



Universidad
Inca Garcilaso de la Vega

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

TESIS

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE JUSTIFICAN LA
AMPLIACIÓN DEL ART. 273-A DEL CÓDIGO PENAL,
RESPECTO DE LA PRODUCCIÓN DE PELIGRO DE
TRANSPORTE DE CARGAS Y MERCANCÍAS EN GENERAL”

PARA OBTENER EL TITULO PROFESIONAL DE

ABOGADO

AUTOR

DANNY RICHARD HUAMAN GRADOS

LIMA – PERU

2022



— Universidad —
Inca Garcilaso de la Vega

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLITICAS

TESIS

“FUNDAMENTOS JURÍDICOS QUE JUSTIFICAN LA AMPLIACIÓN DEL
ART. 273-A DEL CÓDIGO PENAL, RESPECTO DE LA PRODUCCIÓN DE
PELIGRO DE TRANSPORTE DE CARGAS Y MERCANCÍAS EN
GENERAL”

PARA OBTENER EL TITULO DE

ABOGADO

AUTOR

DANNY RICHARD HUAMAN GRADOS

ASESORA

MAGISTER CINTHYA CERNA PAJARES

LINEA DE INVESTIGACION

DERECHO PENAL

LIMA, PERU, MAYO DEL 2022

DEDICATORIA

A Dios por guiar mi camino en la superación profesional, a mis padres por enseñarme a creer en mí y que, con esfuerzo y mucha dedicación, lograr alcanzar las metas propuestas y sobre todo a mi esposa e hija (thais) que son mi motor y motivo en esta vida.

AGRADECIMIENTO

A las autoridades que integran la Escuela de Pregrado, por la atención, esmero y calidad en la enseñanza, a los señores catedráticos, por la formación brindada y orientaciones académicas que me han servido en mi quehacer profesional.

ÍNDICE

DEDICATORIA	4
AGRADECIMIENTO	5
ÍNDICE DE TABLAS.....	9
RESUMEN.....	10
ABSTRACT	11
CAPÍTULO I.....	12
FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	12
1.1 Marco Teórico.....	12
1.1.1 Teoría de los Derechos Fundamentales	12
1.1.2 Teoría del Delito.....	17
1.1.3. Teoría de la Pena.....	20
1.2 Investigaciones o Antecedentes del estudio	27
1.2.1. Antecedentes nacionales	27
1.2.2. Antecedentes Internacionales	30
1.3. Marco conceptual	31
1.3.1. Delitos de peligro común.....	31
1.3.2. Delito de producción de peligro en medio de transportes públicos.	36
1.3.3. Transporte de Carga	43
1.4. Marco Normativo	45
1.4.1. Constitución Política del Perú	45
1.4.2. Ley General de Transporte y Tránsito terrestre	45
1.4.3 Ley que regula el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos	47

CAPÍTULO II.....	48
EL PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES	48
2.1. Planteamiento del problema	48
2.1.1. Descripción de la realidad problemática	48
2.1.2. Formulación del problema	49
2.2. Finalidad y Objetivos de la investigación	50
2.2.1. Finalidad	50
2.2.2. Objetivo general y específico	50
2.2.3. Delimitación del Estudio.....	51
2.2.4 Justificación e Importancia del estudio	51
2.3. Hipótesis y variables.....	52
2.3.1. Hipótesis	52
2.3.2. Variables	53
CAPÍTULO III.....	53
MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS	53
3.1. Población y muestra.	53
3.1.1. Población	53
3.1.2. Muestra	54
3.2. Diseño a utilizar en el estudio	55
3.3. Técnicas e instrumentos de Recolección de Datos.....	56
3.3.1. Técnicas de Recolección de Datos	56
3.3.2. Instrumentos de Recolección de Datos	57
3.4. Procesamiento de Datos.....	57

CAPÍTULO IV	58
PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS	58
4.1. Presentación de los resultados.....	58
4.2. Contrastación de Hipótesis.....	63
4.3. Discusión de los Resultados.....	65
CAPÍTULO V	69
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	69
5.1. CONCLUSIONES.....	69
5.2. RECOMENDACIONES.....	72
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	74
ANEXOS.....	78

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1	Muestra De Estudio: Hechos noticioso.....	55
Tabla 2	Tipicidad del Art.273-A.....	58
Tabla 3	Tipicidad del Art.273-A: Análisis.....	58
Tabla 4	Infracción Penal del Art.273-A.....	60
Tabla 5	Infracción Penal del Art.273-A: Análisis.....	60
Tabla 6	Accidente en Villa El Salvador.....	61
Tabla 7	Accidente en Villa El Salvador: Análisis.....	61
Tabla 8	Fundamentos Jurídicos.....	62
Tabla 9	Fundamentos Jurídicos: Análisis.....	62

RESUMEN

La presente investigación titulada: “Fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general”, tuvo como objetivo general establecer los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general. La metodología científica se eligió el nivel descriptivo. La técnica de recolección de datos para el presente trabajo de investigación se tuvo al análisis documental, el análisis del contenido doctrinario y jurisprudencial para el marco teórico, así como el análisis de los hechos noticiosos referidos ocurrencia de accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión ocasionados por vehículos de transporte de carga que trasladan mercaderías y que ocasionan peligro a la ciudadanía. Los instrumentos utilizados fue la guía de análisis de documentos. Se pudo determinar que se establecen como fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal contenido en el art. 273-A del código penal, los fines del derecho Penal.

Palabras clave: Peligro común, transporte de cargas y mercancías, seguridad pública.

ABSTRACT

The present investigation entitled: “Legal foundations that justify the extension of art.273-A of criminal code, regarding the production of danger in the danger in the transport of cargo and goods in general”, had the general observe of establishing the legal foundations that justify the expansion of the criminal type, contained in art. 273-A of criminal code, regarding the production of danger in the transport of cargo and merchandise in general. The scientific methodology was chosen at the descriptive level. The data collection technique for the present research work was based on the documentary analyses, the analysis of doctrinal and jurisprudential content for the theoretical framework, as well as the analysis of the news events referred to the occurrence of transport accidents that cause danger through fire or explosion caused by cargo transport vehicles that transport merchandise and that cause danger to citizens. The instruments used ere the document analysis guide. It was possible to determine that there are established as legal grounds that justify the expansion of the criminal type contained in art. 273-A, the purposes of criminal law.

Keywords: Common danger, freight and merchandise transport, public safety.

CAPÍTULO I

FUNDAMENTOS TEÓRICOS DE LA INVESTIGACIÓN

1.1 Marco Teórico

1.1.1 Teoría de los Derechos Fundamentales

Con relación al origen de los derechos fundamentales se establecieron las Teorías: Históricas, filosóficas que se dominan aspectos de su fundamentación y las sociológicas con relación a la función de los derechos en los sistemas sociales (Alexy, 1993). Las teorías de los derechos fundamentales determinan los derechos positivos válidos. Esta es la primera diferencia de la teoría antigua como las históricas-jurídicas o las teóricas- jurídicas).

La teoría jurídica de los derechos fundamentales

Son derechos positivos de diferentes sistemas jurídicos considerados como teorías dogmáticas. La doctrina la inclina y la vincula con la dogmática jurídica o con la jurisprudencia, se trata pues de la ciencia del derecho (Alexy, 1993). Se pueden diferenciar tres tipos de dogmática: Analítica, empírica y normativa. La primera referida a consideraciones sistemático-conceptuales del derecho válido, como es el caso de la definición de las normas, que es el derecho subjetivo, el concepto de la libertad y de igualdad. Se pasa por la construcción jurídica, las investigaciones de las estructuras dan sistemas jurídicos y sobre la argumentación respecto del derecho fundamental, como puede ser el caso de las cuestiones donde se ponderarán los derechos de los individuos.

La segunda dimensión no se circunscribe únicamente al derecho legislado sino también a la descripción de la práctica a nivel judicial, así como el de verificar si el

derecho positivo está siendo utilizado de manera empírica de la mejor correcta. Por ende, el aspecto empírico implica la concepción del sistema jurídico del derecho y de la validez del positivismo jurídico. El ámbito normativo enfocado a lo regulado en el derecho positivo, la forma en que se regulan los derechos fundamentales.

Derecho a la vida

Se trata de uno de los derechos donde las personas se encuentran en la facultad de derecho estar vivos y que le garantiza ser privado u otra manera grave que pueda ser atentado en afectación de su vida por parte de otras personas o instituciones. Existe la posibilidad de tener un fundamento para la facultad de la vida en ámbitos de la filosofía, la antropología, la sociología, la ética, la biológica, etc. Desde el ámbito jurídico, son parte de los derechos fundamentales: Se consideran a los titulares como generadores de otros derechos. Fue considerado desde un inicio en Tratados de nivel internacional, y de manera muy especial en aquellos que están vinculados al Derecho Humanos y en otras normas a nivel nacional de los Estados en todo el mundo que forma parte de un derecho civil y de primera generación. Este derecho no solamente otorga una protección a la persona ante el fallecimiento de, sino las diferentes formas de maltratos o violencias que hagan su existencia indigna. Así atenta a la vida, los genocidios (exterminios de grupos por sus nacionalidades, religiones, razas o etnias, el terrorismo, la tortura, el secuestro o la disipación de manera forzosa de la persona (terrorismos de los estados), la esclavitudes y el malo trato.

Tiene un reconcomiendo de muchos Tratados Internacionales: la Declaración Universal de los Derechos Humanos, el Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, la Convención sobre los Derechos del Niño, el Pacto de San José de Costa

Rica, la Convención para la Sanción del Delito de Genocidio, la Convención Internacional sobre la Eliminación de todas las Formas de Discriminación Racial, y la Convención contra la Tortura y otros Tratos o Penas Cruelles, Inhumanas y Degradantes.

El derecho a la vida se encuentra regulado en el artículo 3.º de la Declaración Universal de los Derechos Humanos y señala que todos los individuos tienen la facultad de la vida, a la libertad de la seguridad de su persona. El artículo 30, que cierra la Declaración de los Derechos Humanos también dice: “Nada en la presente Declaración puede ser interpretado como que se le otorga derechos a los Estados, o a grupos o a las personas para comenzar y desenvolver una actividad o ejecutar un acto tendiente a la eliminación del derecho y libertad proclamados en dicha Declaración”. De la misma forma se encuentra regulado en el artículo 2º de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

Derecho a la Salud

Se trata de uno de los derechos humanos que tiene su cimiento en la dignidad inherente a las personas y que son condiciones para disfrutar otros derechos humanos. De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS), se la define como “los estados de completos de bienestar tanto físicos, mentales y sociales y no solo las ausencias de una afección o enfermedad.

A niveles universales están contenidos en el artículo 12 del Pacto de Derechos Económicos, Sociales y Culturales en el cual se señala que “el Estado Parte en los Pactos y reconoce el derecho de las personas al goce de los más altos niveles posibles de salud física y mental” y a niveles interamericanos en el artículo 10 del Protocolo

de San Salvador. La Observación General N°14 emitida por el Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, señaló que el derecho a la salud tiene 4 dimensiones: (a) accesibilidad; (b) disponibilidad; (c) aceptabilidad; y, (d) calidad.

Derecho a la Seguridad Pública

El Artículo 44° de la Carta Magna señala como obligaciones que tienen los Estados los de brindar las garantías necesarias para la vigencia del derecho humano; brindar la protección a la ciudadanía de la amenaza contra la seguridad y la promoción del bienestar general que se fundamentan en la justicia y en el desarrollo integral y equilibrado de la Nación, cuya perfección está en el Artículo 166°, que instituye que las Finalidades Fundamentales de la Policía Nacional es el Orden Interno y del cual se deducen como su misión principal el sostenimiento del orden público, la garantía de la “seguridad ciudadana” y el cumplimiento de las leyes.

La seguridad ciudadana son conceptos resultantes de las reacciones de las sociedades organizadas que nacen del Orden Público, Instituciones Jurídicas definidas como los estados de realidades en que la autoridad ejerce su atribución y los ciudadanos obedece y respeta la ley; y cuyo componente es: Seguridad pública, tranquilidad pública, moralidad pública y salubridad pública.

Derecho al bien común

Son bienes auténticos de las comunidades, que buscan la satisfacción de la necesidad de la humanidad en temas espirituales, morales y físicos. Garantizan su paz, sus culturas y todo que necesite dentro de su convivencia. De la misma forma, se denomina común porque se difunde a las sociedades en general. Se sustentan en un principio y elemento básico que le da satisfacciones a los seres humanos en sus

fortalezas espirituales, morales y corporales, para así conseguir la paz y las convivencias sociales. Estos conceptos son introducidos por primera vez en la Constitución Política del Perú de 1993 cuyo artículo 70 orienta los ejercicios de las propiedades en conformidad con los bienes comunes, abandonando el ejercicio en acuerdo con los intereses sociales consagrados en la Carta Magna de 1979, que pone en riesgo las inversiones privadas.

El bien común tienen como antecedente de definiciones un tanto elaborado en el último concilio papal de la Iglesia católica y sustentos de fundamentaciones en el derecho humano. Se inciden en estudios del bien común introducidos en las instituciones jurídicas de las propiedades ya que en estos tiempos las propiedades cobran más calidad al ser garantías de inversiones y seguridad jurídica para los países frente al ejercicio de las libertades económicas, cuyos desarrollos están orientados a alcanzar el bien común.

