. Cuestionario de encuesta aplicada a 50 operadores jurídicos.

UNIVERSIDAD NACIONAL PEDRO RUIZ GALLO
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS



TESIS

**“La distinción entre dolo eventual y culpa consciente como
justificación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”**

Formulario de encuesta

Se hace llegar el presente formulario de encuesta con la intención de recabar vuestra opinión sobre el tema de “la distinción entre el dolo eventual y culpa consciente como justificación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito”, lo cual servirá para el desarrollo estadístico y de opinión de los expertos en la investigación.

I. Variable independiente: La distinción judicial entre dolo eventual y culpa consciente.

1. Existe un nivel marcado que diferencia al dolo eventual de la culpa consciente en razón de la consecuencia que se produce a causa de la acción, que delimita la percepción del autor respecto al perjuicio que puede ocasionar.
 - a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo
 - c. No opina.

2. La calificación jurisdiccional que se ocupa de observar los actos que representan dolo eventual permiten evidenciar una comprensión que no delimita a la culpa consciente como elemento para determinar la responsabilidad.

- a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo
 - c. No opina.
3. Se debe incorporar delimitaciones precisas a nivel jurisdiccional a fin de evitar la confusión al momento de calificar los actos de connotación abstracta, con la intención de asegurar la correcta imputación.
- a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo
 - c. No opina.

II. Variable dependiente: La aplicación de la inhabilitación accesoria en los delitos culposos de tránsito.


4. El carácter de accesoriedad de la inhabilitación representa la adecuación de este concepto para que se incorpore como una parte de la sanción aplicada por la comisión de delitos culposos de tránsito.
- a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo

- c. No opina.

- 5. La calificación que se realiza al momento de imputar los delitos culposos de tránsito, generan una disparidad de criterios respecto a la aplicación de la sanción accesoria de inhabilitación.
 - a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo
 - c. No opina.

- 6. Dada la connotación de la pena accesoria que se comporta como inhabilitación, debería contemplarse para todas las calificaciones que resultan de la comisión del delito de conducción en estado de ebriedad y las consecuencias que este acarrea.
 - a. De acuerdo
 - b. En desacuerdo
 - c. No opina.

2. Solicitud de información al Poder Judicial

 PODER JUDICIAL	SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA (TEXTO ÚNICO ORDENADO DE LA LEY N° 27806, LEY DE TRANSPARENCIA Y ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA, APROBADO POR DECRETO SUPREMO N° 043-2003-PCM) E-MAIL:	N° DE REGISTRO

I FUNCIONARIO RESPONSABLE DE ENTREGAR LA INFORMACIÓN DRA. LIZETH MARÍA ARTEAGA MUÑOZ - JEFA DE SERVICIOS JUDICIALES

II DATOS DEL SOLICITANTE		
MARCAR CON UN "X" <input checked="" type="checkbox"/> Persona Natural	<input type="checkbox"/> Persona Jurídica	TELEFONO / E-mail 979851946 - dewing.FLORES@MAILS
N° RUC (Sólo para Personas Jurídicas)		

APELLIDOS Y NOMBRES O RAZÓN SOCIAL FLORES CUBAS EDWIN GUSTAVO					
LE/DNI (Persona Natural) 47616274	AV/CALLE/JIRÓN CALLE: CIRO ALEGRA	N° DPTO 302	DISTRITO LAMBAYEQUE	PROVINCIA LAMBAYEQUE	DEPARTAMENTO LAMBAYEQUE

III INFORMACIÓN SOLICITADA

QUE ME ENCUENTRO REALIZANDO MI PROYECTO DE INVESTIGACIÓN PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO POR LO CUAL SOLICITO A SU DESPACHO:

