



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

FACULTAD DE DERECHO Y HUMANIDADES

ESCUELA PROFESIONAL DE DERECHO

Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en Delitos de Homicidio
Culposo Ocasionado por Accidentes de Tránsito, Unidad
Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ, 2018-2019

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO PROFESIONAL DE:

Abogado

AUTOR:

Saavedra Jara, Lulio Armando (ORCID: 0000-0003-0395-0039)

ASESOR:

Dr. Matos Quesada, Julio César (ORCID: 0000-0002-3873-6625)

LÍNEA DE INVESTIGACIÓN:

Derecho Penal

HUARAZ – PERÚ

2020

Dedicatoria

A mis padres que por haberme inculcado valores y los deseos de superación.

A mi amado hijo Thiago por ser mi fuente de motivación e inspiración para poder superarme cada día más y así poder luchar para que la vida nos depare un futuro mejor.

A mi enamorada Noemi, por su amor y apoyo incondicional.

Agradecimiento

A Dios por haberme protegido de todo peligro, de formar parte de su maravillosa creación y sus bendiciones recibidas.

A mis docentes que me apoyaron durante mi proceso de formación enriqueciéndome de conocimientos y quienes me motivaron a desarrollarme como persona y profesional.

Índice de contenidos

Carátula	i
Dedicatoria	ii
Agradecimiento	iii
Índice de contenidos	iv
Resumen	v
Abstract	vi
I. INTRODUCCIÓN.....	1
II. MARCO TEÓRICO	5
III. METODOLOGÍA	19
3.1. Tipo y Diseño de investigación.....	19
3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización:	19
3.3. Escenario de estudio:.....	20
3.4. Participantes:.....	20
3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:.....	20
3.6. Procedimiento:	21
3.7. Rigor científico.....	21
3.8. Método de análisis de datos:.....	21
3.9. Aspectos Éticos.....	22
IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN	23
4.1. Resultados	23
4.2. Discusión.....	25
V. CONCLUSIONES	29
VI. RECOMENDACIONES	30
REFERENCIAS.....	31
ANEXOS	35

Resumen

El objetivo de la investigación fue determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de la ciudad de Huaraz; para lo cual se realizó una investigación de enfoque cualitativo diseño no experimental, así como el diseño transversal, investigación que se profundizó con conocimientos normativos policiales, teniendo como espacio y tiempo a la Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ, 2018-2019.

En lo que atañe a los resultados más importantes se obtuvo que los homicidios culposos ocasionados por accidentes de tránsito han ido incrementando, asimismo que los informes técnicos policiales no son valorados objetivamente por los juzgadores.

La conclusión principal es que el informe técnico policial dentro de la etapa probatoria del proceso penal, no es valorada objetivamente por los magistrados a razón que no están capacitados con las reglas del accidente de tránsito, en cuanto a ello sacan una resolución pronunciando el archivamiento del proceso.

Palabras Clave: Informe técnico policial, accidente de tránsito y Homicidio culposo.

Abstract

The objective of the investigation was to determine the probative value of the Police Technical Report in the crimes of wrongful death caused by traffic accidents, in the Unipersonal Courts of the city of Huaraz; For this, a qualitative non-experimental design investigation was carried out, as well as cross-sectional design, an investigation that was deepened with police normative knowledge, taking as space and time the Specialized Unit of the UPIAT-PNP-HUARAZ, 2018-2019.

With regard to the most important results, it was found that wrongful killings caused by traffic accidents have been increasing, as well as that technical police reports are not objectively assessed by the judges.

The main conclusion is that the police technical report within the evidentiary stage of the criminal process is not objectively valued by the magistrates because they are not trained with the rules of the traffic accident, in this regard they draw up a resolution pronouncing the filing of the process.

Keywords: Police technical report, traffic accident and wrongful death.

I. INTRODUCCIÓN

En cuanto a la observación de la realidad problemática, se tiene que, a efectos de tener un panorama objetivo sobre las causas que conllevaron a la producción de un accidente de tránsito, la cual ocasionó una muerte o varias muertes, la denominada Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú, en cada sede regional de nuestro país, constata, elabora y emite un informe técnico policial, el mismo que es incorporado por el Ministerio Público en sus acusaciones en la etapa intermedia, proceso inmediato o acusación directa, a fin de acreditar la técnica y científicamente, las causas por la cuales se ocasionó una muerte producto de un accidente de tránsito, cuya responsabilidad por negligencia, imprudencia, impericia o falta de conocimiento en el manejo automovilístico, se le atribuye al acusado que conducía o manejaba dicho vehículo accidentado.

Los accidentes de tránsito no solo es un problema a nivel nacional sino a nivel mundial, donde a diario se ven casos de accidentes de tránsito el cual se conceptualiza como hechos imprevistos en donde participa un vehículo automotor en la vía pública, que dicho accidente se puede producir por los distintos factores como el factor vehículo, humano, medio ambiente, donde como resultado se obtiene daños materiales, lesiones y muertes. Cuando sucede un accidente de tránsito con resultado de muerte (homicidio culposo), ante este hecho los encargados de la Policía Nacional del Perú realizan un informe técnico policial que será un medio de prueba que acredite la responsabilidad del sujeto activo que ocasionó dicho accidente, este medio probatorio será actuado en juicio por parte de la Fiscalía.

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Geografía de México (INEGI), informa que, en el año 2018, con respecto a los accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas, hubo un total de 335.103 accidentes provocados por la colisión con vehículo, colisión con peatón, colisión con objeto fijo y colisión con motociclista y asimismo hubo un total de 4, 227 muertes que incluye al conductor, pasajero, peatón y otras víctimas. En la información que nos brinda la INEGI, se puede observar la gran problemática que hay en el país de México asimismo la gran cantidad de personas que fallecen a consecuencia de los accidentes de

tránsito.

En la jurisdicción de la zona sierra del departamento de Ancash, respecto al cuadro estadístico de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales, investigados por la Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ, se pudo obtener la información con respecto a los homicidios culposos ocasionados por accidentes de tránsito que en el año 2018 se registró 88 muertes y en el año 2019 se pudo obtener la información que hubo 47 muertos por accidentes, puesto que en cada caso hubo una investigación minuciosa para identificar al sujeto activo quien ocasiono el accidente, seguidamente se realizan varias diligencias con presencia del representante del Ministerio Público, posteriormente el perito de la Policía Nacional elaborará su Informe técnico Policial, el cual es un medio probatorio fundamental en el proceso penal porque contiene todas las evidencias encontradas en el lugar de los hechos y este en la etapa probatoria debe de ser valorada adecuadamente.

El mencionado informe técnico, cuyas características y contenido ha ido mejorando y ampliándose acorde a los avances del nuevo proceso penal peruano, tiene una connotación importante, pues se trata de un "Informe" realizado por un perito donde contiene todas las diligencias realizadas del accidente; sin embargo, se ha advertido en los juicios orales que se llevan a cabo en los Juzgados Unipersonales de la ciudad de Huaraz, que dichas Informes Técnicos no son valoradas objetivamente por los magistrados del Poder Judicial, y muchas no son tomadas en cuenta para acreditar el grado de responsabilidad del conductor de un vehículo accidentado y que produjo la muerte de una o varias personas.

Esto es, en la gran mayoría de casos de homicidio culposo generado por accidentes de tránsito, no hay un valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, Juzgados Unipersonales de Huaraz, y ello ha conllevado, muchas veces, a la absolución del conductor responsable, generando impunidad y desconcierto en la familia de la víctima, quienes quedan al desamparo y olvido por parte de la justicia. En ese sentido, el informe técnico policial, realizado por la Policía Nacional del Perú, es un documento de carácter científico, técnico, objetivo y relevante que merece ser valorado objetivamente en los juicios orales, para así, lograr establecer las causas que dieron lugar al accidente del vehículo, y establecer el grado de

responsabilidad del imputado que conducía el citado vehículo; para así lograr una justicia más eficiente, objetivo, esclarecedor, y sobre todo, ilustrativo, tanto para los magistrados representantes del Ministerio Público, así como los del Poder Judicial.

Luego de la sustentación de los antecedentes de investigación, se planteó la siguiente interrogante ¿De qué manera los informes técnicos policiales, vienen siendo valorados como medios probatorios en los Juicios Orales, en los Juzgados Unipersonales de la Provincia de Huaraz?