El bien común como elemento necesario de toda comunidad busca que las sanas convivencias sociales se expresen en culturas que trasciendan en su acontecer histórico y su desarrollo. La cultura como un agregado de significado y valor democrático le darán noción de existencias y destinos a las comunidades. Los miembros de las sociedades toman conciencia de ser el artífice y promotor de valor cultural de las comunidades para conservarse.

El bien común se practican cuando se hacen efectivas la protección del derecho fundamental de los Estados constitucionales de derecho. Las democracias participativas perfeccionan el existir y desarrollo de las comunidades. La justicia social se logra a través de que se en las construcción, empoderamientos y disfrute del bien

común.

El bien común se trata de solo un bien particular, y menos de las sociedades es la sola adición de sus segmentos. Comprenden más, se trata de las sumas del civismo de las personas, las fortalezas espirituales de los hombres en vinculación con el bien público o privado, la evaluación que se hace del bien para dar significados a los bienes comunes.

Derecho a un medio ambiente adecuado y saludable

Todas las personas tienen derecho a un medio ambiente adecuado. Un medio ambiente adecuado se considera a las condiciones previas para la ejecución de otros derechos humanos, incluido los derechos a la vida, la alimentación, la salud y a niveles de vida adecuados. Existen referencias parciales a esto en el derecho a la salud establecidos en el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (PIDESC), que señalan que el Estado debe desempeñar su obligación para con los derechos a la salud a través de acciones tendientes al mejoramiento del aspecto de la higiene ambiental. Se reconoció amplia gama de instrumentos regionales de derechos humanos, como el Protocolo de San Salvador, así como mediante el establecimiento de mandatos del procedimiento de tipo especial de la ONU respecto del derecho humano y el medio ambiente en el 2012.

1.1.2 Teoría del Delito

“Se trata de una hipótesis que muestra, en base a determinada propensión dogmática, cuál es aquel elemento que hace viable o no aplicar consecuencias jurídicas penales las acciones humanas” (Muñoz & García, 2003, p.3).

Para Peña (2010), la teoría del delito se la suele estudiar desde la dogmática,

entendida como la Ley Penal. Algunas de las características presentes en esta teoría, son las siguientes:

- Son sistemas que representa la agrupación de ideas.
- Se tratan de una serie de hipótesis, ya que se trata de un enunciado que es objeto de probanza mediante los efectos que se visualizan del problema
- Tienen tendencias dogmáticas como parte integrante de las ciencias sociales. No existe una sola unidad en vinculación con las posturas con que se aborda la problemática que originan los delitos; por ende, se evidencian la existencia de sistemas que buscan explicarlo con mayor detenimiento.
- Tiene un efecto jurídico, el objeto para estudiar estas teorías son los que surgen de aplicar las penas o medidas de seguridad.

Tipicidad

Ticona (2006) señala que la tipicidad viene a ser la manera en que se verifica el comportamiento que es característico del tipo penal; por ende, se constata que la conducta del infractor del delito se adecua a los tipos penales regulados por el Código Penal. A esta forma de constatación de la conducta se le denominan juicios de tipicidad que son procesos de imputación donde los interpretes teniendo como fundamento los bienes jurídicos protegidos establecerán si determinados hechos serán objeto de atribución a los que contienen los tipos penales.

En palabras de Ticona (2006) este proceso de tipicidad implican dos actividades de parte del operador de derecho:

1. Las imputaciones objetivas, a través de la identificación del aspecto de recriminación a las conductas y a los resultados.

2. Las imputaciones subjetivas, a través actos donde se verifican envolturas subjetivas de los tipos.

Antijuridicidad

Alexy (1993) señal que todas las conductas típicas serán antijurídicas cuando no concurren causas que justifiquen su ocurrencia. Frente a existencia de alguna causa, el comportamiento del infractor de la norma, ya no se constituye en antijurídica. Algunas de las causas que dan paso a una causa de justificación es una disposición permisiva especial que opera sobre las diferentes formas básicas de los hechos punibles. La regulación del Art. 20 del Código Penal señala que la legítima defensa, los estados de necesidad y la forma en que se ejerce de manera legítima los derechos, son causales eximentes de responsabilidad.

Como refiere Sánchez (2016) La antijuridicidad es entendida como uno de los elementos que deben de estar presentes en los delitos cuyo elemento de las conductas típicas que resultan de la deserción de la causa de justificación y no de las conductas mismas, que es son objetos jurídicamente desvalorados. En esta definición se estable los elementos necesarios para que se configure una conducta antijurídica

- La imaginación de algunas de la causa de justificación;
- La existencia de los desvalores de los resultados, que implican, la consideración de los bienes jurídicos tutelados.

Culpabilidad

También es uno de los elementos de los delitos. Es considerada como la que

está fundada en que los sujetos podían hacer algo diferente a lo que hicieron, siendo dicha conducta una de tipo antijurídica ya que no se ajusta al derecho y por otro lado que la persona que ejecutó el hecho punible tiene la responsabilidad penal para responder respecto de su conducta típica ante la imposición de una sanción penal. (Hurtado, Manual de Derecho penal, 2016)

Pena

Las penas no solamente son componentes de tipo característico de las leyes penales, asimismo, se tratan de componentes tradicionales, ya que tiene como antecedente histórico la imposición de sanciones como maneras de control social. Actualmente se trata todavía de una forma de controlar a la sociedad debido que está regulado en las leyes penales, siendo que su regulación es necesaria para el mantenimiento de la condicione de vida mínima que permita el acuerdo pacífico en las sociedades. (Valderrama, 2021)

Las penas son las formas de reprimir las conductas humanas que infringen la ley penal. Las sanciones penales esta determinadas por una serie de condiciones a ser aplicadas en atención de los bienes jurídicos protegidos.

1.1.3. Teoría de la Pena

Como señala Ticona (2016), una de las principales formas que dispuso el Estado como reacciones en los delitos son las penas. Teoría de las penas es un intento histórico de dar una justificación a las actividades punitivas de los Estados. Busca realizar la determinación de las funciones de las penas y permite el establecimiento de las funciones del derecho penal.

Por su parte Pérez (2017) señala que las penas o sanciones penales es el

elemento primordial como medios o mecanismos de fuerza del estado para que se puedan cumplir el *ius puniendi* del estado a pesar de que existan amplios consensos doctrinales en ser considerados como las funciones o ejercicios de los poderes penales de los Estados, en mezclas del derecho y obligaciones que clasifican entonces, como las facultades obligatorias e indelegables, como una garantía de las órdenes democráticas establecidos y de la existencia misma de la sociedad humana.

La teoría de la pena se presenta a lo largo del desarrollo doctrinario en vista del poder sancionador que tiene el estado, en ese sentido, se describen algunas características inherentes a dicha institución: Las penas son personales debido a que son determinadas por las ideas rectoras de la culpabilidad, y se imponen las penas a los autores culpables de los hechos delictivos, por muy elementales que parezcas. Las responsabilidades penales son personales, ello necesita que los juzgadores comprueben la apariencia en los hechos del elemento de los delitos y habrá que apreciar que concurren las características que hace ineludible su imposición, entre las que suelen evaluarse la edad penal, salud mental como condicionante lógica y forzosa de estos principios inspiradores. Como segunda característica se tiene que las penas son necesarias y suficientes: “las penas más crueles no es las más graves, sino las que tienen mayor inutilidad. Verbigracia de ello viene a ser la justificación de las penas privativas de libertad frente a personas que no tienen peligro social, para lo cual las normas imponen otro tipo de forma alternativa de sanciones. No es admisible bajo estos rasgos la aceptación de la pena que por sus contenidos o permanencia se oponga a la dignidad de las personas asimismo tiene la necesidad de que exista una vinculación de las amenazas penales, la gravedad de los delitos y las penas que se

impondrán por los jueces. Necesariamente deben ser suficientes, correspondiendo traspasar por las disimiles etapas, como es la conminación penal, las imposiciones jurisdiccionales y las ejecuciones.

La tercera característica es que las penas deben ser prontas e ineludibles, lo que se establece como un requerimiento de pretensión de sus finalidades como es la prevención general. Como refiere Donna (2011), en la época de la Ilustración, Beccaria que lo prioritario en las respuestas penales no viene a ser la dificultad, sino la evidencia, por su parte Robespierre, afirmaba que la demora en los procesos era igual a los casos impunes y que las incertidumbres de las penas estimulaba al delincuente; por ende, desde el ámbito jurídico no podría imponérsela o que es difícil de ser aplicada otras que sean menos severas.

Otra característica es que las penas han de ser proporcionadas (obedecen a uno de los más significativos principios que limitan los poderes penales de los Estados). La imposición de las penas debe corresponder a la vinculación entre la gravedad de los hechos y la calidad de los inculpadados con las penas que serán imputadas, ello con la finalidad de que se de cumplimiento a los objetivos de las penas; esto implica una actuación de parte de estado como mayor dureza cuando sea necesario.

Como ultima características como refiere Pérez (2017), es que las penas son individualizadas; siendo personales, será lógico que la circunstancia concurrente en relación a las personas determine las penas para ser impuestas, aunque exista otro partícipe; ante la imposición a otros sujetos de forma concreta es necesario su individualización.

Teorías absolutas de la pena

Este tipo de teorías está referida a los contenidos esenciales estudiados por Kant y Hegel. Hegel señala que las penas son la negación de la negación del derecho, que desempeña un rol restablecedor y por ende, dependiendo de la cantidad de las negaciones del derecho, de esa misma forma será la magnitud de la pena a imponer, donde se evidencia el restablecimiento del derecho. Para estas teorías la persecución no tiene una utilidad social, la utilidad recae en la culpa que cargan los autores de los delitos frente a la imposición de la pena por haber cometido un ilícito penal por haber infringido las normas. Las teorías retributivas sostienen que las penas son impuestas por el delito cometido y de esta forma se estaría renunciando a la prevención. Individualizar las penas no son expresiones de la reprochabilidad en monto de penas. (Alfonso, 2013)

Por su parte Kant señalaba que las penas son retributivas frente a la culpa de los autores de los delitos, siendo tal argumento único; por ello afirmaba que si los Estados se disuelven tienen que prestar atención en que dicha culpa sea retribuida, caso contrario la ciudadanía sería copartícipe de ella (encubridor) y reincidiría tal culpa también sobre este.

Como señala Alfonso (2013), para Carrara las penas solamente tienen fines en sí mismas que es el restablecimiento de los órdenes externos de las sociedades y siendo así, a las penas no se le puede plantear otros fines, tal sería el caso del amedrentamiento a la sociedad o el de conseguir sus enmiendas, las penas no dejarían de ser tales, se trata de efectos solo de tipo accesorio. Por su parte, Binding señala que las penas son “retribuciones del mal por mal”. Se trata como señala el autor de demostrar la facultad que tiene el derecho que para ello es requerimiento la

demostración de los sometimientos, aunque se haga uso de la fuerza de los culpables. Mezguer afirma que las penas son la provocación de los males que se adecuan al peligro de los hechos cometidos en afectación de las normas, por ello la retribución y privar el bien jurídico del autor del delito. Wellzel afirmaba que las penas aparecen de forma prioritaria como una forma de retribuir de manera justa debido a la existencia de hechos en contra de las leyes por lo que se señala que los autores de los delitos deben de sufrir lo que sus hechos valen”.

En sentido, la teoría absoluta tomando en consideración las expresiones retribucionistas, al ser una de las más modernas, las penas son males que recaen sobre los autores de los delitos que infringen la norma y que está en contra del derecho. A las intensidades respecto de lesiones a bienes jurídicos protegidos por el derecho, se responden a través de lesiones en régimen análogo respecto de los bienes jurídicos de los individuos. Es importante destacar que esta concepción de las teorías se encuentra alineada a la concepción que se tiene del Estado, como Estado de derecho no intervencionista, meramente guardián, esa es pues la idea que se tiene de los Estados mínimos.

Teorías relativas de la pena

Este tipo de teorías se ocupan de para qué sirven las penas. Se han estudiado en la doctrina dos corrientes principales: La prevención general y la prevención especial. Como refiere Alfonso (2013) en palabras de Oneca se trata de advertencias que se impone a la sociedad con la finalidad de que exista una abstención a la comisión de delitos y la prevención especial está referida a el actuar de los autores de los delitos sea enmendando su comportamiento o evitando que se vuelva a delinquir.

La Prevención general

Este aspecto fue estudiado con mayor profundidad por Bentham, Schopenhauer y Feuerbach, siendo este último el que destaca. Alfonso, (2013) señala que para Feuerbach se refiere a la prevención general se trata de la prevención de manera general del delito, esto es a través de acciones que impliquen actos de coacción psicológica sobre el ciudadano. Esta teoría se debate entre dos ideas: 1) La utilización del miedo y 2) la valoración de la racionalidad del hombre.