- 1- CANTIDAD DE CASOS INGRESADOS POR EL DELITO CONDUCCIÓN EN ESTADO DE EMBRIEDAD
- 2- CANTIDAD DE CASOS INGRESADOS POR DELITOS DE TRÁNSITO (DURANTE EL AÑO 2019 Y 2020)
- 3- DIEZ SENTENCIAS QUE SANCIONEN CON INHABILITACIÓN ESTOS DELITOS

IV DEPENDENCIA DE LA CUAL SE REQUIERE LA INFORMACIÓN

V FORMA DE ENTREGA DE LA INFORMACIÓN (MARCAR CON UN "X")

<input type="checkbox"/> Copia Simple	<input type="checkbox"/> Copia Certificada	<input type="checkbox"/> Diskette	<input checked="" type="checkbox"/> Correo Electrónico
---------------------------------------	--	-----------------------------------	--


APELLIDOS Y NOMBRES FLORES CUBAS EDWIN GUSTAVO	FECHA Y HORA DE RECEPCIÓN
FIRMA (SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL) 	
LE / DNI 47616274	

FORMULARIO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA - FORMULARIO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA - FORMULARIO DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

OBSERVACIONES:

NOTA:
 1. La forma de entrega estará sujeta a la capacidad técnica de la dependencia
 2. En caso de Representante Legal, deberá adjuntar copia simple del Documento que acredite la representación

Desglosable para el usuario

 PODER JUDICIAL	SOLICITUD DE ACCESO A LA INFORMACIÓN	N° DE REGISTRO
II DATOS DEL SOLICITANTE		FIRMA Y SELLO DE RECEPCIÓN
APELLIDOS Y NOMBRES (SOLICITANTE O REPRESENTANTE LEGAL) FLORES CUBAS EDWIN GUSTAVO		



3. Carta de respuesta del Poder judicial



Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lambayeque
Gerencia de Administración Distrital
Unidad de Servicios Judiciales

"Año de la Universalización de la Salud"

Chiclayo, 06 de Octubre del 2020

CARTA N° 000056-2020-USJ-GAD-CSJLA-PJ



Firma
Digital

Firmado digitalmente por ARTEAGA
MUÑOZ Lizeth Maria FAU
20159981216.pdf
Jefe De Unidad De Servicios
Judiciales Cajal
Motivo: Soy el autor del documento
Fecha: 06.10.2020 11:28:46 -05:00

Señor:
FLORES CUBAS EDWIN GUSTAVO - DNI: 47616274
dewing_f.c@hotmail.com

Asunto : Solicitud de acceso a la información pública.

Referencia : EXPEDIENTE000386-2020-USJ-GA

De mi consideración:

Me dirijo a usted para saludarlo cordialmente y, asimismo, dar respuesta a su solicitud formulada el 28/09/2020 al amparo del TUO de la Ley n.º 27806, Ley de Transparencia y Acceso a la Información Pública, mediante la cual solicitó "(...) reporte de casos ingresados por delito de conducción en estado de ebriedad 2019 y 2020; casos por homicidio culposo y lesiones culposas por accidentes de tránsito, años 2019 y 2020; 10 expedientes con sentencias condenatorias por delitos de conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito".

Al respecto y con la finalidad de atender su pedido, se procedió a revisar el Sistema Integrado Judicial – SIJ; motivo por el cual se remite adjunto los reportes de lo siguiente:

1. Reporte de casos (expedientes) ingresados por el delito de conducción en estado de ebriedad 2019 y 2020.
2. Homicidio culposo y lesiones culposas por accidente de tránsito 2019 y 2020.
3. Respecto a 10 expedientes con sentencias condenatorias por delito de conducción en estado de ebriedad y accidentes de tránsito, en los reportes 1) y 2) se remiten los expedientes con el detalle del estado (trámite o ejecución).

Sin otro particular, me despido cordialmente.

Atentamente,

Documento firmado digitalmente

LIZETH MARIA ARTEAGA MUÑOZ
Jefe de Unidad de Servicios Judiciales CSJLA
Presidencia de la Corte Superior de Justicia de Lambayeque

LAM