La presente investigación se respalda a una Justificación científica, implica que si nos atenemos a que el objeto de la investigación es realizar un estudio teórico-científico acerca de la valoración de las variables: independiente como la dependiente, la investigación se justifica pues científicamente se dará un aporte; al diseñar, construir y validar, concepciones novísimas acordes con los últimos adelantos de la ciencia moderna, acorde con la doctrina de la problemática propuesta, dentro de una dinámica social cambiante; para así, poder hacer más efectiva la ejecución y desarrollo de la investigación, lográndose elaborar las conclusiones y recomendaciones con rigor científico.

Asimismo, la investigación cuenta con la justificación práctica implica que los aportes teóricos que forman parte del contenido del marco teórico de la presente investigación serán cruciales para lograr establecer aquellas sugerencias para la solución concreta del problema planteado, así como recomendar una serie de alternativas de solución práctica para obtener mecanismos de concreción de los objetivos propuestos. Además, cuenta con la justificación social implica que las soluciones teóricas propuestas constituyan mensajes específicos a la sociedad sobre el caso concreto, y forjar un sistema de justicia de garantía, de protección y tutela de la persona en su desenvolvimiento en la sociedad.

Por último, se consideró una justificación teórica del tema de investigación es relevante doctrinariamente desde una óptica genérica de la línea de investigación y, sobre todo, estrictamente desde las teorías jurídicas planteadas, y más concretamente desde el punto de vista doctrinario de las diversas instituciones sustantivas y adjetivas vigentes en nuestro país, con respaldo en la doctrina extranjera. En correlación con lo expuesto se analizó con detalle las teorías forenses generalmente aceptadas en el campo de las ciencias jurídicas penales,

acordes con el tema de investigación, así como los diversos principios, directrices, garantías, preceptos, líneas y reglas establecidas en nuestra Constitución Política, como norma rectora fundamental a tener en cuenta siempre en toda investigación.

La Investigación se sustentará en el cumplimiento y respeto de las siguientes normas nacionales: Constitución Política del Estado del Perú, Ley Universitaria Número 30220, Ley de Creación de la Universidad César Vallejo, Reglamento de Grados y Títulos, Guía de Productos Observables, Código Procesal Penal, Decreto Supremo N° 026-2017.

La presente investigación consta de un objetivo general: Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de la ciudad de Huaraz. Así mismo, se tiene los objetivos Específicos: (a) Establecer si el informe técnico policial tiene carácter probatorio en un proceso penal, (b) Determinar de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente de tránsito.

II. MARCO TEÓRICO

Ahora, en cuanto a los Trabajos Previos, en el ámbito Internacional, y de la revisión de los trabajos de investigación en los medios informáticos a nuestro alcance, tenemos la Tesis de García (2017), intitulada “Propuesta de Metodología para el Peritaje en Accidentes de Tránsito para la red vial Estatal E35 correspondiente a la Provincia del Cañar”, de la Universidad del Azuay, Cuenca – Ecuador, el trabajo de investigación tiene como objetivo Diagnosticar la situación actual del peritaje sobre accidentes de tránsito realizado en la Provincia del Cañar. Concluye con respecto al peritaje sobre accidentes de tránsito, es realizado por los miembros del Servicio de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), que pertenece a la Policía Nacional del Ecuador, quienes se encargan de realizar la investigación adecuada en campo mediante el manejo de un formato policial con respecto a la información de manera general en lo referente a la infraestructura vial.

A continuación, se presenta un resumen de aquellos trabajos que consiste en Tesis Nacionales que han podido ser ubicadas y que las mismas se relacionan en alguna medida con el tema de investigación; así tenemos a Vargas (2018), con el siguiente título: “Diseño Organizacional para la implementación de Secciones de Criminalística en los Departamentos de Investigación Criminal de la Región Policial Lima (2017-2018)”, el mismo que presenta las siguientes conclusiones: Que, la presente investigación tendrá como finalidad establecer un Diseño organizacional para implementar Secciones de Criminalística en los Departamentos de Investigación Criminal de la Región Policial de la ciudad de Lima. Y, en cuanto al aspecto económico, en la Región Policial de la ciudad de Lima, en calidad de Unidad Ejecutora, tiene la facultad y discrecionalidad para planificar los gastos que demanden el proceso de implementación del proyecto, el mismo no irrogará mayor inversión a esta unidad policial. Normativamente, no hay contradicción con ningún mandato legal, por el contrario, el Reglamento del Decreto Legislativo 1267, Ley de la PNP, establece el ámbito legal que sustenta la implementación del proyecto.

Ubicamos una segunda Tesis Nacional, de Juscamaita (2018), intitulada “Influencia de la Investigación Forense en la Escena del Crimen y su Aplicación

por los Peritos de la Policía Nacional del Perú, según el Nuevo Código Procesal Penal en la Jurisdicción del Cercado de Lima, 2015”, se tiene por objetivo general establecer si la investigación forense en la escena del crimen influye en la aplicación por los peritos de la policía nacional del Perú según el nuevo código procesal penal en la jurisdicción del cercado de lima, 2015. El autor realizó una investigación de diseño descriptivo de tipo básico puro. Concluye que el perito criminalístico de la Policía Nacional del Perú su función va a depender con relación a los protocolos o guías de procedimiento criminalístico, lo cual debe de ser cumplido por toda persona o los operadores de justicia que ingresan a la escena del crimen.

También, tenemos una tercera Tesis Nacional, perteneciente a Mendoza (2017), que lleva por título “Ineficacia de la Prueba Pericial realizada por los Peritos de Criminalística de la PNP, para el Proceso Penal, en el Distrito Judicial de Lima Norte, 2017”, se tiene como objetivo general Establecer la eficacia de las pruebas periciales efectuadas por los peritos de criminalística de la PNP para el proceso penal, en el Distrito Judicial de Lima Norte 2017, se utilizó como población a los abogados penalistas, fiscales , policía de investigación y peritos de criminalística de la Policía Nacional del Perú. La técnica que se empleó para la recolección de datos fue la entrevista y el análisis documental. El autor realizó una investigación de enfoque cualitativo. Concluye que las pruebas periciales dentro de un proceso penal no son eficaces, si bien es cierto cumple con los requisitos que exige el artículo 178 del código procesal penal del 2004, pero en casos de flagrancia la prueba no es valorada oportunamente.

Luego, tenemos que las teorías que sustentan la presente investigación científica serán los siguientes: En ese sentido la Policía Nacional del Perú (2013), conceptualiza el accidente de tránsito como un hecho de naturaleza culposa a consecuencia de la circulación de los vehículos, los cuales causan daños materiales, lesiones o muerte, los accidentes se producen por choque, volcadura, incendio, despiste, atropello entre otras.

Asimismo, All-Chamdi (2003), señala que los accidentes tienen como principal causa, el comportamiento de conducción inadecuado, con respecto a las intersecciones urbanas señalizadas en Riad. Por su parte Waizman, Shoval & Benenson (2015), menciona que el accidente de tránsito es consecuencia de la

falta de conocimiento donde interactúan los peatones y los conductores, en el momento que se enfrentan en una situación de tráfico peligroso. Por último, Singh (2017), en su investigación señala que en India las personas más vulnerables son los varones quienes enfrentan el mayor número de muertos, y que mayormente se producen los accidentes de tránsito durante las horas de trabajo y que los accidentes se ha vuelto un problema porque cada año se ve el incremento de accidentes de tránsito.

Al respecto, Del Busto; Días Pasapera y Valdivia Sotomayor, al hacer un estudio sobre los elementos del accidente de tránsito, citan los siguientes:

Elemento Hombre, es el elemento de mayor importancia, ya que es el ser humano quien participa en el tránsito, el hombre es quien conduce el vehículo en una superficie transitable, el cual mediante su razón o inconciencia acorta distancia, reduce o incrementa la velocidad, a consecuencia de ello se genera los accidentes; asimismo, se tiene en cuenta que el hombre es quien destina el desplazamiento del vehículo y que dicha conducta es determinante en los resultados; otra forma en que el hombre participa activamente como elemento importante en el tránsito puede ser como ocupante del vehículo o peatón siendo este último en forma indirecta. (Del Busto et al: 2012, 29)

Dentro del elemento hombre, encontramos lo siguientes: (a) Conductor, (Del Busto et al: 2012, 30-37), menciona que es el hombre a quien se le exige el otorgamiento de una Licencia de conducir, breveté o permiso, es decir no solo debe conocer las reglas de conducir, sino también las limitaciones del mismo. Entre algunas características básicas requeridas en una persona para que pueda conducir un vehículo "normalmente" se nombran: El órgano visual, el órgano auditivo, capacidad física, y reacciones. Por su lado Wang, Li & Lu (2014), menciona que el comportamiento de conductor es el aspecto importante en el sistema de la conducción, la cual influye su edad, género y la experiencia en la conducción.