Roxin afirma que las imposiciones de las penas son consideradas como tendencias al terror estatal. Ya que aquellos que deseen intimidar a través de las penas, tenderán hacia el reforzamiento de los efectos sancionando lo más duro que sea posible. Las teorías de la prevención general marcan los esfuerzos de los estudiosos de su época de dar un paso al concepto de los Estados absolutos a de los Estados de derecho. Se evidencia la sustitución de los poderes físicos, los poderes respecto del cuerpo, por los poderes sobre el alma. (Alfonso, 2013)

Como refiere Alfonso (2013), con las ideas de la prevención de tipo general se fundamenta la utilidad para las sociedades. Las penas retributivas resultan son útiles para la sociedad, porque no es posible eliminar delitos o evitar del todo su ocurrencia; en ese sentido, a las sociedades les incumbe imposibilitar que la ocurrencia de otros delitos. Por tal motivo, las penas tienen la finalidad de utilidad y ello se alcanza a través de aplicar criterios de prevención de tipo general que quiere decir la prevención frente a las colectividades. Entonces las penas no buscan la retribución de la reprochabilidad del autor del delito ni de evitar la comisión de nuevo delito, lo que buscan es concientizar a la sociedad a tener conductas que se adecuen al derecho. Una de las

principales ideas rectoras de esta teoría es que busca paz jurídica, que es una función del Derecho Penal.

La prevención especial

Como refiere Cury (2018) en alusión a lo referido por Liszt las penas no tiene una justificación sobre sí misma, ya que vienen a ser medios para alcanzar determinados fines. Los fines de las penas son la prevención y evitar de cualquier forma la ocurrencia de otros delitos. Este fin se puede lograr a través de la resocialización de las personas que vulneran la ley penal, esto es, con la actuación sobre ellos para que reconozcan y respeten un bien jurídico, si a pesar de dicha acción no ha sido posible reducir la comisión del delito, se debe proceder con separar al autor de delito de los grupos sociales con el fin de evitar se cometan otro tipo de ataques.

La idea de Liszt que fue descrita por Cury fue una de las que permitió una visión mucho más adelantada de las penas en el derecho Penal, destacando la visión de los hombres concretos frente a la apreciación concreta de los hechos punibles. La prevención especial recibió muchas críticas, una de ellas es la que considera que la función preventiva de las penas no se encontraba en condiciones de brindar una garantía apropiada de los derechos de los inculcados ante un abuso que pudiera cometer las autoridades. Se afirmó que, si el fin de la pena es la resocialización, por ende, el tiempo que dura y la intensidad de las consecuencias de la pena debe ser graduada tomando en consideración tal fin. Esta postura hace referencia al Derecho penal de los autores que no son objeto de objeción, pero que en la práctica se suele presentar hechos de arbitrariedades en afectación de los derechos de los imputados.

Otra de las críticas es que la teoría de la prevención especial no está en

condiciones de tener una justificación respecto del delito irrepetible y coloca como ejemplo el hecho de que un delincuente especializado en robo con escalamientos se romper un pie después de la comisión de muchos delitos, sería absurdo en tal circunstancia someterlo a una resocialización, pues en el caso en específico ya no podría reincidir en esa misma conducta. Otro ejemplo que hace mención la doctrina es la de un grande criminal de guerra nacionalsocialista, cuando se logró evitar en la persecución penal, se transformó en pacífico e inofensivo ciudadano; y como, no existía la opción de que recuperará el poder y pudiera cometer de nuevo la crueldad de que se le acusaba, era injustificado imponerles sanciones resocializadoras porque sería siendo inútiles. (Cury, 2018)

Frente a esta serie de críticas la teoría en estudio tuvo un retroceso y se la concibió que la prevención se da en período de la ejecución de las sanciones y de manera muy especial en las privativas de libertad y mediante los sistemas de medidas alternativas sin carácter punitivo, dado lugar al derecho penal como doble vía. (Alfonso, 2013).

1.2 Investigaciones o Antecedentes del estudio

1.2.1. Antecedentes nacionales

Gamboa (2020) desarrollo el trabajo titulado: “ Entorpecer el desarrollo del transporte del servicio público cuando se realizan sin la existencia de violencia y cuando no se crean situaciones de peligro común, Sullana Piura”, tuvo como objetivo general, la determinación del fundamento jurídico que permite la despenalización del entorpecimiento al funcionamiento del transporte y del servicio

público cuando estas conductas se realizan sin actos que desplieguen violencia y no crean situaciones de peligro común para los ciudadanos. En relación a los métodos de investigación, de los tipos y diseños de investigación se utilizaron los no experimentales y descriptivos. Se utilizaron como técnicas las encuestas y como instrumentos los cuestionarios dirigidos a profesionales en derecho. La conclusión a la que arribó fue la siguiente:

- Lo contenido en los principios de lesividad constituyen los límites al accionar de la facultad punitiva que tiene el Estado, quien no puede, ni debe criminalizar la conducta que no ponga en riesgo ni lesione algún bien jurídico. De la misma forma viene a ser una garantía para la libertad del ciudadano quien puede ejecutar acciones que no impliquen afectación al interés jurídico que está protegido por la norma, e tutelados, sin temor a ser sancionados penalmente.

Andrade (2018) realizó el trabajo titulado “Factor de riesgos laborales en los transportes por las carreteras de material peligroso” en la Universidad de ESSAN, tuvo como objetivo general la determinación de los niveles de riesgo laboral en los transportes por las carreteras de material peligroso. De los tipos de investigación se desarrolló el no experimental, de diseño de investigación descriptivos de corte transversal. Se hizo uso de preguntas para las encuestas practicadas a los choferes. Se arribaron a las siguientes conclusiones:

- En lo relacionado a la condición sobre la seguridad en los transportes de material peligroso de carga se tuvo un 78 %, solo un 12 % que representa niveles de bajos riesgos y un 10 % con riesgos regulares. En ese sentido se acredita la existencia de bajos estándares de seguridad en el transporte de

carga de materiales peligrosos.

- En el aspecto relacionado a la condición de seguridad de los vehículos en general que no necesariamente son de carga, el 76% de la muestra entrevistada señala la existencia de bajos riesgos, un 20 % considera la existencia de regulares riesgos y solo el 4 % con niveles de muy bajos riesgos; sin embargo, no existe alto ni muy alto riesgo. Los niveles alcanzados determinan que la condición de seguridad de los vehículos de transporte generales no tiene muchos riesgos laborales en los transportes.

Cutipa & Mendoza (2021) realizaron el trabajo titulado “Análisis respecto a implementar una Cámara en un camión para efectos de reducir los índices de accidentes en los transportes de minerales concentrados en SERVOSA SAC Arequipa 2020”, se tuvo como objetivo general llevar a cabo un estudio respecto a implementar una cámara de seguridad con la finalidad de que se reduzca el índice de accidente en el transporte de minerales concentrados. Los métodos utilizados fueron de tipo básico, con el desarrollo de los procesos analíticos, descriptivos y explicativos, lo que permitió el examen de los principios con la finalidad de mejorar de forma concurrencia reducir el índice de accidentes. Se llegaron a las siguientes conclusiones:

- Se evaluaron los índices de la ocurrencia de accidentes en los transportes de concentrados en el 2018 y se pudo verificar que un 13.08% se considera la existencia de niveles altos de accidentes, ello en bases al estándar de la empresa, siendo que se tuvieron 59 casos de accidente, se incluye 1 un caso de muerte.
- Los índices de rigor acumulados de dicho año fueron de 209.75% ya que los

orígenes de los accidentes, es la operación de los equipos con lastas velocidades, las omisiones en de las normas de tránsito, las malas identificaciones y evaluaciones de exposiciones a pérdida y por las supervisiones inadecuadas como factores de trabajo.

1.2.2. Antecedentes Internacionales

Panchi & Rodríguez (2017) realizaron el trabajo titulado **“Delito de tránsito sancionado con reclusiones mayores y la consecuencia jurídica para el responsable”**, tuvo como objetivo general. Las conclusiones a la que llego el autor son las siguientes:

- En el Ecuador se ha evidenciado el incremento de los accidentes de transporte, y del análisis se colige que ello se debe a la irresponsabilidad y por el desconocimiento de los conductores de la legislación que regula el transporte público, así como del peatón, por el crecimiento de los parques automotores, teniendo como resultado efecto negativo en la ciudadanía al ser uno de los principales actores de muertes.
- Se evidencia la presencia de peligro en las pistas se debe a que la conducción de vehículos de transporte de carga es conducida por conductores en estado de embriaguez y con algún efecto de sustancia estupefaciente o psicotrópica, debido a que se limitan las capacidades de manipular de los conductores estableciendo factores determinantes para la producción de un accidente de tránsito.

Parada (2017) desarrollo el trabajo titulado: **“Enfoques y la solución desde perspectivas aseguradoras”**, se tuvo como objetivo general determinar los enfoques

claros y racionales del riesgo al que es expuesto estructura organizada como son los transportes de mercancía y determinar la forma en que debe ser gestionada. Las conclusiones a la que llego el autor son las siguientes:

- En los sectores del transporte de mercancía, resultado del intercambio comercial que lo genera, evidencia la ocurrencia del riesgo en el transporte de sus mercancías, tal situación inclina a tener herramientas para contrarrestar el incremento de accidentes. No viene siendo sencillo para las empresas manejar el tema de la amenaza, incertidumbre y vulnerabilidad a la que se enfrentan debido a la ausencia de las gestiones de riesgo como la utilización de instrumentos exigidos por la norma y permisos pertinentes.
- El riesgo como consecuencia de los accidentes ocurridos en el transporte de materiales pesados debería de ser visto desde un ángulo mucho más integral y para ello debe realizarse una integración más general de cada agente que forman parte de las organizaciones con los fines de detección de cada situación de peligro. Ese es el caso de la protección del medio ambiente como elemento a tener en cuenta.

1.3. Marco conceptual

1.3.1. Delitos de peligro común

Aspectos generales

Los delitos contra la seguridad pública, como refiere Hurtado (2021), en materia penal actualmente se le da importancia a la infracción del simple hecho de exponer a

peligro el bien jurídico protegido por la Ley Penal. Antes la materia en estudio realizaba en estudio del daño causado por el infractor de la ley penal. A lo largo de la historia se tuvo referencia de los Informes preliminares de 1972, de la “Oficina de Estadística y Evaluación del Poder Judicial”, donde se pudo evidenciar la ausencia de procesos por el delito contra la seguridad pública, así como de los delitos contra el honor. (Hurtado, 2021)

En ese sentido, las legislaciones han intentado incluir dentro de su regulación los delitos de peligro con la finalidad de proteger determinado bien jurídico más allá de las conductas lesivas, se trate de su importancia o porque su accionar ocasiona lesiones o por la utilización de algún medio técnico que es necesario para la sociedad y que éste cause riesgos que no se pueden tolerar. (Corigliano, 2016)

Los peligros comunes vienen a ser los riesgos o contingencias inminentes de que sucedan algún tipo de mal y por tema de los peligros aquellas que “aumentan las inminencias de los daños”. Por otro lado, se la define como el miedo que tienen los sujetos correspondidas de que se producen los daños que lo amenazan. Estas distintas posturas surgen en el derecho penal, en el cual además en base a la objetividad de las categorías jurídicas aplicadas, como son las imputaciones objetivas, tentativas. (Bricola, 2022)

Conforme refiere Eduardo Corigliano (2016) los peligros se caracterizan por los siguiente:

- Las posibilidades o probabilidades de la obtención de los resultados.
- Los caracteres del daño que es lesivo de dichos resultados.

No se habla de peligro si la ocurrencia de determinados acontecimientos es

imposible de ejecutarlos o cuando éstos tiene que ver con el interés personal o trae una afectación personal. Por ende, se afirman que los peligros son las mayores o menores probabilidades de los acontecimientos dañosos, las posibilidades más o menos de su producción.

Concepto

Los delitos de peligro conforme refiere Hirsch es la “prescripción penal que no requiere de lesiones a los bienes jurídicos protegidos, sino, es suficiente la dirección de situaciones de los peligros o solo tener un comportamiento arriesgado para ejecutar la conclusión de una acción” (Hirsch, 1999). Algunos ejemplos de este tipo de delitos, se tiene a los que son ocasionados en el transito automovilístico, el manipular un explosivo, un radioactivo u otro tipo de sustancia que sea portadora de peligros.

Como refiere Donna (2011), a partir de la escuela de Frankfurt se sostiene que el Derecho Penal, los riesgos ocupan el centro de atención y se suele flexibilizar la categoría dogmática tradicional del Derecho Penal liberal, se manifiesta la extensión de los sistemas de riesgos a otro sector que no estaba dentro de sus ámbitos de aplicación. Convirtiéndose en instrumentos de política de la sociedad como un derecho de fines, al proteger en la mayoría de los casos derechos colectivos como es el caso de la seguridad pública.

Diferencia del delito de peligros concretos y abstractos

El peligro es una situación objetiva en las cuales están los bienes jurídicos, por ende, el estudio se efectúa desde la visión donde se encuentran amenazados los bienes jurídicos y no desde las atenuantes. En la comprensión de los peligros se la

entiende desde la misma necesidad que justifica y que brinda facultades a las lesiones del bien jurídico ajeno. Ello facilita la comprensión del peligro en que se encuentran los bienes jurídicos y la concreta peligrosidad de las conductas.

Como refiere Donna (2011), el delito de peligro concreto se origina en fenómenos por los cuales los bienes jurídicos entran en ese espacio que la ley penal considera como un tipo penal. Se tratan de estados de peligros de bienes jurídicos, que reclaman, de estados objetivos de peligros, que no debe estar, ni en las mentes de los sujetos que ponen el peligro. Hirsch señaló que (1999) que el conocimiento previo del peligro incumbe a las situaciones de amenazas a los bienes jurídicos y no a las valoraciones o a las posibilidades de valoraciones desde la perspectiva de los autores, siendo los riesgos de las acciones lo que causan los peligros, en estos hechos punibles.