(b) Peatón, (Del Busto et al: 2012, 30-37), menciona que es la forma de participación del elemento hombre en el tránsito. Esto podría tener una explicación en el hecho de que toda persona en el orbe es esencialmente peatón, inclusive los conductores cuando bajan de su vehículo, aún los recién nacidos que usan la calle en brazos de sus padres, quedan involucrados en este gran grupo de entes

activos del tránsito. Cabe rescatar que en este comportamiento inciden gran número de variables tales como: incapacidad de decodificar las señales instaladas en las vías, ignorancia de las disposiciones reglamentarias vigentes, factores emocionales incompatibles con la seguridad vial, distracción, uso incorrecto de la vía y otras de su desconocimiento; de ahí que la educación vial debe ser a los peatones como el aprender a leer y escribir a los niños; (c) Ocupante, La conducta de este elemento en el tránsito es más relativo, su situación depende de los otros elementos del tránsito (vía, vehículo e incluso del mismo hombre como conductor). Es decir, el ocupante, no adquiere mayor trascendencia en este estudio o trabajo, en vista que sus actitudes, usualmente no están directamente conectadas con los factores contributivos de un accidente de tránsito, aunque muchas veces es una víctima de ellos; es decir, se diría que son generalmente elementos pasivos de las consecuencias generadas por otros. (Del Busto et al: 2012, 30-37).

Elemento Vía, las personas hacen uso de la vía, la cual se encuentra dentro de su normatividad como a los riesgos que estos dan la posibilidad de producir un accidente. Si se conocen los riesgos de la vía entonces se pueden evitar los accidentes y así se estarían salvando vidas. (Del Busto et al: 2012, 38)

Entonces en los elementos tenemos: (a) Denominación, la identificación de una vía se hace por su denominación y los criterios para su denominación se basan en que identifiquen un sector urbano y dentro de él se unifique la nomenclatura de una zona. En el ámbito rural más que la denominación propia de una vía se acostumbra a denominarla como la vía por la cual se puede llegar a un determinado poblado o lugar; (b) Ubicación, consiste en precisar a un punto, que debe ser fijo, identificable, visible; ya sea en una zona urbana o rural; (c) Clase, Aunque en nuestro medio no existe una clasificación por jerarquías, pero de acuerdo a la normativa vigente se puede considerar de la manera siguiente: Autopista, avenida, jirón, calle, pasaje, alameda, malecón, carretera; (d) Nivel, podemos considerar dentro de los niveles: vía superficial (se encuentra al nivel del suelo, elevado o subterráneo); vía cruce (intersección comprendida en la prolongación, desnivel a través de puentes peatonales o paso para vehicular, y mixto tanto para peatones como para vehículos; (e) Zonas, se encuentran consignadas los siguientes lugares: de reposo, reservada, escolar, de seguridad,

militar policial, arqueológica, rígida o prohibida, céntrica, periférica, urbana, rural; teniendo cada una de estas zonas una indicación respectiva; (f) Señalización, existen dispositivos que sin constituir señalización son utilizados con fines preventivos. Pero se debe tener presente que existen las señales verticales (semáforos, guardavías, delineadores) y horizontales (marcas y letras en la calzada); (g) Forma, se puede encontrar en la vía 03 formas de prolongación: recta, curva y sinuosa o contracurva; (h) Sentido, Es la orientación que sigue la corriente de tránsito, este sentido de tránsito debe estar especificado en la calzada por medio de señales; (i) Partes de la vía, existen diversas modalidades en las partes de la vía como las que se nombran a continuación: vereda, sardinel, orilla, berma, calzada o pista, carril, cuneta, cruceo de peatones, isla de seguridad, alcantarilla, pretil, separador; (j) Material, se tendrá en cuenta el material empleado en la construcción de la vía, en relación a la pavimentación, afirmado, pulido, señalización de las pistas y acabado; (k) Estado de conservación de la vía, El estado y conservación de la vía puede constituirse en causa directa o indirecta de un accidente de tránsito para tal efecto se debe tener presente el estado de la vía a fin de evitar accidentes de tránsito. Las condiciones imperantes determinan las características físicas; (l) Iluminación, existe una relación importante entre la luz y el color de la calzada; haciendo que este resalte más o menos notorio según sea el color de la calzada. En la luz natural se toma en cuenta la luz solar y la luna; y en la luz artificial está considerada la luz de los vehículos y el alumbrado público. (Del Busto et al: 2012, 40-61)

Elemento Vehículo; considerado como un artefacto que ha sido fabricado o elaborado por el hombre con el propósito de trasladar a las personas de un lugar a otro. Los podemos clasificar de la manera siguiente: i) Tipo de tracción, ii) Número de ruedas y iii) Tipo de carrocería. (Del Busto et al: 2012, 77)

Elemento Medio Ambiente, se precisa que en los accidentes de tránsito intervienen los elementos hombre, vía y vehículo y no toman en cuenta las condiciones climáticas o elemento ambiente. Su vinculación con el accidente en particular y con el tránsito en general resulta innegable. (Del Busto et al: 2012, 99)

La observación de eventos que constituyen el tránsito permite detectar esta relación. Si el ambiente es causa directa, total y determinante del evento, el hecho constituye más que un accidente de tránsito, un caso fortuito. Se considera como

elemento ambiente: (a) El aire, utilizado por el policía de tránsito a la hora de ejecutar el silbato, hasta por las bocinas o sirenas manuales de las locomotoras a vapor constituye un elemento importante. Existe otra relación de hombre y aire, al producirse en los vehículos con fuga de aire en el sistema de escape de gases. Este aire contaminado puede producir gases tóxicos los mismos que provocarán sueño en los ocupantes o el conductor pudiendo alcanzar consecuencias fatales, (b) El viento, constituido por el aire en movimiento. El viento puede ser constante o presentarse por rachas, en una u otra dirección, y la fuerza de este, acerca o retarda la marcha de un vehículo. Otro efecto es cuando vehículos mayores por su estructura permiten el paso del viento por su parte inferior el que por su fuerza puede obrar como zancadilla sobre los vehículos menores, pudiendo producir un despiste; (c) La nieve, es la precipitación de hielo en forma de copos, y que al impactar contra la vía o los vehículos tienden a deformarse, haciendo que se formen unas capas que obstaculizan o impiden el tránsito peatonal o vehicular. La nieve al caer sobre la luna parabrisas se va acumulando en ella, entorpeciendo el movimiento oscilatorio de las plumillas motivando en zonas donde es frecuente su caída, el uso dentro de la luna parabrisas del llamado “descongelador” cuyo fin es provocar el derretimiento de la nieve, (d) El granizo, Granos duros de hielo de color blanco y opaco que al caer sobre la vía restan estabilidad a los peatones y vehículos. El granizo sobre la calzada son un peligro de por sí, más aún, si se corre sobre ellas. Los peatones son fáciles presas de golpes y de quedar sobre la pista ante el riesgo del tránsito rodado, (e) La escarcha, Es fina, vidriosa y muy resbalosa, haciendo que la vía se presente insegura para el tránsito peatonal y vehicular al no brindar la suficiente fricción para la circulación, particularmente con el calzado de suela de jébe liso, (f) La helada, Resultado de la evaporación de la escarcha se conoce como fenómeno de la helada, al generarse el vapor de agua sobre la pista forma una especie de neblina que alcanza una altura aproximada hasta un metro de altura. (g) El hielo, En zonas donde la temperatura helada es permanente, dificulta el encendido del motor pudiendo llegar a congelarse el agua en su interior. Tal situación exige que se tome medidas de previsión, como el uso de anticongelantes, a fin de evitar malestares sobre el tránsito. (h) La humedad, Es el aire saturado con alto grado de humedad, esto oxida, corroe las carrocerías, piezas metálicas de vehículos, inclusive llegando a producir grietas en las paredes

de las llantas del vehículo. (i) El rocío, Pequeñas gotas que se forman sobre las superficies, de fácil observación, presentan un peligro para el tránsito vehículos como ferroviario. (j) Rayo – Trueno – Relámpago, es un fenómeno apreciado desde diferentes percepciones. El rayo es la descarga eléctrica. El relámpago es el haz luminoso y el trueno su ruido. Se presenta en temporadas de lluvia, haciendo que las llantas o neumáticos intervengan como aislante de la electricidad, mientras que en los trenes se requiere de pararrayos. (k) Llovizna, Precipitaciones menudas de gotas de agua, dando la impresión como si las gotitas flotaran en el aire. Se les denomina garúa y presenta malestar en el conductor. (l) Lluvia, Precipitaciones de gotas de agua de mayor diámetro a la llovizna. Son de mayor consideración cuando se trata de tomar precauciones de seguridad. (m) Niebla y neblina, Aire sobresaturado de agua forma niebla y la neblina. Ambas están constituidas por minúsculas gotas de agua o mezcladas con partículas de polvo que flotan en el ambiente. Las consecuencias son en lo concerniente al elemento hombre, la limitación de su campo visual. Como medidas de seguridad en las zonas donde la neblina es casi permanente y peor si la pista es por alguna otra razón peligrosa. Se recomienda que todo conductor al ingresar a una zona con neblina ya sea de día o de noche lo debe hacer con luces exteriores encendidas a fin de evitar consecuencias negativas. (n) El frío, complica la digestión de los alimentos de los ocupantes, así como la falta de renovación de aire trae consigo el empañamiento de vidrios. Resultando ser la visibilidad del conductor ligeramente afectado, (ñ) El calor, El incidir los rayos del sol sobre la superficie lisa del capot hace que el ángulo de reflexión repercuta en la capacidad visual del conductor. Como recomendación general, se debe tener siempre presente que en todo caso la velocidad siempre debe ajustarse a las condiciones atmosféricas (Del Busto et al: 2012, 99- 113).

Por su lado los autores Lee, Jung, Noh, Yoon & Cho (2015), precisan que el accidente de tránsito se produce a razón del descuido de los conductores y de la gran influencia de los factores climáticos en las carreteras, siendo la precipitación, la humedad, la visibilidad, la temperatura y la cantidad de nubes y la velocidad del viento. Asimismo, por su lado, Soehodho (2017), menciona que en Indonesia como en muchos otros países los accidentes de tránsito muestran cifras muy altas y por el consenso realizado se obtuvo como resultado tres factores: a) los factores

humanos son los que tienen mayor influencia en producir los accidentes de tránsito; b) los factores del vehículo, se precisa que en Indonesia las motocicletas representan el mayor número de incidencias en accidentes de tránsito y por último tenemos c) los factores externos, que incluye las carreteras.

Asimismo, señala Staubach (2009), realizó un estudio de 474 casos de accidentes teniendo como factores de los accidentes de tránsito al conductor y los subsistemas del vehículo, asimismo los resultados de los estudios mostraron que los accidentes fueron influenciados por la distracción y la reducción de la actividad. Por último, los autores Xi, Zhao, Li & Wang (2016), señalan que los factores de los accidentes de tránsito pueden dividirse en vehículo, conductor, carretera y el medio ambiente y mencionan que en el año 2012 hubo 46 mil accidentes de tránsito en China, de los cuales hubo 11 mil muertos y 50 mil heridos, es por ello que han creado un Sistema integral de información para tener un registro detallado de los accidentes de tránsito.

En cuanto al tema de las fases del accidente de tránsito, se verifica que todo accidente de tránsito se origina en fases que generalmente empieza con la percepción del riesgo y culmina con la participación de las unidades de tránsito. (Del Busto et al: 2012, 114)

Fase de la Percepción, consiste en recibir información objetiva a través de los órganos sensoriales, la que inmediatamente es apreciada, analizada, seleccionada y valorizada, a fin de tomar una medida evasiva ante el peligro. La percepción depende de la capacidad funcionar de los órganos de los sentidos, de la atención, de la presencia de factores somáticos y síquicos, así como de las condiciones favorables o desfavorables, ajenas a la persona que se presenta según los casos. La percepción del riesgo o del peligro puede llevarse a cabo no solamente por la vista, sino también por otros sentidos. Por la vista se puede percibir la presencia de un obstáculo, su identidad, su dimensión, la distancia a que se encuentra, la presencia de una señal, la luz del semáforo, etc. Por el oído, el toque del silbato del policía, la sirena de un vehículo de auxilio, etc. Por el olfato, el olor de gases tóxicos provenientes de una avería en el sistema de escape, olor a quemado, su ubicación, ya sea en el motor, la batería u otro lugar, etc.; por el tacto, al presionar el pedal del freno, el zapato resbala por estar mojada la suela o el jebe protector del pedal muy gastado. (Del Busto et al: 2012).

Fase de decisión, es la fase de percepción, los órganos sensoriales juegan un papel importante, pero lo esencial es la interpretación de la información recibida y su transformación en acciones, lo que va a determinar la calidad de la conducción y de la maniobra evasiva presentado el momento. La Fase de Decisión, consiste en la determinación de una acción por efectuar, a mérito de la interpretación de la información captada en la Percepción. (Del Busto et al: 2012, 120)

Las maniobras que están al alcance del conductor están supeditadas a las condiciones del vehículo, de la velocidad y del espacio; estas pueden ser: disminuir velocidad, acelerar, a fin de evitar ser chocado, retroceder y por último girar a la derecha o izquierda. (Del Busto et al: 2012, 120)

Fase de conflicto, es la fase donde llega a consumarse el accidente. Pueden presentarse como ocurre en los choques, en que después del contacto inicial, máximo enganche los vehículos recorren un espacio enganchados antes de producirse un desplazamiento final aislado, convirtiéndose esto en área de conflicto. (Del Busto et al: 2012, 124)

La importancia de la ubicación y posición final radica en que son el punto de partida para la visión retrospectiva de la secuencia del accidente y permite deducir las fuerzas intervinientes, la forma y secuencia del evento, la velocidad de impacto, el desplazamiento final, etc. (Del Busto et al: 2012, 124)

Conforme a la doctrina internacional sobre accidentes de tránsito, tenemos las siguientes apreciaciones: El objetivo del presente estudio es la investigación de la gravedad de los accidentes de tráfico por tipo de vehículo. Por esa razón, un conjunto de datos que consiste en que, se analizaron 59.316 accidentes registrados en Grecia y se desarrollaron modelos matemáticos aplicando regresión logística normal. Se examinaron tres expresiones de gravedad del accidente: i) el número de muertes dividido por el número total de involucrados vehículos, ii) el número de lesiones graves dividido por el número total de vehículos involucrados y iii) el número de lesiones leves dividido por el número total de vehículos involucrados. Además, se desarrollaron modelos de gravedad de accidentes separados para cada tipo de vehículo. Se identificó el efecto de varios parámetros, como el tipo de choque y las condiciones climáticas sobre la gravedad del accidente para cada tipo de vehículo (automóvil, ciclomotor, motocicleta, autobús y camión). Los automóviles involucran tanto vehículos

privados como vehículos utilizados para fines comerciales (como los taxis). En general, las buenas condiciones climáticas y los accidentes nocturnos aumentan la gravedad. Por otra parte, choque los tipos afectan constantemente la gravedad del accidente. (Yannis, Theofilatos, Pispiringos: 2016, pp. 2081-2088)

Señala (Cavallazi: 1957, 56), Los accidentes automovilísticos en el ámbito territorial italiano, implican una serie de eventos no deseables, pero que se suscitan en cada momento, del día, esto implica durante la mañana, tarde, y en las noches. Existe un porcentaje elevado de casos que se producen en las noches, en los que los automóviles embisten a los peatones en las zonas de las veredas, produciéndoles graves lesiones. Por su parte los autores Kaygisiz, Senbil & Yildiz (2017), mencionan que los accidentes de tránsito en Eskisehir (Turquía) tienen como consecuencia muertes y lesiones, motivo que han desarrollado dos conjuntos, el primero con respecto a la seguridad vial, y el segundo la utilización de modelos de regresión de datos, donde en ambos se consideran tres tipos de accidentes y son: vehículo peatonal, vehículo - vehículo y los accidentes combinados, en la que consideran para la prevención de los accidentes de tránsitos, primero el tránsito público debe regularse reubicándose tomando medidas de seguridad a su alrededor; segundo el mejoramiento de las calles, carreteras y tercero la revisión de la tierra previa construcción de las pistas.