Otra de las posiciones señala que los peligros son juicios, que se vinculan con los juicios de previsibilidad de tipo objetivo, se hace referencia a juicios realizados con anterioridad, efectuado por las personas normales, situada en la perspectiva de los autores, al momento de comenzar las acciones, y tiene en atención cada una de los contextos de los casos concretos comprensibles por las personas inteligentes, sumado a las que conoce el autor que son saberes oncológicos y las experiencias habituales del período respecto del curso causal que son saberes nomológicos. Si los resultados aparecen como no absolutamente improbables, las acciones eran peligrosas (Cerezo, 2001). Pero como es de ver, en los delitos que se vienen comentado, se puede ver que la peligrosidad son cualidades inherentes a las conductas de los autores, y es cuando se habla de conductas que son peligrosas.

Hirsch (1999) señala que las dos concepciones de la peligrosidad, donde uno de ellos es visto desde una perspectiva de los bienes jurídicos y el otro desde las acciones, sirve para concretar los problemas de los peligros como ocurren en la realidad. Partes de los estudiosos en la doctrina han afirmado que la efectiva diferenciación que coexiste es entre el delito de peligro y el delito de peligrosidad o de riesgo. Por ello, se puede afirmar que los peligros son situaciones transitorias y ello ocurre por un evento de peligro para los bienes jurídicos, de modo que éste es el único delito propiamente de peligro. Por su parte el delito de peligrosidad o de riesgo, está caracterizado por la peligrosidad de las conductas y no por los resultados de los peligros.

Los delitos de forma tradicional fueron considerados de peligros abstractos, entendiendo a los peligros únicamente la *ratio legis*, por lo que se sanciona una conducta que trae consigo un peligro a determinados bienes jurídicos, aquí el peligro no viene a ser considerado como uno de los elementos de los tipos y los delitos quedarían consumados, aunque en los casos concretos no se produjeron los peligros de los bienes jurídicos protegidos. Sin embargo, los delitos de peligro abstracto se direccionan a las imputaciones a los agentes por típicas acciones que son peligrosas, se aprecia la peligrosidad de los comportamientos desde una visión de las personas medias normales situada en el rol de autor. (Donna, 2011).

En los delitos de peligro concreto se presenta la vinculación con los riesgos concretos, analizando la circunstancia de los hechos. En ese sentido, hacer una diferenciación entre el delito de peligro concreta y el verdadero delito de peligro, reside, según Hirsch (1999), en el análisis de saber si los bienes jurídicos están o no a

expensas de los peligros concretos y riesgosos.

1.3.2. Delito de producción de peligro en medio de transportes públicos.

Aspectos Generales

El código Penal vigente en su Artículo 273 regula este tipo de delitos tipificándolo como aquella conducta destinada a crear peligros comunes sea para los individuos o algún bien mediante actos que causen incendios, explosiones o liberen diferentes clases de energía, serán sancionados con penas que privación de libertad no menor de tres ni mayor de diez años.

El literal A del artículo 273 se regula el tema de la elaboración de los peligros en los servicios públicos de carga de pasajero, el mismo que se tipifica como aquella conducta consistente en la prestación de los servicios públicos de transporte de un pasajero y/o lo que conducen un vehículo de dichos servicios, con o sin habilitaciones otorgada por las autoridades competentes, que puedan concebir peligros para la vida, la salud o la integridad física de los individuos frente al incumplimiento del requisito establecido por las normas para su circulación y que, también, dichos vehículos no cuenten con los correspondientes Seguros Obligatorios de Accidente de Tránsito vigentes o no hayan pasado por las últimas inspecciones técnicas vehiculares, será reprimido con penas privativas de libertad no menores de uno (1) ni mayores de tres (3) años e inhabilitación.

Bien jurídico

El bien jurídico que se protege en este tipo de delitos viene a ser la seguridad pública que es definida como “la agrupación de la serie contextos que esta garantizada por el orden público, necesaria para la seguridad de la vida, de la integridad personal y

de la salud como un tipo de bien para todas las personas. La concepción de lo que implican los peligros comunes es la posibilidad de dañar un bien jurídico y es extendido a números indeterminados de sujetos que viene a ser un titular, amenazas a toda las comunidades o colectividades.

La seguridad pública es el conjunto de bienes jurídicos generales para el delito de peligro común. Viene a ser la agrupación de situaciones que garantizan la paz social y que son necesarias para la seguridad, la integridad y la salud de los sujetos. (Taboada, 2018, p. 153)

Tipicidad objetiva

Autoría y participación

Siendo este tipo de delitos uno de carácter “común”, la comisión del delito puede ser llevado a cabo por cualquier persona, no existe un requerimiento o cualidades específicas, es suficiente se configure el tipo penal regulado por la norma. Conforme refiere Peña (2020) de conformidad lo regulado para las imputaciones objetivas, así como las denominadas prohibiciones de regreso, existe la posibilidad de que una o más personas se aprovechen del comportamiento de otra, que aplicado al Derecho Penal se analizan en que momento esta contribución puede ser calificado como un acto típico de participaciones delictivas, cuando se está frente a conceptos elementales, donde aquellos no excedan el parámetro normativo que define los roles sociales, no pueden estar incursos en compromisos penales. Es allí donde existe la de necesidad del establecimiento de las fronteras entre los roles normativos y los roles como ciudadanos (sobre contextos sociales).

Piña (2003) señala que se establece que aquel individuo que tiene

comportamientos adecuados a los roles establecidos por la sociedad, no podrán ser responsables del enlace delictivo que a sus conductas inocuas realicen terceras. De esta forma, la representación conjunta de las conductas que no pueden cambiar dichas conductas inocuas en las infracciones de los roles. Desarrollar las conductas de acuerdo al rol establecido por la sociedad, se causa una disolución de éste con atención a la conducta de terceras personas, de forma que no se podría “regresar” a dichos comportamientos para atribuí las responsabilidades. Surge un desvinculo entre los actos anteriores con las actuaciones posteriores, de quienes utilizan las contribuciones originarias, para la ejecución de los hechos delictivos; cuyas aplicaciones deben ser matizadas con concierto a los tipos subjetivos del ilícito, pues aquellos conductores que sabían de manera perfecta que estaban trasladando droga prohibida, no pueden resguardar en las instituciones jurídico-penales.

Para el caso de los transportistas los roles que desempeñan están marcados por la ejecución del comportamiento que debe ejecutar de acuerdo a las esferas de capacidad organizativa, siendo que tratándose del transporte del gas peligroso, no es la ordinaria; así, se colige del artículo 1° de la Ley N° 29005, que regula una serie de consideraciones de tipo general para que funcione la escuela conductor, por ello, para los casos de los conductores de esta clase y naturaleza, de manera difícil se puede amparar en las prohibiciones de regresos, cuestiones diferentes son las que manera oportuna se asume la dirección de los vehículos sin estar al tanto de aquello que cargaban los camiones cisternas, lo que en todo caso, lleva campos estrictos probatorios.

Es importante hacer mención que los conductores laboran para determinadas

empresas que son personas jurídicas, que cuentan con su gerentes, administradores, personas que son los responsables de las gestiones; por ende, se encuentra dentro de sus competencias societarias, el de gestionar que los vehículos que transportan cualquier tipo de sustancia o algún gas que sea nocivo para la vida y para la salud de una persona, efectúe con firmeza todos los requisitos que la norma extra-penal requiere, considerando las responsabilidades penales que hayan sido conscientes (dolo) del incumplimiento del tipo penal que cause cualquier tipo de peligros a la vida de los individuos. Destacando en este aspecto que la regulación normativa para éste delito hace referencia a dos formas, unos son aquellos quienes prestan los servicios públicos de transporte de pasajeros, que son las empresas, de tal forma que los conductores o gestores societarios responden como autores por los supuestos delictivos y los transportistas por manejar el vehículo, cada uno por sus propios delitos.

Sujeto pasivo

De conformidad a lo regulado por el artículo 94 del Código Procesal Penal, son sujetos pasivos aquellos quienes son los vienen a ser los que están afectados de forma directa, son los ofendidos por los delitos o perjudicados por los efectos que producen la comisión del delito. En el delito que se viene estudiando, los sujetos pasivos son los ciudadanos y ello se debe a que la afectación recae directamente a la sociedad cuando los vehículos se desplazan de su lugar de origen. Al ser los afectados los ciudadanos, la representación la ejercen los Estados conforme refiere la Carta Magna vigente actualmente (Congreso de la República, 1993). Sin embargo, en ninguno de los procesos puede señalarse como agraviados a la sociedad ello se debe a que se trata de entes abstractos que no poseen personería jurídica

En lo regulado por el inciso 1 del artículo 94 del Código Procesal Penal no se considera como agraviados a la sociedad, únicamente se hace mención al Estado. Por tanto, en los procesos en los que se consideró como agraviado a la sociedad concierne su la representación al Estado, que es viene a ser una de las organizaciones sociales, políticas, coercitivas y económicas, formada por un grupo de organismos que poseen el poder de regular la vida en las sociedades. De la misma forma, en un proceso penal, el Estado al ser uno de los entes legitimados para la representación de la sociedad, tiene el ejercicio de la defensa de su interés mediante un procurador público, de conformidad a lo regulado por la Constitución. (Congreso de la República, 1993)

En ese orden de ideas la representación de la sociedad que viene a ser la agraviada, en estos casos, deben de ser realizadas por los procuradores públicos respectivos. A pesar que el Decreto Legislativo 1326, que es la norma que hace una reestructuración de los Sistemas Administrativos de Defensa Jurídica del Estado y crean las Procuradurías Generales del Estado—, dicha norma no hace una especificación de manera individualizada respecto de que procuraduría asumiría la defensa de la sociedad. Sin embargo, en el delito de peligro común al tratarse de un vehículo motorizado y de la seguridad del tráfico rodados, la representación la ejerce el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, en mérito de lo regulado por el artículo 16 de la Ley 27181, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre; por ello, quedaría claro que la representatividad es estos delitos vendría ser el procurador público del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (Congreso de la República, 2015)

Conducta típica

El desvalor de la conducta prohibida no puede ser construido, en base a las prescripciones extra-penales (administrativas), sino en el núcleo de sustantividad del enunciado penal y, ello importa una garantía derivada del principio de legalidad.

Para aquellos tipos penales de “peligro” donde la penalización no necesita la producción de lesiones, es suficiente la verificación de conductas idóneas y aptas, para colocar en peligro los bienes jurídicos, a partir un doble baremo: ex –ante y ex -post; se da paso entonces a los delitos de peligro común. Tipificación normativa que está ajustada de manera plena a exigencias de la sociedad moderna. Se habla de un delito de peligro cuando la norma requiere que en los casos individuales, los bienes jurídicos entren un peligros efectivo (Struensee, 2017). Se requiere que dicho peligro se trate de riesgos no permitidos y que supere el límite que es tolerable por las leyes, ello implica una cuestión de idoneidad que obliga a tener cumplimiento de las conductas incriminadas, persiguiendo en preciso los principios de lesividad.

Concurso de delito

Como refiere Peña A. (2020) para la ocurrencia de este tipo de delitos, en primer lugar se sustancia el tipo penal regulado por el 273°-A), a manera de anticipación en el que se libere el gas que justamente provoca los incendios, los peligros comunes a la seguridad de los ciudadanos, que son desvalores contenidos en el artículo 273° del CP; por tanto existe la posibilidad de sustentar de manera valida las nuevas figuras anticipas a las ultimas mencionadas; que en primer lugar, la desobediencia a lo establecido en la norma, a la legislación sobre transportes de esta clase de sustancia (energía), origina los peligros para Seguridad Pública y se convierte en intensos ante la liberación de los gases , o la causa de incendios que causa

muerdes y lesiones el gas, genera la explosión, el incendio y si ello provoca la muerte o graves o leves lesiones que origina delitos en afectación a los bienes jurídicos individuales.

Tipo subjetiva

El tipo penal conforme señala la norma, exige el dolo de los agentes: La conciencia y la voluntad de ejecución propia. Como señala Peña (2020), es suficiente que existe un dolo de tipo eventual, es decir la conciencia de la ejecución de los riesgos que son desaprobados a nivel jurídico, los agentes están en la obligación de conocer que vienen manejando vehículos que está transportando diferentes tipos de gases (GLP, GNV u otros hidrocarburos), en generosa violación a la norma que reglamenta la labor o de no haberse llevado a cabo las revisiones técnicas respectivas. En atención a los principios de taxatividad legal, que gobierna los delitos culposos, no caben las modalidades en este delito.

Consumación

Por el tipo de delito que constituye los de peligro concreto, su calidad típica se termina con la ejecución de las conductas descritas en el artículo 273°-A del CP, debiendo causar los peligros para la vida, la salud o la integridad física de los sujetos, como resultado de incumplir con el requisito de norma para circular este tipo de medios de transporte (como no el de no tener el SOAT) o de no contar con las inspecciones técnicas vehiculares correspondientes. Estos son los baremos a tomar en cuenta para la determinación de la existencia de los riesgos jurídicamente desaprobados. Con conductas de dicha naturaleza, no se permite la tentativa, sin vicio de poder advertir a este nivel, infracciones administrativas.