Asimismo, señala (Chevalier: 1997, 23), se ha venido realizando campañas de prevención de los accidentes de tránsito en distintos lugares de las afueras de la ciudad de París, por cuanto dichos accidentes han ido en incremento, y consecuentemente, producido muchas víctimas siniestras, dejando muchas familias con sufrimiento. Por su lado Zhang, Yau & Chen (2013), señala que para la reducción de los accidentes de tránsito se necesita medidas que regulen con respecto al tránsito enfocados en los tipos de vehículos y grupos de conductores respecto a los factores de riesgo humano, vehicular y ambiental, enfatizando que las medidas adoptadas serían la inclusión de programas de seguridad vial, aplicación de normas de tránsito y las mejoras en las carreteras, esto serviría para la reducción de muertes, lesiones y accidentes.

Muchos aspectos mecánicos inciden en la comisión de las volcaduras de vehículos motorizados. La estructura vehicular, de la carrocería, muelles, sistema de luces, etc., determinan de manera directa la probabilidad de producción de

accidentes. Todo vehículo motorizado debe de estar en mantenimiento permanente, revisión exhaustiva, y control integral de su sistema de funcionamiento, no solo mecánico, sino también, electrónico. (D. Cesary and Cavallero: 1986, 278).

Salinas (2019), nos menciona que el delito de homicidio culposo, es la muerte causada por una persona de manera no intencional a otra, teniendo como sanción una pena privativa de libertad, asimismo nos menciona que en otras legislaciones el delito antes mencionado es conocido como homicidio por imprudencia, por culpa o por impericia. Por su lado Peña (2010), señala que el delito de homicidio culposo se tiene que tener en cuenta cuatro puntos fundamentales a) la muerte de una persona, b) el hecho se haya producido por la negligencia del autor, c) que la conducta negligente haya sobrepasado el riesgo y d) indagar si el hecho producido es consecuencia de la conducta del autor.

La tipicidad, Valarezo, Valarezo & Duran (2019), señalan que para la configuración del delito es esencial la tipicidad, donde se analizara la conducta que se ejecutó por algún sujeto, se encuentre tipificado en la ley penal, y en caso que la conducta no se encuentre previsto pues no se le aplicara ninguna sanción bajo el principio de legalidad. Asimismo, Reategui (2014), menciona que la tipicidad viene hacer el proceso de verificación donde la conducta que se realiza tiene que encuadrar dentro del tipo.

La tipicidad objetiva, Salinas (2019), considero a: sujeto activo, sostiene que el delito de homicidio culposo es un delito común y teniendo como sujeto activo a cualquier persona; sujeto pasivo, puede ser cualquier persona, teniendo desde un naciente hasta a un enfermo incurable, entonces el sujeto pasivo viene hacer la persona en la que recae la acción culposa; bien jurídico protegido, en el delito de homicidio culposo el bien jurídico viene hacer la vida humana de manera independiente.

La tipicidad subjetiva, para la configuración del delito de homicidio culposo el autor infringe en debido cuidado actuando de manera negligente, imprudente y sin la observancia de las reglas técnicas de la profesión, es decir el autor actúa con culpa porque no tiene la intención de causar la muerte de otra persona.

La Policía Nacional del Perú (2013), define al Informe Técnico como aquel documento que contiene el razonamiento técnico del desarrollo del accidente de

tránsito, asimismo toda información recaba que sustentara las conclusiones y el factor que contribuyo para producirse el hecho. El Informe es elaborado por el personal de las Unidades Especializadas de Policía Nacional del Perú en las Investigaciones de Accidentes de Tránsito, lo cual le remitirá el informe a la autoridad judicial.

En la estructura del Informe Técnico, primero: se recabara los datos de la intervención donde se verificara que clase de accidente, cual fue la consecuencia, el lugar de la jurisdicción, la autoridad que solicita la intervención, fecha y hora del accidente asimismo la hora de la comunicación del hecho y la fecha y hora de la intervención, también se señalara las unidades participantes y la clase de vía; segundo: la identificación de las unidades de tránsito, como las características, medidas, los documentos (Soat, tarjeta de identificación y otros), el examen del vehículo, daños, las generalidades de derechos del conductor y por ultimo todas las diligencias efectuadas, Tercero: la testificación de los testigos presenciales y referenciales; cuarto: la descripción analítica de la inspección técnico policial (la vía, la iluminación, el área de maniobralidad, la visibilidad, fluidez vehicular); quinto: Las conclusiones (factores intervinientes, infracción del reglamento de tránsito y del código penal; sexto la acción preventiva y por último se anexa los documentos.

Bernales (1997), indicó que al realizar una valoración de la prueba el juez deberá analizar individualmente cada medio probatorio y de forma conjunta, mediante un razonamiento técnico y aplicando las reglas de la sana critica (p.483). Asimismo, Pérez (2018), precisó que la valoración de la prueba es la fase final de la actividad probatoria, son aquellas operaciones mentales realizadas de manera lógica por parte del juzgador, sobre cada medio de prueba. Esta valoración permite comprobar la ocurrencia del hecho, genera convicción, permite alcanzar la certeza plena, y es una forma suficiente para destruir o acreditar la presunción de inocencia del investigado (pp.6-8). Por su lado Neyra (2015), precisa que la valoración de la prueba viene hacer el último momento, donde el órgano jurisdiccional realizara un análisis razonable sobre el valor que acreditan los medios probatorios. El objeto es establecer una conexión sobre la veracidad y falsedad de los medios probatorios sobre los hechos de litigio. Por último, Pastor (2018), menciona que la valoración de la prueba es la última fase de la actividad

probatoria, mediante la cual se establecerá la eficacia de la prueba y se determinará la utilidad sobre la reconstrucción de los acontecimientos.

Por otro lado los autores De Luca, Navarro y Cameriere (2013), señalaron que existe una disyuntiva en la valoración de la prueba científica por parte de los jueces, porque en muchos casos los jueces desconocen, las metodologías que aplican los peritos para efectuar sus exámenes y sus dictámenes, asimismo precisaron que en España últimamente se presentaron errores en los exámenes periciales cometidos en casos reales como de la familia Bretón, denotándose que los conocimientos científicos carecen de una solidez científica y están dotadas de incongruencia al transmitir los resultados al proceso judicial para acreditar un hecho (p.1). Asimismo, Nakasaki (2017), menciona que en la prueba científica no solo se demostrara a partir de los conocimientos sino en la aplicación de la ciencia con la cual se tendrán conclusiones más próximas a la verdad de algún hecho ocurrido.

En segundo lugar, tenemos el estudio del Informe pericial científico. Para Gozáini (2007), el uso de la prueba científica generó grandes niveles de respaldo y aceptación por el juzgador, ya que le produce una mayor convicción sobre la ocurrencia del hecho criminal, el grado de certeza que se genera este tipo de prueba se debe a que son realizadas por personas especializadas en la materia, que se valen de la aplicación de métodos científicos y son regidas por principios de rigor científico que respaldan su informe (p.1). Según Gozáini (2007) el informe pericial científico vendría hacer la expresión de un razonamiento objetivo, un análisis técnico sobre los indicadores de investigación (p.2).

De acuerdo a Gallo (2009), el informe pericial resulta de interés para la investigación. Este informe pericial debe tener ciertas características, como ser interpretativo, porque a través de la observación el perito puede elaborar su hipótesis de las causas, relaciones y efectos de la investigación, debe ser objetivo, pues al ayudarse de instrumentos científicos para el análisis de los medios de prueba, sus resultados tienen mayor credibilidad y su pronunciamiento no se basará en simples conjeturas, debe ser analítico, pues su comprobación resulta de la aplicación de procedimientos o métodos científicos y valorativas porque del análisis se realiza un juicio basado en las leyes de la ciencia (pp.363-377). Por su lado Neyra (2015), menciona que la prueba pericial tiene como finalidad averiguar

el problema, aduciendo a la verdad con una explicación científica o técnicamente según la experiencia del perito. En el sistema peruano la valoración de la prueba está a la libre convicción del juez teniendo en cuenta los principios de la sana crítica.

También, se tiene la temática de la naturaleza probatoria del informe pericial. Según Taruffo (2008), indicó que por su naturaleza un peritaje es un medio de prueba, que permite establecer la verdad de los hechos, en el cual se apoyan las partes para sustentar sus pretensiones (p. 15). Asimismo, Bravo (2010), señala que la prueba es el elemento esencial en el proceso penal, ya que ellas permiten determinar que el hecho concreto se encuentra tipificado. Para la aplicación de la ley penal, se requiere contar con medios de pruebas que sean confiables a fin de descubrir la verdad real y garantizar una decisión judicial justa, el objeto de la prueba es proporcionar una variedad de supuestos en los cuales puede verse materializado un ilícito penal, las pruebas pueden ser testimoniales, como la declaración de testigos, ellos permitirán contar los hechos que han percibido o presenciado del hecho punible, las pruebas documentales, son aquellos documentos donde expresan a cabalidad el alcance de la obra, estos pueden ser los documentos escritos, las reproducciones fotográficas o cinematográficas, las grabaciones, las copias fotostáticas, el télex y en general cualquier otra declaración o representación mecánica de hechos o cosas. La prueba pericial se caracteriza porque emplea técnicas científicas, para la investigación, verificación y calificación de hechos, que se materializan en el informe pericial, firmado y sellado por el perito (pp.1-74).

Por su parte Alimardani & Chin (2019), señala que en Australia hay problemas de neurociencia en varias jurisdicciones, la neurociencia de la evidencia significa que las evidencias deben de ser valorado como tal y no ir más allá de los datos que pueda contener ni tampoco hacer afirmaciones de las que no se puede defender. Asimismo, menciona que los tribunales consideran varios factores para determinar la condena del investigado.

En ese sentido, diremos que la naturaleza probatoria del informe pericial tiene la calidad de una prueba idónea, confiable y efectiva, sustentada en que se aplicaron métodos científicos para su comprobación, resultando ser irrefutables y generando un alto grado de certeza en la toma de decisión del juez.

III. METODOLOGÍA

3.1. Tipo y Diseño de investigación

El tipo de investigación, en el proyecto de investigación es básico, y dentro de ello, aplicado a la investigación jurídica, es Jurídico social.

El diseño de investigación que corresponde a la investigación, según Sampieri (2003), señala el diseño no experimental, así como el diseño transversal, que consisten en que se recolectará datos en un solo momento sin intervenir en el ambiente, donde no habrá manipulación de las variables; y el diseño retrospectivo, por cuanto trataremos e investigaremos de sucesos que ocurrieron con anterioridad a la elaboración del proyecto, y que culminaron con la emisión de los informes periciales.

El enfoque es cualitativo, al respecto Monje, (2011), señala que en toda información cualitativa no habrá un manejo estadístico, siendo su estructura que estudia más el proceso que la obtención de resultado.

El nivel de investigación, (Hernández, Fernández y Baptista, 2003), señala que el tipo de investigación descriptiva, en primer lugar, busca observar y luego describir el comportamiento de un sujeto sin intervenir sobre él.

3.2. Categorías, Subcategorías y matriz de categorización:

Ámbito temático: Valor probatorio del Informe Técnico Policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito.

Problema de Investigación: Si dentro de los juicios orales los jueces le dan la valoración probatoria adecuada al Informe Técnico Policial en delitos de Homicidio Culposo ocasionado por accidente de tránsito.

Preguntas de investigación: De qué manera los informes técnicos policiales, vienen siendo valorados como medios probatorios en los Juicios Orales.

Objetivo General: Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de Huaraz.

Objetivo Específicos:

- O.E.1.: Establecer si el informe técnico policial tiene carácter probatorio en un proceso penal.
- O.E.2.: Determinar de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente de tránsito.

Categorías:

- Homicidio Culposo ocasionado por accidentes de Tránsito.
- Elemento del Accidente de Tránsito.
- Medios probatorios en los Juicios Orales.

Sub – categorías:

- Fases del Accidente de tránsito
- Hombre, vía, vehículo y medio ambiente
- El informe técnico policial

3.3. Escenario de estudio:

El escenario de estudio de la presente investigación se realizó en la circunscripción de la Unidad Especializada en Prevención de accidentes de tránsito-PNP-HUARAZ, área encargada en ver los casos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito.

3.4. Participantes:

Los sujetos que participaron en el estudio de la presente investigación fueron los peritos de la Unidad Especializada UPIAT-PNP-HUARAZ, quienes forman parte de la investigación para determinar las causas que conllevaron a ocasionar el tránsito, asimismo, toda información recabada se plasmó en la investigación.

3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos:

Hernández, Fernández y Baptista (2006), menciona que la recolección de datos busca recopilar y medir información por medio de los humanos, comunidades. Para la recolección de datos de la presente investigación se tiene la entrevista donde se realizará doce preguntas a los peritos de la unidad especializada de la UPIAT con respecto al valor probatorio del informe técnico policial. Asimismo, precisa que la entrevista el investigador es quien tiene la función de entrevistar, revisar documentos y observar.

La entrevista es un instrumento que permite la obtención de información y que se utiliza este instrumento cuando no se puede observar algún problema por su complejidad, la función del entrevistador es crear un ambiente de confianza con el entrevistado, donde se tendrá que desenvolverse de manera clara para que el entrevistado pueda responder de manera adecuada.

La entrevista: Se ejecutará o empleará a los expertos en la materia con respecto al tema de la investigación, los cuales tendrán que brindar su opinión crítica y jurídica sobre el problema de la investigación.

3.6. Procedimiento:

El procedimiento se realizó en tres etapas: Primero se elaboró la entrevista que consta de 12 preguntas, seguidamente se hizo validar el instrumento por dos expertos en la materia que participaron dos abogados penalistas y un Metodólogo

Segundo una vez validado el instrumento se procedió a realizar entrevista a los peritos de la Unidad Especializada UPIAT-PNP-HUARAZ, en la que cada entrevista duró un aproximadamente entre 15 a 20 minutos y por último toda la información que se recabó al momento de entrevistar se plasmó en el siguiente trabajo de investigación.

Finalmente, se analizará los resultados, procediendo a elaborar las conclusiones y recomendaciones correspondientes.

3.7. Rigor científico

Se identificó el nivel de rigor científico de la presente investigación, usando la técnica de cuestionario, para ello se elaboró un instrumento para evaluar la confiabilidad de la investigación, siendo dicho instrumento la entrevista, la cual fue validada por dos expertos en materia penal y un metodólogo.

3.8. Método de análisis de datos:

Flick (2013), menciona que el análisis de datos viene hacer un paso de una serie de pasos dentro de un proceso de investigación, el análisis se producirá cuando se tenga acceso al campo donde se aplicará la muestra. Asimismo, precisa que se realiza un análisis intensivo cuando se ha recopilado la información, también señala que el análisis de datos cualitativo puede ser un paso central de la investigación cualitativa.

Para el análisis de datos se realizó la aplicación de la guía de entrevista, con el propósito de dar respuesta al problema y a los objetivos del presente trabajo de investigación.

3.9. Aspectos Éticos

En cuanto al tema de los aspectos éticos considerados en la presente investigación, se tiene la originalidad y sustancial porque paso por el programa de TURNITIN, donde se obtuvo un 14% de similitud obteniendo como respuesta que se encuentra dentro de los parámetros de originalidad, asimismo en la presente investigación se respetó los derechos de los autores consignados dentro del marco teórico como en la parte metodológica porque se realizó las citación de referencias bibliográficas de conformidad con el sistema de las normas APA.

IV. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

4.1. Resultados

Los informes técnicos policiales son elaborados por peritos especializados de la UPIAT, quienes se constituyen al lugar de los hechos con la finalidad de realizar una investigación exhaustiva recolectando las evidencias, huellas y vestigios, para detallar en el informe y determinar cuál fue el elemento que causó el accidente de tránsito ocasionando la muerte del peatón, conductor, pasajero.

Con respecto al primer objetivo de la presente investigación sobre establecer si el informe técnico policial tiene carácter probatorio en un proceso penal, se considera que los informes técnicos policiales si tienen carácter probatorio por cuando en el informe se detalla, se explica los hechos suscitados en un accidente de tránsito, mediante la cual se llega a determinar las causas del siniestro vehicular. Se considera que el informe técnico tiene una explicación teórica y científica de los hechos suscitados.

Los medios de prueba vienen hacer los instrumentos dentro de un proceso penal, se actuarán en la etapa probatorio, de tal forma buscar la certeza del juzgador, si bien los medios probatorios son esenciales para poder acreditar la responsabilidad de un investigado o investigados, sin embargo, si no existiera los medios probatorios pues no se podría generar responsabilidad penal a ninguna persona. Entonces los medios probatorios establecen las causas del accidente de tránsito mediante el informe técnico ya que contribuye como una herramienta y/o carga probatoria para un proceso posterior, asimismo es importante porque corrobora dentro del análisis el desarrollo de un accidente de tránsito.