Si las conductas de los agentes, propician una deflagración, incendios, como consecuencias de las explosiones (liberación del gas), surgen los delitos de Peligro como resultado de las explosiones o incendios y, si esto trae como resultado el fallecimiento y una lesión de sujetos, será tipificado como otro tipo de delitos.

1.3.3. Transporte de Carga

El transporte en sentidos amplios, son las actividades encaminadas a transportar los productos desde puntos de comienzo hasta los lugares de los destinos. De manera obvia son funciones que integran las calidades de los servicios, costo e inversión de capitales. (Chavarro & García, 2013)

Los transportes de cargas son disciplinas que estudian la mejor manera de desarrollar la labor de trasladar de determinados lugares algunos bienes a otro destino. Vinculado a los transportes de cargas se tienen las logísticas, que consisten en la colocación del producto de en los momentos precisos y en los destinos deseados. La discrepancia con los transportes de pasajero es que para el transporte de pasajero es tiempo de viaje y el confort. Las cargas pesadas y voluminosas son tipos de cargas los cuales exceden en pesos y/o volúmenes a transportarlos de manera usual, por tanto, existe la obligación referir con una conducción, equipos y sitio especial o preparad de maneras que sean temporales. De conformidad a lo que refiere Ramírez (2015) lo relevante de los transportes terrestres de carga por carreteras viene a ser incuestionable, debido a que es importante para la congregación mayormente internas de las cargas en general como para las movilizaciones de las cargas para los movimientos del comercio exterior, por ello el transporte de carga es importante debido a que la utilización del recurso como es el caso de los transportes terrestres que

pueden reducir el gasto y mejorar el costo de los transportes que facilitan los movimientos permanentes de las cargas de destinos a otros finales. Por su parte Rodríguez (2013) señala que este tipo de transportes han existido en ambientes que, han sido de manera abierta considerados con una aceptación baja gobierno, sin embargo, a pesar de que las transitadas rutas para la distribución de los bienes y carga.

Transporte terrestre

Son acciones donde existe el desplazamiento que cumple el vehículo de transporte de carga por vía nacional con el transporte de sujeto y mercancía para la satisfacción de su necesidad y para el cumplimiento del objetivo establecido para fines necesarios y los traslados de un bien y servicio en ámbitos sean nacionales como internacionales, los servicios de transporte de cargas desempeñan una función relevante como es el caso de trasladar productos almacenados en lugares establecidos.

Cargas en general

En esta denominación como su nombre lo indica, están conformados por los tipos de cargas de diferentes naturalezas que se transportan de manera simultánea pequeña cantidad y en un vehículo que sean independiente sus características principales es que se puede referir los números de equipaje ende se maniobra como unidad, por lo que es considerado cargas generales a la variados tipos de productos. (Andrade, 2018)

Vehículos de transporte

Camiones, furgonetas, minibuses, automóviles, remolques, aviones, vagones de ferrocarril, barcos y otros medios que se utilizan para transportar los productos farmacéuticos, dispositivos médicos y productos sanitarios.

1.4. Marco Normativo

1.4.1. Constitución Política del Perú

Al tratarse de delitos de peligro común, los delitos de transporte de cargas y mercancías en general tiene como bien jurídico protegido la seguridad jurídica, en ese sentido se protege a la sociedad. Conforme establece el artículo 1 de la Constitución, el Estado y la sociedad tienen como fin supremo a la persona humana, en esos sentido, corresponde a los organismos competentes sancionar acciones que implique afectación de derechos de los ciudadanos. De la misma forma, conforme regula el inciso 24 del artículo 2 establece el derecho que tienen los ciudadanos de gozar de la seguridad personal. (Congreso de la República, 1993)

1.4.2. Ley General de Transporte y Tránsito terrestre

La Ley instituye las consideraciones de tipo general económico, organizacional y reglamentario del transporte y del tránsito terrestre y gobierna en todo el país. La norma establece algunas definiciones determinantes para la cuestión del tránsito terrestre, la define como los desplazamientos en vía terrestre de persona y mercancía, los Servicios de transporte son las actividades económicas que proveen el medio para la ejecución del Transporte Terrestre, el tránsito Terrestre es el grupo de

desplazamiento de las personas y de un vehículo en la vía terrestre que obedece a la regla determinada por la norma, las vías terrestres son infraestructuras terrestres que sirven al transporte de un vehículo, ferrocarriles y persona. (Congreso de la República, 2015)

Se tiene como los organismos competentes para la regulación de los transportes públicos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones; el Gobierno Regional, la Municipalidad Provincial, la Municipalidad Distrital, la Policía Nacional del Perú, el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual.

La norma establece las sanciones y las infracciones a ser aplicadas en el transporte público. Se consideran sanciones de tipo administrativo como las amonestaciones, multas, el internamiento de los vehículos, las suspensiones de las licencias de conducir entre otros. Se regula aspectos relacionados al Sistema de Control de Licencias de conducir por puntos y por sanciones. Se regula el tema de las responsabilidades civiles derivadas de un accidente de tránsito causado por un vehículo automotor que son objetivos, en atención de lo regulado por el Código Civil. Los conductores, propietarios de los vehículos y, de ser los casos, los prestadores del servicio de transportes terrestres son de manera solidaria responsable por el daño y el perjuicio causado. (Congreso de la República, 2015)

La norma establece que todos los vehículos automotores que circulen en todo el territorio peruano tiene la obligación de tener pólizas de seguro vigentes del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT o el certificado en frente a un accidente de tránsito, que contiene un término equivalente, condición semejante o mayor

cobertura ofertada que los SOATs vigentes, en cuyos casos la asociación de fondo regional o provincial contra el accidente de tránsito AFOCAT entregarán los certificados; y sumado a ello es característico que se acreditan la valor del mismo, y será destinado de manera exclusiva al vehículo de transportes provinciales de persona, urbanos e interurbanos, incluido los transportes especiales de persona en moto taxis que presta el servicio dentro de las provincias, que solamente tiene valor en la concerniente demarcación de ejercicio. (Congreso de la República, 2015)

1.4.3. Ley que regula el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos

La norma en mención tiene como objetivo la regulación de la actividad, proceso y operación del transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos, con contenciones al principio de prevención y de amparo a los ciudadanos, medio ambiente y las propiedades. Se establece como organismo competente para la realización de las tareas vinculadas al establecimiento y mantenimiento de los Registros Únicos de las unidades de transporte terrestres de material y/o residuo peligroso, así como de la disposición en cuanto a la expedición de licencias de conducir de categorías especiales para el conductor de la unidad de transporte de material y/o residuo peligrosos y la determinación del requisito para su obtención, la autorización y fiscalización del traslado del material y/o residuo peligroso de las actividades industriales y/o mineros a la Empresa Prestadora de Servicios de Transportes, la determinación de la obligación de la Empresa Prestadora de Servicios de Transportes a suministrar los controles de mantenimientos preventivos y correctivos a su unidad motriz, así como llevar los inventarios del material y/o residuo peligroso transportado al Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (Congreso de la República, 2004).

CAPÍTULO II

EI PROBLEMA, OBJETIVOS, HIPÓTESIS Y VARIABLES

2.1. Planteamiento del problema

2.1.1. Descripción de la realidad problemática

En nuestro país se observa mucha deficiencia y fracaso de empresas de transporte urbano, carga y mercancías en general, esto se debe a la falta de capacitación, definición clara de características de funciones que los representantes de las empresas deben asumir como dirigir planificar y organizar.

Esto incluye dirigir y comunicarse con el jefe de operaciones, los propietarios y/o conductores de los vehículos para garantizarles la seguridad, rentabilidad y el buen servicio a la ciudadanía; así mismo la falta de coordinación con los asesores legales y asesores de transporte que las empresas deberían de contratar porque son personas que cuentan con los estudios y la experiencia que esta área de transporte necesita para la mejora continua y satisfacción de la ciudadanía.

En toda empresa se debe efectuar un estudio de mercado previo, un estudio de viabilidad, promoción, marketing, fortalezas y debilidades de esa manera sabremos cuanto nivel de acceso a la información tenemos, hasta llegar a su objetivo final. No hay proyección al desarrollo porque el representante de la empresa carece de conocimientos, no ha planificado ni ha previsto como gestionar los financiamientos para las adquisiciones de unidades nuevas, deberá de analizar las eventuales ganancias que deja el mercado.

El desequilibrio económico de las empresas de transporte de pasajeros, carga y

mercancías en general se ve reflejado a la pérdida de rentabilidad por la circulación operativa de unidades en deterioro al tener estas una antigüedad mayor de quince años indicador que conlleva al incremento de los costos operativos de mantenimiento y reparación, y por consecuencia los intervalos de paso entre vehículo a vehículo genera exposición al peligro a la sociedad y ciudadanía en general, por lo que con la adquisición de las nuevas unidades vehiculares se regularizarían y la verificación de la documentación respectiva por los órganos de su competencia, se reducirían los accidentes y exposición al peligro de la ciudadanía generando mayor rentabilidad y seguridad en la ciudadanía.

El tipo penal señala: “El que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio. Así, el delito solo podrán cometerlo aquellos que presten o conduzcan un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros. No podría cometer este ilícito aquella persona que preste servicios de transporte de productos peligrosos (gas, combustible, elementos de construcción, etc.) porque no están destinados al transporte de pasajeros. Sin embargo, el Decreto de Urgencia 019-2020 tiene por objeto regular la fiscalización del tránsito, transporte terrestre y de sus servicios complementarios, por lo que no tiene sentido que este tipo penal se centre únicamente en el transporte de pasajeros. Debería pues abarcar, además, el transporte de mercancías o carga en general.

2.1.2. Formulación del problema

2.1.2.1. Problema principal

- ¿Cuáles son los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo

penal, contenido en el art. 273-A del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general?

2.1.2.2. Problemas secundarios

- ¿Si no se cumplen con los protocolos establecidos para el servicio de transporte de pasajeros se comete delito tipificado en el Artículo 273-A?
- ¿De qué manera se aplicaría el delito en el transporte de mercancías y carga en general?
- ¿No contar con SOAT o con la última inspección técnica vehicular son elementos imprescindibles de configuración legal?

2.2. Finalidad y Objetivos de la investigación

2.2.1. Finalidad

La finalidad es garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito. Queda claro, entonces, que el bien jurídico protegido en específico es la seguridad pública del tránsito terrestre.

2.2.2. Objetivo general y específico

Objetivo general

- Establecer los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo

penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general.

Objetivos específicos

- Evaluar el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor
- Determinar la infracción penal, conforme al hecho punible, en salvaguarda de la seguridad y salud pública
- Determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías.
- Elaborar una propuesta legislativa de ampliación del art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general.

2.2.3 Delimitación del Estudio

2.2.3.1. Delimitación espacial

Con relación al espacio de la investigación, el presente estudio está diseñado dentro del territorio del Perú.

2.2.3.2. Delimitación temporal

En el extremo de la delimitación temporal es de mencionar que la presente investigación se encuentra enfocado desde enero del 2020.

2.2.4 Justificación e Importancia del estudio

2.2.4.1. Justificación teórica

En el presente estudio se sustentó bajo el análisis de las teorías del derecho de disposición y el análisis del Art. 273-A del código penal.

2.2.4.2. Justificación práctica

Esta investigación se realiza porque existe la necesidad de mejorar el nivel de seguridad pública y bien común incorporando una ampliación al Art. 273-A, respecto a la producción de peligro de transporte en cargas y mercancías en general.

2.2.4.3. Importancia del Estudio

Es un hecho importante la ampliación del Art. 273-A al código penal el cual responde a la necesidad de protección de los bienes jurídicos más allá de la conducta lesiva de los mismos, ya sea por su relevancia, bien por ser fácilmente susceptibles de lesión mediante una determinada conducta o debido a que los medios técnicos actualmente necesarios para la vida social puedan ocasionar, indebidamente utilizados, riesgos intolerables. Institucionalmente es de gran importancia ya que el desarrollo de la tesis nos va proporcionar conocimientos básicos sobre los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del art. 273-A del código penal, respecto a la producción de peligro en el transporte de mercancías y carga en general.

2.3. Hipótesis y variables

2.3.1. Hipótesis

2.3.1.1. Hipotesis general

- La ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general

2.3.1.2. Hipótesis secundarias

- Preponderancia del derecho a la salud y seguridad pública de la ciudadanía como manifestación del bien común.
- Requerimiento de una ampliación del tipo penal, en el Art-273-A del código penal, en prevención del delito contra la seguridad pública.
- El respeto irrestricto de los derechos fundamentales de la persona y la salud pública de las que son titulares los ciudadanos.

2.3.2. Variables

- Accionar de la Policía nacional del Perú.
- Presencia y regulación del órgano competente en la materia.
- Prevención de la Conducción de vehículos de transporte de cargas y mercancías como peligro para la seguridad pública y bien común.
- Prevención de la Conducción de vehículos de transporte de cargas y mercancías como peligro para el medio ambiente y salud pública.

CAPÍTULO III

MÉTODO, TÉCNICA E INSTRUMENTOS

3.1. Población y muestra.

3.1.1. Población

La población en el presente trabajo de investigación es “un conjunto de casos,

definido, limitado y accesible, que formará el referente para la elección de la muestra que cumple con una serie de criterios predeterminados” (Arias, Villasís, & Miranda, 2016,p.202). La población que cumple con una serie de criterios predeterminados. Cuando se habla de población de estudio, el término no se refiere exclusivamente a seres humanos, sino que también puede corresponder a animales, muestras biológicas, expedientes, hospitales, objetos, familias, organizaciones, etc.; para estos últimos, podría ser más adecuado utilizar un término análogo, como universo de estudio.

En el presente trabajo de investigación, la población estará enmarcada por el territorio Peruano, por los accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión causados por vehículos de carga que transportan mercancías como los camiones cisternas.

3.1.2. Muestra

La muestra es la elección de la población, para cuyo efecto “posterior a definir la población de estudio, el investigador debe especificar los criterios que deben cumplir los participantes. Los criterios que especifican las características que la población debe tener se denominan criterios de elegibilidad o criterios de selección. Estos criterios son los criterios de inclusión, exclusión” (Arias, Villasís, & Miranda, 2016,p.204).

La muestra de presente trabajo de investigación estará integrado por hechos noticiosos sobre los accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión causados por vehículos de carga que transportan mercancías como los camiones cisternas, para cuyo efecto se tomo en consideración lo siguientes criterios de inclusion y exclusion.

Tabla 1

Muestra de estudio: Hechos noticioso

Población N° 1	Accidentes de transporte
Criterios de exclusión	<ul style="list-style-type: none">• Quedan excluidos los accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión ocasionados por un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros.
Criterios de inclusión	<ul style="list-style-type: none">• Quedan incluidos los accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión ocasionados por un vehículos de transporte de carga que trasladan mercaderías.

3.2. Diseño a utilizar en el estudio

De entre los diseños escogidos, se trabajarán con los no experimentales y transaccionales. Según refiere Hernández, Fernández, & Baptista, (2006, p.45), se trata de “estudios que se efectúan sin la manipulación deliberada de las variables de estudio”. En el estudio se pretende hacer una descripción la realidad en cuanto a la ocurrencia de accidentes de transporte que ocasionan peligro por medio de incendio o explosión ocasionados por vehículos de transporte de carga que trasladan mercaderías y que ocasionan peligro a la ciudadanía.

De los niveles de la metodología científica se eligió el nivel descriptivo, el que permitirá describir los elementos principales y el comportamiento de cada una de las variables que son objeto de la investigación, para cuyo efecto se analizará, observará y describirá la aplicación y regulación del artículo 273 del Código Penal.

Éstos estudios como señalan Hernández, Fernández, & Baptista (2006)“pretenden describir las variables en estudio, como es una característica, el perfil de una persona, de un grupo, de una comunica, de un proceso, de un objeto o de otro

fenómeno que es materia de estudio”(p.55)

3.3. Técnicas e instrumentos de Recolección de Datos

3.3.1. Técnicas de Recolección de Datos

Como técnicas de recolección de datos para el presente trabajo de investigación se tienen a los siguientes:

- El análisis documental analizar es el contenido doctrinario y jurisprudencial para el marco teórico, así como el análisis de los hechos noticiosos referidos ocurrencia de accidentes de transporte que causan peligro por medio de incendio o explosión ocasionados por vehículos de transporte de carga que trasladan mercaderías y que ocasionan peligro a la ciudadanía.

Como refiere Hernández, Fernández, & Baptista (2014), señala que las guías de análisis de documentos vienen a ser el instrumento que sirve para ordenar la información con relación a la información recolectada, como puede ser la norma, legislación, jurisprudencia y otra fuente documental.

- La entrevista que será aplicada a profesionales en Derecho que tenga una especialidad de Derecho Penal con la finalidad de recabar su percepción sobre la regulación del delito de peligro por medio de incendio o explosión regulado en el artículo 273 del Código Penal.

Hernández, Fernández, & Baptista (2014), afirman que las entrevistas son reuniones intimas, flexibles y abiertas llevadas entre las personas que buscan recabar una información y el experto, se conversa con la finalidad de

tener un intercambio de información para construir significados respecto a un tema.

3.3.2. Instrumentos de Recolección de Datos

Los instrumentos utilizados serán, la guía de análisis de documentos y los cuestionarios tanto para las entrevistas.

Hernández, Fernández, & Baptista (2014), señala que las guías de análisis de documentos vienen a ser el instrumento que sirve para ordenar la información con relación a la información recolectada, como puede ser la norma, legislación, jurisprudencia y otra fuente documental.

Hernández, Fernández, & Baptista (2014), considera que los cuestionarios de entrevistas y encuestas son preguntas redactadas por los investigadores para la producción de pesquisas relevante para su estudio

3.4. Procesamiento de Datos

La forma del manejo de la información recolectada para la investigación se dará de la siguiente forma: Se procederá con organizar la información recolectada a través de las técnicas utilizadas como es el análisis documental y entrevista. Se efectuará la selección de la información pertinente en base a los objetivos planteados, haciendo un análisis. Posteriormente se realizará una clasificación de toda la información seleccionada, teniendo prioridad las relacionadas a los objetivos. Para concluir se procederá con sistematizar toda la información que se organizó analizando su pertinencia para consignarla en el trabajo para finalmente redactar las conclusiones recomendaciones

CAPÍTULO IV

PRESENTACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

4.1. Presentación de los resultados

Para el Objetivo específico número uno en relación a evaluar el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor, se realizó el análisis de la tipicidad del delito Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros regulado por el Art.273-A del Código Penal.

Tabla 2

Tipicidad del Art.273-A

Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros					
Bien jurídico	Objetiva		Conducta	Subjetiva	
	Sujeto activo	Sujeto Pasivo		Dolo	No existe culpa
Seguridad pública del transporte terrestre	- Conductor - Quien presta el servicio público de transporte de pasajeros, propiamente la empresa (persona jurídica)	Sociedad	El que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio”	Comete de forma dolosa, con el conocimiento y voluntad del sujeto activo de conducir un vehículo de transporte de pasajeros en la vía pública.	No cabe la modalidad culposa.

Tabla 3

Tipicidad del Art.273-A: Análisis

Convergencia	Divergencia	Interpretación
La tipicidad objetiva del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, a comparación del resto de los delitos de peligro común, se caracteriza porque la conducta del sujeto activo es aquel que presta “servicio	La tipicidad del delito sanciona la conducta de los conductores que no cuenten con “algún requisitos de ley para su circulación”, así como por el dolo con el que actúan al tener conocimiento del peligro que implica el transporte de pasajeros por vía publica.	La norma excluye a otros tipos de conducta, como es el transporte de carga y mercadería, colocando al operador del derecho en la interrogante ¿Qué sucede con los conductores de transporte de carga que no cuenten con “algún requisito de ley para su circulación”?, al estar exentos de ser sancionados penalmente,

público de pasajeros”, se excluye de esta forma cualquier otro tipo de servicio público que no cuente con “algún requisito de ley para su circulación”.

surge un vacío legal que debe ser regulado a nivel normativo.

Habiendo desarrollado el análisis del tipo penal, se concluye que el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor en los delitos Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros regulado por el Art.273-A del Código Penal es que la tipicidad objetiva del delito, a comparación del resto de los delitos de peligro común, se caracteriza porque la conducta del sujeto activo es aquel que presta “servicio público de pasajeros”, se excluye de esta forma cualquier otro tipo de servicio público que no cuente con “algún requisito de ley para su circulación”. La norma excluye otros tipos de conducta, como es el transporte de carga y mercadería, colocando al operador del derecho en la interrogante ¿Qué sucede con los conductores de transporte de carga que no cuenten con “algún requisito de ley para su circulación” ?, al estar exentos de ser sancionados penalmente, surge un vacío legal que debe ser regulado a nivel normativo.

Con respecto al Objetivo específico número dos en relación a determinar la infracción penal, conforme al hecho punible en salvaguarda de la seguridad y salud pública, se realizó el análisis de la característica de la conducta típica del delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, con la finalidad de determinar la similitud existente en el caso de la producción de peligro en el transporte de carga que no está tipificado.

Tabla 4

Infracción Penal del Art.273-A

Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros		
Infracción Penal		
No cumplir con los requisitos de ley para circular.	No tenga SOAT	No tenga revisión técnica

Tabla 5

Infracción Penal del Art.273-A: Análisis

Convergencia	Divergencia	Interpretación
La infracción penal en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, se configura ante el incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, cuando el vehículo no tenga el SOAT y cuando que no tenga revisión técnica.	La infracción penal en el delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros, se configura ante el incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, cuando el vehículo no tenga el SOAT y cuando que no tenga revisión técnica.	La infracción penal en este delito no es característica única del servicio público de transporte de pasajeros, la configuración del incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, de la ausencia del SOAT y de la revisión técnica también es un hecho que se hace presente en el transporte de vehículos de carga y mercancías que no es sancionado.

Por ello, siendo que la infracción penal en el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no es característica única del servicio público de transporte de pasajeros, debido a que la configuración del incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, de la ausencia del SOAT y de la revisión técnica también es un hecho que se hace presente en el transporte de vehículos de carga y mercancías que no viene a ser sancionado.

Para el Objetivo específico número tres en relación a determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías, se realizó el análisis de un caso ocurrido en nuestro país que afecto al medio ambiente.

Tabla 6**Accidente en Villa El Salvador**

Accidentes en Villa El Salvador Hechos
En el mes de enero del 2020 en el Distrito de Villa El Salvador, ocurrió la explosión de un camión que transportaba gas que originó un incendio de los domicilios ubicados en las zonas aledañas del accidente, se reportaron heridos y personas fallecidas. Se evidencio la fuga de GLP. (El Comercio, 2020)
Daños al medio ambiente
<ul style="list-style-type: none">- Emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua.- Contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas en el aire.

Tabla 7**Accidente en Villa El Salvador: Análisis**

Convergencia	Divergencia	Interpretación
La ocurrencia del accidente en Villa El Salvador al tratarse de transporte de carga trajo consigo innumerables perdidas, y daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas en el aire.	La ocurrencia del accidente presto mayor atención a los daños causados a las víctimas y los daños materiales.	La ocurrencia del accidente trajo consigo daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas en el aire. Daños que no fueron reparados.

Para el Objetivo específico número tres en relación a determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías, se pudo concluir que la ocurrencia del accidente en Villa El Salvador trajo consigo daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas. Daños que no fueron reparados ni sancionados.

Habiendo realizado el análisis de los objetivos específicos, se tiene que para el

Objetivo General en cuanto a establecer los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general, se pueden citar los siguientes:

Tabla 8

Fundamentos jurídicos

Derecho Penal		
En sentido objetivo viene a ser el conjunto de normas que regula la conducta humana. En sentido subjetivo es la facultad del Estado de sancionar. (Mir, 2003)		
Fines del Derecho Penal		
Tiene un fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP)		
	Teoría del delito	
Conducta	Tipicidad	Antijurídica
	Teoría de la Pena	
Teoría absoluta o retributiva Es la imposición de un mal por el mal cometido. Tiene como su exponente a Kant que considera a las leyes penales como imperativo y a Hegel que considera que los delitos con la negación del derecho y la pena como negación de la negación. (Alfonso, 2013)	Teoría Relativa o preventiva. La pena es un medio de prevención del delito.	Teorías mixtas Nacen por el fracaso teórico, político y filosófico de las dos anteriores teorías.

Tabla 9

Fundamentos jurídicos: Análisis

Convergencia	Divergencia	Interpretación
---------------------	--------------------	-----------------------

<p>El Derecho penal viene a ser el conjunto de normas que regula la conducta humana y en sentido subjetivo es la facultad del Estado de sancionar. (Mir, 2003). Las teorías que sustentan los fines del derecho penal son la teoría del delito y la teoría de la pena.</p> <p>La teoría del delito se sujeta a la conducta típica, antijurídica y culpable que debe ser sancionada. Por su parte, la teoría de la pena señala, por un lado, que las penas son la imposición de un mal por el mal cometido y por otro lado señala que las penas son un medio de prevención del delito.</p>	<p>La ocurrencia del accidente presta mayor atención a los daños causados a las víctimas y los daños materiales.</p>	<p>Siendo que nuestra legislación se sujeta a la teoría mixta de la pena, desde un punto de vista de su fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP). En el derecho penal recae la obligación de sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. Por ende, siendo el transporte de carga una conducta semejante a la del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros corresponde ser tipificada.</p>
---	--	--

En atención a la descripción realizada, se tiene que para el Objetivo General se establece como fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal contenido en el art. 273-A del código penal, los fines del derecho Penal. Siendo que nuestra legislación se sujeta a la teoría mixta de la pena, desde un punto de vista de su fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP). En el derecho penal recae la obligación de sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. Por ende, siendo el transporte de carga una conducta semejante a la del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros corresponde ser tipificada.

4.2. Contrastación de Hipótesis

La contrastación de las hipótesis se ve reflejadas en el análisis doctrinario-

teórico, legislativo y a nivel de casos prácticos descritos en la presentación de resultados.

Para el caso de la hipótesis general, se pudo determinar que se establecen como fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal contenido en el art. 273-A del código penal, los fines del derecho Penal. Siendo que nuestra legislación se sujeta a la teoría mixta de la pena, desde un punto de vista de su fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP). En el derecho penal recae la obligación de sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. Por ende, siendo el transporte de carga una conducta semejante a la del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros corresponde ser tipificada.