El informe técnico policial debe de entenderse como aquel documento que contiene el razonamiento técnico del desarrollo del accidente de tránsito, asimismo toda información recaba que sustentará las conclusiones y el factor que contribuyo para producirse el hecho, este documento viene hacer parte importante dentro de una investigación porque determina cual fue el elemento que causó el accidente, los elementos de un accidente de tránsito son: elemento hombre, vía, vehículo y medio ambiente. En los años 2018 y

2019, el elemento de tránsito que predominó para que se produzca el accidente de tránsito fue el elemento hombre, considerándose que el conductor que se encontraba en estado de ebriedad, cansancio y la inobservancia de reglas de tránsito, asimismo como un factor contributivo el medio ambiente.

Con respecto al segundo objetivo que es determinar de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente de tránsito, al no existir la fase de percepción, no existe posibilidad alguna de ejecutar maniobra evasiva, así como el tiempo y espacio necesario que evite su realización de alguna conducta del conductor o peatón; en ese contexto lógicamente no existe ninguna reacción de maniobra evasiva de parte del conductor, por ello, no es posible aminorar las consecuencias y mucho menos evitar el accidente; en tal sentido el conductor se encontraría alejado del manejo a la defensiva dejando a un lado su responsabilidad como conductor atento, listo y precavido en su eje de marcha el cual coadyuva la reacción realizando una maniobra evasiva; es por ello si no existiera esta fase determinante en el inicio de una evolución del accidente de tránsito no hay forma de cómo evitar un suceso dañoso porque la percepción es el momento y lugar en el que el conductor se tiene que darse cuenta de la circunstancia anormal que podía terminar en accidente, es donde que se ve el evento, reconocerlo y valorarlo, es donde que el conductor determina el grado de atención y la posibilidad o no realizar maniobra evasiva. La percepción del peligro es ver, presentir, oír o comprender la situación real imprevista o inesperada que pudiera tomarse como un indicio de que está a punto de producirse un accidente, ósea percibir un peligro implica el reconocimiento del mismo, si el conductor ignora o no se percata de lo que ve, constituye un peligro y no podrá percibirlo como tal.

Por último tenemos el objetivo general que es determinar el valor probatorio del informe técnico policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de la ciudad de Huaraz, después de haber realizado la investigación se determinó que el informe técnico policial no es valorado objetivamente por los juzgadores motivo que desconocen la forma técnica y los procedimientos de la

investigación de accidentes de tránsito y al final se pronuncian con una resolución dando por archivado el proceso y absolviendo al investigado, en el informe técnico policial se detalla minuciosamente los hechos de la investigación, asimismo los datos del investigado como también de la víctima y el estado de funcionamiento del vehículo plasmado en peritaje en constatación de daños materiales.

Los especialistas de la Unidad de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito UPIAT PNP Huaraz, como especialistas intervienen e investigan accidentes de tránsito con consecuencias fatales (muerte), accidentes de tránsito con fuga, de connotación y complejidad del hecho, emitiendo informes técnicos de carácter oficial cursándose hacia las autoridades correspondientes, quienes establecen la culpabilidad o responsabilidad de las partes, todas las diligencias que realizan los peritos se encuentran plasmados de manera detallada en el informe, el cual debería ser valorado objetivamente por los conocedores del derecho.

Si bien no se da una valoración objetiva del informe técnico policial, es a raíz que en nuestra provincia de Huaraz no hay un juzgado especializado en accidentes de tránsito, es por ello a la debida complejidad y tratamiento de la investigación, desconocimiento o falta de capacitación de los operadores de justicia en temas relacionados a accidentes de tránsito, desconocen las terminologías técnicas (por ser un documento con instrumentos técnicos y científicos) desmereciendo el valor de un informe técnico policial dentro del proceso penal, asimismo en muchas ocasiones el Ministerio Público lleva al sobreseimiento de los casos por accidente de tránsito por tratarse un hecho de carácter "culposo", no llegando a la etapa de juzgamiento, en mucho de los casos las partes procesales por intermedio de su defensa técnica ilustran el suceso como un hecho culposo (sin relevancia) y sustentan los actos reparatorios, con el fin de archivarlos.

4.2. Discusión

La discusión se realizó a través de los objetivos, antecedentes, marco teórico y la opinión del investigador.

Con respecto al primer objetivo específico, que fue establecer si el informe técnico policial tiene carácter probatorio en un proceso penal, si bien es cierto el proceso penal tiene una etapa probatoria donde se realiza la actuación de los elementos de convicción de un determinado caso, donde el juzgador tendrá que valorar la veracidad o falsedad de ello, así también lo menciona Pérez (2018), quien señala que la valoración de la prueba es la fase final de la actividad probatoria, son aquellas operaciones mentales realizadas de manera lógica por parte del juzgador, sobre cada medio de prueba. Esta valoración permite comprobar la ocurrencia del hecho, genera convicción, permite alcanzar la certeza plena, y es una forma suficiente para destruir o acreditar la presunción de inocencia del investigado.

Asimismo, Bravo (2010), conceptualiza a la prueba como el elemento esencial en el proceso penal, ya que ellas permiten determinar que el hecho concreto se encuentra tipificado. Para la aplicación de la ley penal, se requiere contar con medios de pruebas que sean confiables a fin de descubrir la verdad real y garantizar una decisión judicial justa, el objeto de la prueba es proporcionar una variedad de supuestos en los cuales puede verse materializado un ilícito penal, las pruebas pueden ser testimoniales, como la declaración de testigos, ellos permitirán contar los hechos que han percibido o presenciado del hecho punible, las pruebas documentales. Entonces diríamos que el informe técnico policial viene hacer un documento probatorio esencial dentro de un proceso penal en la etapa de la actividad probatoria, ya que en el documento se detalla minuciosamente los hechos ocurridos en el accidente de tránsito.

Con respecto al segundo objetivo que es determinar de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente de tránsito, el accidente de tránsito tiene varias fases una de ellas viene a ser la fase de percepción, fase que permite evitar o en ocasiones evita la disminución de daños que se ocasiona en un accidente, así tenemos a la fase de percepción donde el autor Del Busto (2012) nos menciona que consiste en recibir información objetiva a través de los órganos sensoriales, la que inmediatamente es apreciada, analizada, seleccionada y valorizada, a fin de tomar una medida evasiva ante el peligro. La percepción depende de la capacidad funcionar de los órganos

de los sentidos, de la atención, de la presencia de factores somáticos y síquicos, así como de las condiciones favorables o desfavorables, ajenas a la persona que se presenta según los casos

El accidente de tránsito es un problema a nivel mundial, el cual viene a ser un hecho de naturaleza culposa, producido por la circulación de vehículos que dicha acción produce una situación tráfega, como no lo menciona los autores Waizman, Shoval & Benenson (2015), que el accidente de tránsito es consecuencia de la falta de conocimiento donde interactúan los peatones y los conductores, en el momento que se enfrentan en una situación de tráfico peligroso. Asimismo los elementos del accidente de tránsito son hombre, vehículo, vía, y el elemento medio ambiente, por su lado Soehodho (2017), menciona que en Indonesia como en muchos otros países los accidentes de tránsito muestran cifras muy altas y por el consenso realizado se obtuvo como resultado tres factores: a) los factores humanos son los que tienen mayor influencia en producir los accidentes de tránsito; b) los factores del vehículo, se precisa que en Indonesia las motocicletas representan el mayor número de incidencias en accidentes de tránsito y por último tenemos c) los factores externos, que incluye las carreteras. En nuestro Perú la cantidad de accidentes de tránsito se ven los accidentes automovilísticos vehiculares.

Por último el resultado de la investigación cuyo objetivo general es determinar el valor probatorio del informe técnico policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de la ciudad de Huaraz, los peritos de la Unidad Especializada de accidentes de tránsito de la UPIAT que fueron entrevistados afirman que el informe técnico policial no es debidamente valorado por los magistrados por falta de conocimiento de las reglas de accidentes de tránsito, motivo del desconocimiento archivan algunos casos, así también menciona Mendoza (2017) en su tesis "Ineficacia de la Prueba Pericial realizada por los Peritos de Criminalística de la PNP, para el Proceso Penal, en el Distrito Judicial de Lima Norte, 2017", donde concluye que las pruebas periciales dentro de un proceso penal no son eficaces, si bien es cierto cumple con los requisitos que exige el artículo 178 del código procesal penal del 2004, pero en casos de flagrancia la

prueba no es valorada oportunamente.