Para la hipótesis específica número uno, se tiene que el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor en los delitos Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros regulado por el Art.273-A del Código Penal es que la tipicidad objetiva del delito, a comparación del resto de los delitos de peligro común, se caracteriza porque la conducta del sujeto activo es aquel que presta “servicio público de pasajeros”, se excluye de esta forma cualquier otro tipo de servicio público que no cuente con “algún requisito de ley para su circulación”. La norma excluye otros tipos de conducta, como es el transporte de carga y mercadería, colocando al operador del derecho en la interrogante ¿Qué sucede con los conductores de transporte de carga que no cuenten con “algún requisito de ley para su circulación” ?, al estar exentos de ser sancionados penalmente, surge un vacío legal que debe ser regulado a nivel normativo.

Para la hipótesis específica número dos con el análisis del tipo penal, se concluye que la infracción penal en el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no es característica única del servicio público de transporte de pasajeros, debido a que la configuración del incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, de la ausencia del SOAT y de la revisión técnica también es un hecho que se hace presente en el transporte de vehículos de carga y mercancías que no viene a ser sancionado.

Para la hipótesis específica número tres se logró determinar del análisis del caso práctico como es el accidente de tránsito ocurrido en Villa El Salvador que los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías, trajo consigo daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia ácida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas. Daños que no fueron reparados ni sancionados.

4.3. Discusión de los Resultados

Para el Objetivo General se establece como fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal contenido en el art. 273-A del código penal, los fines del derecho Penal. Siendo que nuestra legislación se sujeta a la teoría mixta de la pena, desde un punto de vista de su fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP). En el derecho penal recae la obligación de sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. Por ende, siendo el transporte de carga una conducta semejante a la del

delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros corresponde ser tipificada.

Resultado que se condicen con el trabajo desarrollado por Gamboa (2020) en la tesis: “ Entorpecer el desarrollo del transporte del servicio público cuando se realizan sin la existencia de violencia y cuando no se crean situaciones de peligro común, Sullana Piura”, que concluyó señalando que lo contenido en los principios de lesividad constituyen los límites al accionar de la facultad punitiva que tiene el Estado, quien no puede, ni debe criminalizar la conducta que no ponga en riesgo ni lesione algún bien jurídico. De la misma forma viene a ser una garantía para la libertad del ciudadano quien puede ejecutar acciones que no impliquen afectación al interés jurídico que está protegido por la norma, e tutelados, sin temor a ser sancionados penalmente.

Para el objetivo específico número uno, habiendo desarrollado el análisis del tipo penal, se concluye que el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor en los delitos Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros regulado por el Art.273-A del Código Penal es que la tipicidad objetiva del delito, a comparación del resto de los delitos de peligro común, se caracteriza porque la conducta del sujeto activo es aquel que presta “servicio público de pasajeros”, se excluye de esta forma cualquier otro tipo de servicio público que no cuente con “algún requisito de ley para su circulación”. La norma excluye otros tipos de conducta, como es el transporte de carga y mercadería, colocando al operador del derecho en la interrogante ¿Qué sucede con los conductores de transporte de carga que no cuenten con “algún requisito de ley para su circulación” ?, al estar exentos de ser sancionados

penalmente, surge un vacío legal que debe ser regulado a nivel normativo.

Resultados que concuerdan con el trabajo desarrollado por Andrade (2018) en la tesis titulada “Factor de riesgos laborales en los transportes por las carreteras de material peligroso”, el mismo que concluyó señalando que la condición sobre la seguridad en los transportes de material peligroso de carga se tuvo un 78 %, solo un 12 % que representa niveles de bajos riesgos y un 10 % con riesgos regulares. En ese sentido se acredita la existencia de bajos estándares de seguridad en el transporte de carga de materiales peligrosos. En el aspecto relacionado a la condición de seguridad de los vehículos en general que no necesariamente son de carga, el 76% de la muestra entrevistada señala la existencia de bajos riesgos, un 20 % considera la existencia de regulares riesgos y solo el 4 % con niveles de muy bajos riesgos; sin embargo, no existe alto ni muy alto riesgo. Los niveles alcanzados determinan que la condición de seguridad de los vehículos de transporte generales no tiene muchos riesgos laborales en los transportes

Para el objetivo específico número dos se establece que la infracción penal en el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no es característica única del servicio público de transporte de pasajeros, debido a que la configuración del incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, de la ausencia del SOAT y de la revisión técnica también es un hecho que se hace presente en el transporte de vehículos de carga y mercancías que no viene a ser sancionado.

Resultados que concuerdan con el trabajo desarrollado por Parada (2017) en la tesis “Enfoques y la solución desde perspectivas aseguradoras”, el que concluye señalando que los sectores del transporte de mercancía, resultado del intercambio comercial que lo genera, evidencia la ocurrencia del riesgos en el transporte de sus mercancías, tal situación inclina a tener herramientas para contrarrestar el incremento de accidentes. No viene siendo sencillo para las empresas manejar el tema de la amenaza, incertidumbre y vulnerabilidad a la que se enfrentan debido a la ausencia de las gestiones de riesgo como la utilización de instrumentos exigidos por la norma y permisos pertinentes.

Para el Objetivo específico número tres en relación a determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías, se pudo concluir que la ocurrencia del accidente en Villa El Salvador trajo consigo daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas. Daños que no fueron reparados ni sancionados.

Resultados que concuerdan con el trabajo desarrollado por Parada (2017) en la tesis “Enfoques y la solución desde perspectivas aseguradoras”, el que concluye señalando el riesgo como consecuencia de los accidentes ocurridos en el transporte de materiales pesados debería de ser visto desde un ángulo mucho más integral y para ello debe realizarse una integración más general de cada agente que forman parte de

las organizaciones con los fines de detección de cada situación de peligro. Ese es el caso de la protección del medio ambiente como elemento a tener en cuenta.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Primero

Para el caso de la hipótesis general, se pudo determinar que se establecen como fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal contenido en el art. 273-A del código penal, los fines del derecho Penal. Siendo que nuestra legislación se sujeta a la teoría mixta de la pena, desde un punto de vista de su fin preventivo (Artículo IX del CP) y un fin retributivo (Artículo VII del CP). En el derecho penal recae la obligación de sancionar las conductas típicas, antijurídicas y culpables con el fin de proteger los bienes jurídicos de las personas. Por ende, siendo el transporte de carga una conducta semejante a la del delito de producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros corresponde ser tipificada.

Segundo

Se tiene que el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor en los delitos Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros regulado por el Art.273-A del Código Penal es que la tipicidad objetiva del delito, a comparación del resto de los delitos de peligro común, se caracteriza porque la conducta del sujeto activo es aquel que presta “servicio público de pasajeros”, se excluye de esta forma cualquier otro tipo de servicio público que no cuente con “algún

requisito de ley para su circulación”. La norma excluye otros tipos de conducta, como es el transporte de carga y mercadería, colocando al operador del derecho en la interrogante ¿Qué sucede con los conductores de transporte de carga que no cuenten con “algún requisito de ley para su circulación” ?, al estar exentos de ser sancionados penalmente, surge un vacío legal que debe ser regulado a nivel normativo. Es importante hacer mención a lo regulado por el Decreto de Urgencia 019-2020, que incorpora el artículo 273-A que tiene como finalidad garantizar la vida, integridad, seguridad y salud de la población, a través del fortalecimiento de la institucionalidad y del marco regulatorio en materia de seguridad vial que permita la gestión y fiscalización en materia de transporte y tránsito terrestre, y de sus servicios complementarios para la prevención de accidentes de tránsito. Queda claro, entonces, que el bien jurídico protegido en específico es la seguridad pública del tránsito terrestre.

Tercero

Con el análisis del tipo penal, se concluye que la infracción penal en el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros no es característica única del servicio público de transporte de pasajeros, debido a que la configuración del incumpliendo de los requisitos de la ley para circular, de la ausencia del SOAT y de la revisión técnica también es un hecho que se hace presente en el transporte de vehículos de carga y mercancías que no viene a ser sancionado.

Aún existe desconocimiento de vital transcendencia para disminuir las intervenciones de tránsito bajo los efectos del ART. 273-A, ya que dentro de ellas no se estipula prevención alguna más la que ejerce la PNP con el ALCOBLOW siendo por el momento la única vía de prevención objetiva para los que conducen los vehículos de

transporte urbano, se espera se desarrolle otros métodos que desarrollen mejora prevención a fin de proteger los bienes jurídicos y bien común.

Cuarto

Se logró determinar del análisis del caso práctico como es el accidente de tránsito ocurrido en Villa El Salvador que los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías, trajo consigo daños al medio ambiente como son las emisiones de gases tales como dióxido de carbono, monóxido de carbono y otros de potencial efecto invernadero, la lluvia acida, la contaminación del aire, suelo y agua. La contaminación del aire por la presencia de sustancias químicas. Daños que no fueron reparados ni sancionados.

Quinto

No perdamos de vista un punto importante, que detrás del conductor del vehículo de transporte público, existe una empresa, una persona jurídica, que tiene un gerente, un administrador, una persona que se encarga de la gestión y conducción de la misma, por lo que está en su ámbito de competencia societaria, procurar que el vehículo que transporta cargas o mercancías en general, cumpla en rigor con todas los requisitos que la normatividad extra-penal le exige, definiendo en la persona física que aparece como tal, responsabilidad penal, siempre que haya sido consciente (dolo) de que no haber acatado dichos dispositivos legales pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas. Debiendo aclararse, que el tipo legal –incomento-, hace alusión a dos modalidades, en este caso quien presta el *servicio* público de transportes de pasajeros, es propiamente la empresa, de manera que su conductor o gestor societario responde como autor por este supuesto delictivo (dejando

a salvo el societas delinquere non potest) y el transportista por conducirlo, cada uno por su propio delito. El artículo 5° de la Ley N° 29237, dispone que: “Las personas jurídicas que soliciten la habilitación para operar como Centro de Inspección Técnica Vehicular (CITV) deben contar con la adecuada infraestructura, equipamiento y personal profesional-técnico acreditado. Así también, deben contar con un órgano de capacitación y asesoría en informaciones técnicas vehiculares, al cual pueden acceder los titulares de los talleres de mecánica que funcionen formalmente”. Ello sin defecto de sostener, que la empresa propiamente dicha, asume responsabilidad civil solidaria, en cuanto asumir el pago de los daños y perjuicios provocados por la comisión del hecho punible, conjuntamente con el autor.

5.2. Recomendaciones

Primero

Se recomienda la comunicación entre entidades del Ministerio de transporte y comunicaciones, OSINERGMIN y La PNP a fin de trabajar conjuntamente en prevención del delito en bienestar de la persona humana y el bien común, en relación a los transportes de mercancías y cargas en general como son los gases (GLP y GNV) así como de hidrocarburos, en condiciones, que en rigor no cumplen mínimamente como exigen las normas de la materia; no cumpliendo muchos de estos vehículos de transporte en los Registros Hábiles de Transporte de GLP y GNV, por lo que no están autorizados para realizar dicha actividad comercial, evitando así una nueva tragedia como lo ocurrido en la explosión del camión cisterna que transportaba gas GLP (de manera informal) en Villa El Salvador el 23/01/2022..

Segundo

Se recomienda llevar a cabo mayor control y fiscalización por parte de las autoridades competentes, a fin de que generen situaciones de grave riesgo para la integridad de los ciudadanos, que una vez que provocan estas tragedias, es que recién se toman decisiones legislativas de todo calibre, entre estas el uso del Derecho penal, - que como sostuvimos-, por si mismo está en incapacidad de poder contener y prevenir sucesos de esta naturaleza, sabedores que en los últimos tiempos, apelar a la ley penal, incide en efectos más retributivos que preventivos.

Tercero

Se recomienda ejecutar campañas de prevención en todos los medios de comunicación a nivel nacional para buscar el cambio de aptitud en la regulación de la documentación en conductores de transporte público, mercancías y carga en general, lo cual ayudara a reducir los niveles de riesgo de accidentes de tránsito, protegiendo de esta forma los bienes jurídicos y bien común.

Cuarto

Se recomienda estudiar y analizar la legislación vigente y ampliarse el dispositivo legal a fin de que abarque para los usuarios del transporte de mercancías y carga en general, respecto a las cifras establecer un Sistema Integral de Información Estadística sobre Accidentes de Tránsito en el transporte urbano, mercancías y carga en general a fin de permitir que el estado a través del ministerio de transporte y comunicación tome mayor conocimiento de las falencias existentes en la legislación vigente, lo cual coadyuvaría a dichos órganos encargados de prevenir el delito en beneficio de la persona humana y bien común.

Referencias Bibliográficas

- Alexy, R. (1993). *Teoría de los Derecho Fundamentales*. Madrid: Fareso S.A.
Recuperado el 2 de mayo de 2022, de <http://arquimedes.adv.br/livros100/Teoria%20de%20los%20Derechos%20Fundamentales-Robert%20Alexy.pdf>
- Alfonso, D. (2013). *Teoría de la Pena*. Asunción, Paraguay: Univerdidad de Salamanca.
- Andrade, D. (julio de 2018). Factores de riesgo laboral en el transporte por carretera de materiales peligrosos. Lima, Perú: Universidad de ESSAN. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1359/2018_ADYD E_18-1_01_TI.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Arias, J., Villasís, M., & Miranda, M. (2016). Revista Alergia México. 201-206.
Recuperado el 24 de abril de 2022, de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Bricola, M. (febrero de 2 de 2022). Delitos de peligro. España. Obtenido de https://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20220208_04.pdf
- Cerezo, J. (2001). Los delitos de peligro abstracto. *Revista de Derecho Penal*, 719-800.
- Chavarro, I., & García, E. (2013). Modelos logisitcos de transportes de cargas con asignaciones. Bogota, Colombia. Recuperado el 5 de mayo de 2022, de <https://repository.unilibre.edu.co/bitstream/handle/10901/9387/ModeloLogisticoTransporteCarga.pdf>
- Congreso de la República. (13 de diciembre de 1993). Constitución Política del Perú.

Lima, Perú: Sistema de Información Jurídica.

Congreso de la República. (18 de junio de 2004). Ley que regula el Transporte terrestre de Materiales y Residuos Peligrosos- Ley N°.28256. Lima, Perú.

Congreso de la República. (13 de abril de 2015). Ley N°. 27181, Ley General de Transporte y tránsito Terrestre. Lima, Perú: Sistema de Información Jurídica.

Corigliano, M. (2016). *Derecho Penal Online*. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de Así las características esenciales a tener en cuenta cuando se habla de peligro son:

Cury, E. (2018). *La prevención especial como límite de la pena*. Mexico: Universidad de Rioja.

Cutipa, R., & Mendoza, J. (2021). Análisis de la implementación de Cámaras en camiones para la reducción del índice de accidentabilidad en el transporte de mineral concentrado en la empresa SERVOSA SAC Arequipa 2020. Arequipa, Perú: Universidad Tecnológica del Perú. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de https://repositorio.utp.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12867/4371/Ronal_Cutipa_Jose_Mendoza_Tesis_Titulo_Profesional_2021.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Donna, E. (2011). *Derecho Penal- Parte Especial*. Lima: Rubinzal. Recuperado el 30 de abril de 2022, de http://perso.unifr.ch/derechopenal/assets/files/obrasjuridicas/oj_20110407_01.pdf

El Comercio. (23 de enero de 2020). Obtenido de <https://especiales.elcomercio.pe/?q=especiales/deflagracion-en-villa-el-salvador-10-minutos-multimedia-nnodd/index.html>

Gamboa, M. (2020). Entorpecimiento al funcionamiento del transporte de servicios públicos cuando se realiza sin violencia y no crea una situación de peligro común,

Sullana Piura. Piura, Perú: Universidad César Vallejo. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de https://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12692/49536/Gamboa_MM-SD.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2006). *Metodología de la Investigación*. México: McGraw-Hill Companies.

Hirsch, H. (1999). *Peligro y peligrosidad*. Santa Fe: Rubinzal.

Hurtado, J. (2016). *Manual de Derecho penal*. Lima: Grijley.

Hurtado, J. (2021). Delitos contra la seguridad Pública. *Revista del Foro*, 112-126.

Mir, S. (2003). *Introducción a las bases del Derecho Penal*. Buenos Aires: Editorial Montevideo. Recuperado el 23 de mayo de 2022, de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r30052.pdf>

Muñoz, F., & García, M. (2003). *Derecho Penal, Parte General*. España: Tirant Tu blanch.

Panchi, F., & Rodríguez, W. (2017). Delitos de tránsito sancionados con reclusión mayor y las consecuencias jurídicas para los responsables. Ecuador: Universidad Técnica de Cotopaxi. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de <http://repositorio.utc.edu.ec/bitstream/27000/178/1/T-UTC-0206.pdf>

Parada, M. (2017). Enfoque y solución desde el ámbito asegurador. Barcelona, España: Universidad de Barcelona. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de http://diposit.ub.edu/dspace/bitstream/2445/144579/1/TFM-DEAF-220_Parada.pdf

Peña, A. (30 de enero de 2020). *LP Pasión por el Derecho*. Recuperado el 2 de mayo

de 2022, de <https://lpderecho.pe/analisis-nuevo-delito-produccion-peligro-medios-transporte-publico/>

Peña, O. (2010). *Teoría del delito*. Colombia: Asociación Peruana de Ciencias Jurídicas y Conciliación. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de <https://derecho.usmp.edu.pe/instituto/novedades/libro-teoria-del-delito-oscar-pena.pdf>

Pérez, D. (2017). *Red de Revistas Científicas de América Latina*, 135-146. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de <https://www.redalyc.org/pdf/2932/293222926007.pdf>

Piña, J. (2003). Causalidad e Imputación. Algunas consideraciones acerca de su ubicación y relevancia en el Derecho Penal. *Revista Chilena de Derecho*, 515-533.

Sánchez. (2018 de 2016). La antijuridicidad, un acercamiento al contexto del Ecuador. Ecuador: Uniersidad de la Amazona.

Struensee, E. (2017). Exposición y abandono de personas. *Revista de Derecho* , 23-34.

Taboada, G. (2018). *Delitos de conducción en estado de ebriedad o drogadiccion y proceso inmediato*. Lima: Gaceta Jurídica.

Ticona, E. (febrero de 2006). *Ministerio Público*. Recuperado el 2 de mayo de 2022, de https://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/2206_02_ticona_zela.pdf

Valderrama, J. (27 de julio de 2021). Recuperado el 2 de mayo de 2022, de <https://lpderecho.pe/sabes-cuales-los-fines-la-pena/>

ANEXOS

Matriz de consistencia

PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES	METODOLOGÍA
PG: ¿Cuáles son los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-A del Código Penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general?	OG: Establecer los fundamentos jurídicos que justifican la ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general	HG: La ampliación del tipo penal, contenido en el art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general	<ul style="list-style-type: none"> - Accionar de la Policía nacional del Perú. - Presencia y regulación del órgano competente en la materia. - Prevención de la Conducción de vehículos de transporte de cargas y mercancías como peligro para la seguridad pública y bien común. - Prevención de la Conducción de vehículos de transporte de cargas y mercancías como peligro para el medio ambiente y salud pública. 	Tipo: Básica Nivel: Descriptivo Diseño: No experimental Técnicas Análisis documental Instrumentos Ficha de observación
PE1: Si no se cumplen con los protocolos establecidos para el servicio de transporte de pasajeros se comete delito tipificado en el Artículo 273-A?	OE1: Evaluar el procedimiento penal respecto a la conducta infractora del conductor	HE1: Preponderancia del derecho a la salud y seguridad pública de la ciudadanía como manifestación del bien común.		
PE2: ¿De qué manera se aplicaría el delito en el transporte de mercancías y carga en general?	OE2: Determinar la infracción penal, conforme al hecho punible, en salvaguarda de la seguridad y salud pública	HE2: Requerimiento de una ampliación del tipo penal, en el Art-273-A del código penal, en prevención del delito contra la seguridad pública.		

<p>PE3: ¿No contar con SOAT o con la última inspección técnica vehicular son elementos imprescindibles de configuración legal?</p>	<p>OE3: Determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías.</p>	<p>HE3: El respeto irrestricto de los derechos fundamentales de la persona y la salud pública de las que son titulares los ciudadanos.</p>		
	<p>OE3: Determinar los daños ambientales ocasionados por el tipo de transporte de cargas y mercancías.</p> <p>OE4: Elaborar una propuesta legislativa de ampliación del art. 273-a del código penal, respecto de la producción de peligro de transporte de cargas y mercancías en general.</p>			

PROYECTO DE LEY N° _____

Sumilla: Proyecto de Ley que modifica el artículo 273- A del Código Penal, con el fin de introducir el transporte de cargas y mercancías en general.

Proyecto de Ley

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO 273- A DEL CÓDIGO PENAL, CON EL FIN DE INTRODUCIR EL TRANSPORTE DE CARGAS Y MERCANCÍAS EN GENERAL.

Artículo 1°. - Objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto incorporar el transporte de cargas y mercancías en general en el delito regulado por el Artículo 273-A del Código Penal que regula el delito de Producción de peligro en el servicio público de transporte de pasajeros.

Artículo 2°. - Modificatoria del Artículo 273-A del Código Penal

Modifíquese el literal A) del artículo 273 del Código Penal, el mismo que quedará redactado con el siguiente texto:

“Artículo 273-A.- Producción de peligro en el servicio de transporte.

El que presta el servicio de transportes de pasajeros, transporte de cargas y mercancías en general y/o el que conduce vehículos de dicho servicio, con o sin habilitación otorgada por la autoridad competente, que pueda generar un peligro para la vida, la salud o la integridad física de las personas al no cumplir con los requisitos de ley para circular y que, además, dicho vehículo no

cuenta con el correspondiente Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente o no haya pasado la última inspección técnica vehicular, será reprimido con pena privativa de libertad no menor de uno (1) ni mayor de tres (3) años e inhabilitación conforme al artículo 36, inciso 7°.

Disposiciones Complementarias Finales

Primera: Reglamentación

El Poder Ejecutivo reglamenta el presente proyecto de ley en un plazo no mayor de sesenta (60) días hábiles, contados a partir de la fecha de su publicación.

Segunda: Derogación o modificación.

Deróguense o modifíquense las normas que se opongan al presente proyecto de Ley.

Comuníquese al Señor Presidente de la República para su promulgación.

En Lima, a los veintinueve de mayo del 2022.

II. Exposición De Motivos

Actualmente los ciudadanos que circulan por las carreteras o de las autopistas puedan observarse las maniobras temerarias que realizan amplios números de conductores haciendo caso omiso de las reglas de tránsito ya existentes.

En nuestro país se observa mucha deficiencia y fracaso de empresas de transporte urbano, carga y mercancías en general, esto se debe a la falta de capacitación, definición clara de características de funciones que los representantes de las empresas deben asumir como dirigir planificar y organizar.

Esto incluye dirigir y comunicarse con el jefe de operaciones, los propietarios y/o conductores de los vehículos para garantizarles la seguridad, rentabilidad y el buen servicio a la ciudadanía; así mismo la falta de coordinación con los asesores legales y asesores de transporte que las empresas deberían de contratar porque son personas que cuentan con los estudios y la experiencia que esta área de transporte necesita para la mejora continua y satisfacción de la ciudadanía.

En toda empresa se debe efectuar un estudio de mercado previo, un estudio de viabilidad, promoción, marketing, fortalezas y debilidades de esa manera sabremos cuanto nivel de acceso a la información tenemos, hasta llegar a su objetivo final. No hay proyección al desarrollo porque el representante de la empresa carece de conocimientos, no ha planificado ni ha previsto como gestionar los financiamientos para las adquisiciones de unidades nuevas, deberá de analizar las eventuales ganancias que deja el mercado.

El desequilibrio económico de las empresas de transporte de pasajeros, carga y mercancías en general se ve reflejado a la pérdida de rentabilidad por la circulación

operativa de unidades en deterioro al tener estas una antigüedad mayor de quince años indicador que conlleva al incremento de los costos operativos de mantenimiento y reparación, y por consecuencia los intervalos de paso entre vehículo a vehículo genera exposición al peligro a la sociedad y ciudadanía en general, por lo que con la adquisición de las nuevas unidades vehiculares se regularizarían y la verificación de la documentación respectiva por los órganos de su competencia, se reducirían los accidentes y exposición al peligro de la ciudadanía generando mayor rentabilidad y seguridad en la ciudadanía.

El tipo penal señala: “El que presta servicio público de transporte de pasajeros y/o el que conduce vehículos de dicho servicio. Así, el delito solo podrán cometerlo aquellos que presten o conduzcan un vehículo de servicio público de transporte de pasajeros. No podría cometer este ilícito aquella persona que preste servicios de transporte de productos peligrosos (gas, combustible, elementos de construcción, etc.) porque no están destinados al transporte de pasajeros. Sin embargo, el Decreto de Urgencia 019-2020 tiene por objeto regular la fiscalización del tránsito, transporte terrestre y de sus servicios complementarios, por lo que no tiene sentido que este tipo penal se centre únicamente en el transporte de pasajeros. Debería pues abarcar, además, el transporte de mercancías o carga en general.

III. Marco Normativo

- **Constitución Política del Perú:**

Artículo 1°.- La defensa de la persona humana y el respeto de su dignidad son el fin supremo de la sociedad y del Estado.

Artículo 2°.- Toda persona tiene derecho:

A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece.

- **Ley General de Transporte y Tránsito terrestre**

Artículo 1.- Del ámbito de aplicación

1.1 La presente Ley establece los lineamientos generales económicos, organizacionales y reglamentarios del transporte y tránsito terrestre y rige en todo el territorio de la República. 1.2 No se encuentra comprendido en el ámbito de aplicación de la presente Ley, el transporte por cable, por fajas transportadoras y por ductos.

- **Ley que regula el transporte terrestre de materiales y residuos peligrosos**

Artículo 1.- Del objeto de la Ley

La presente Ley tiene por objeto regular las actividades, procesos y operaciones del transporte terrestre de los materiales y residuos peligrosos, con sujeción a los principios de prevención y de protección de las personas, el medio ambiente y la propiedad.

Artículo 2.- Del ámbito de aplicación

Están comprendidos en los alcances de la presente Ley, la producción, almacenamiento, embalaje, transporte y rutas de tránsito, manipulación, utilización, reutilización, tratamiento, reciclaje y disposición final.

III. Análisis Costo Beneficio

La propuesta legislativa, no genera costos para el Estado, ni se encuentra sujeta a transferencia alguna que involucre gasto público o irroguen gasto alguno del erario nacional. Se limita a modificar el Código Penal con el fin de sancionar conductas que

vulnera el ordenamiento jurídico penal.