Los casos observados dentro de la Unidad Especializada en accidentes de tránsito la UPIAT, los accidentes de tránsito tienen como causa el fallecimiento de personas, toda esta información se encuentra plasmado dentro del informe técnico policial, este fallecimiento de la persona vendría de ser el delito de homicidio culposo teniendo como bien jurídico protegido la vida independiente.

Por último, podemos señalar que los informes técnicos policiales como medio de prueba dentro del proceso penal deben de ser valorados objetivamente por los magistrados, es imprescindible contar con personas capacitadas en el área (ministerio público y los jueces), como en cualquier otra problemática, de esta forma los operadores de justicia unificarán ideas para la valoración del informe técnico policial, ya que es un medio sustentatorio de carácter técnico científico en el cual se establece las causas que originaron el accidente de tránsito.

V. CONCLUSIONES

- 1.** El informe técnico policial dentro de la etapa probatoria del proceso penal, no es valorada objetivamente por los magistrados a razón de que no están capacitados con las reglas del accidente de tránsito, en cuanto a ello sacan una resolución pronunciando el archivamiento del proceso.
- 2.** En el proceso penal existe la etapa de la actividad probatoria, donde se realiza la actuación de los medios de prueba, en esta etapa pues el Informe técnico policial es actuada por parte del ministerio público como una prueba en los casos de homicidio culposo.
- 3.** En caso de no existir la fase de percepción sería imposible evitar la reacción del elemento hombre tratando de evadir o aminorar la situación de conflicto, el hombre para eliminar el riesgo tendría que realizar acciones que coadyuven para evitar el accidente de tránsito.

VI. RECOMENDACIONES

1. El estado peruano, debería de enfocarse en aperturar en la ciudad de Huaraz, un órgano judicial especializados en accidentes de tránsito y seguridad vial, y que los magistrados sean debidamente capacitados para dar un valor adecua a los medios probatorios con respecto a las pruebas de accidentes de tránsito.
2. Los magistrados de los juzgados unipersonales de la ciudad de Huaraz, deben valorar objetivamente el informe técnico policial porque contiene detalladamente una explicación científica de los hechos del accidente de tránsito.
3. El estado peruano debería fomentar charlas o programas con respecto al conocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito, enfocándose en el artículo 162º que establece los límites de la velocidad que se debe de mantener en las zonas urbanas como en las carreteras, esto es a raíz que se producen accidentes de tránsito por no respetar los límites de velocidad, por desconocimiento de las señalizaciones preventivas.

REFERENCIAS

- Al-Ghamdi A. (September, 2013), *Analysis of traffic accidents at urban intersections in Riyadh*. ScienceDirect. Vol (35) (5), 717-724.
- Alimardani A. & Chin J. (January, 2019), *The Use of Neuroscience in Australian Criminal Proceedings*. Neuroethics. Vol (12) (3), 255-270.
- Bernales, E. (1997). *La Constitución de 1993*. 3ra ed. Lima. Editorial: Constitución y sociedad.
- Bravo R. (2010), *La Prueba en Materia Penal*, Ecuador. Editorial Universidad de Cuenca.
- Cavallazi D. (1957). "La diagnosi differenziale neH'investimento automobilistico delle lesioni da mezzo veloce con quelle da veicolo pesante". In: *Atti del XIV Congresso Nazionale della Società di Medicina Legale e delle Assicurazioni*, Napoli.
- Chevalier, MC (1997). *Enseignements tires de Vaccidentologie pour la définition de programmes de recherche expérimentaux*, J. A. Bloch *L'agresivité des vehicules dans les accidents*, Bron (Francia), 20-03-1997. Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS), Actes n.º 56, Arcueil (Francia).
- D. Cesary and Cavallero (1986). *Revue del'INRETS, R.T.S.* (Recherche, Transports, Sécurité), n°s 9-10, junio.
- De Luca, S., Navarro, F y Cameriere, R. (2013). *La prueba pericial y su valoración en el ámbito judicial Español*. Vol. 13. Recuperado desde: <http://criminet.ugr.es/recpc/15/recpc15-19.pdf>.
- Del Busto Duthurburu, Javier; Días Pasapera Diomedes, y, Valdivia Sotomayor, José; (2012) *Accidentes De Tránsito*. (Tomo I), Perú. s/e.
- Flick, U. (2013). *The SAGE Handbook of Qualitative data análisis*. 1ª ed. London. Editorial: Sage.
- Hernández S. R, Fernández, C y Baptista P. (2006). *Metodología de la investigación*. 4ta ed. México. Editorial: McGraw-Hill Interamericana.
- Gallo, L. (2009). *Metodología de los dictámenes periciales*. Recuperado de: [file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/4106-Texto%20del%20art%C3%ADculo-15563-1-10-20161127%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Lenovo/Downloads/4106-Texto%20del%20art%C3%ADculo-15563-1-10-20161127%20(1).pdf)

- García M. (2017). *Propuestas de Metodología para el Peritaje en Accidentes de Tránsito para la red vial Estatal E35 correspondiente a la Provincia del Cañar*. (Trabajo de graduación previo a la obtención del título de Magister en tránsito, transporte y seguridad vial). Recuperado de <http://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/6797/1/12781.pdf>.
- Gozaíni, O. (2007). *La prueba científica no es prueba pericial*. Trujillo: Revista de Derecho y Sociedad, Asociación Civil (38).
- Hernández, Fernández y Baptista (2003), *Metodología de la investigación*, 5ta ed., México. Editorial: The McGraw-Hill.
- Juscamaita J. (2018). *Influencia de la Investigación Forense en la Escena del Crimen y su Aplicación por los Peritos de la Policía Nacional del Perú, según el Nuevo Código Procesal Penal en la Jurisdicción del Cercado de Lima, 2015*. (Tesis para optar el grado académico de Magister en Derecho Penal). Recuperado de <http://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/2376/MAESTRO%20-%20Juan%20Juscamaita%20L%20c3%b3pez.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.
- Kaygisiz O. Senbil. M & Yildiz A. (June, 2017). *Influence of urban built environment on traffic accidents: The case of Eskisehir (Turkey)*. *Case studies on transport policy*. Elsevier. Vol (5) (2), 306-313.
- Lee K. Jung I. Noh Y. Yoon . & Cho Y. (May, 2015). *The effect of road weather factor son traffic accident-Focused on Busan Area*. *Journal of the Korean Data and Information Science Society*. Vol (26) (3), 661-668.
- Mendoza A. (2017). *Ineficacia de la prueba pericial realizada de criminalística de la PNP, para el proceso penal, en el Distrito Judicial de Lima Norte, 2017*. (Tesis para obtener el título profesional de abogado). Recuperado de http://repositorio.ucv.edu.pe/bitstream/handle/UCV/15196/Mendoza_QAE.pdf?sequence=1&isAllowed=y.
- Monje, C. (2011). *Metodología de la investigación cuantitativa y cualitativa*. Guía didáctica.

- Nakasaki C. (2017). *El derecho penal y procesal penal desde la perspectiva del abogado penalista litigante*. 1era ed. Lima. Editorial: Gaceta Jurídica S.A.
- Neyra, J. (2015). *Tratado de derecho procesal penal*. 1ª ed. Lima. Editorial: Importadora y Distribuidora Editorial Moreno S.A.
- Pastor L. (2018). *La investigación del delito en el proceso penal*. 4ta ed. Lima. Editorial: Grijley E.I.R.L.
- Peña A. (2010). *Derecho Penal – Parte Especial*. Lima. Editorial: Idemsa.
- Perez, C. (2018). *Teoría de la Prueba y derecho penal*. España. Editorial: Dykinson.
- Policía Nacional del Perú (2013), *Manual de Normas y Procedimientos para la intervención e Investigación de accidentes de tránsito*.
- Reategui J. (2014). *Manual de Derecho Penal*. 1ra ed. Breña Central: Editorial Instituto Pacifico S.A.C.
- Salinas R. (2019). *Derecho Penal Parte Especial*. 8ta ed. Lima. Editorial: Iustitia S.A.C.
- Sampieri, R. (2003). *Metodología de la Investigación*. 3ra ed. México. Editorial: McGraw-Hill Interamericana.
- Singh, S. (2017). *Road traffic accidents in India: issues and Challenges*. Transportation Research Procedia. Vol (25), 4708-4719
- Staubach M. (September, 2009). *Factors correlated with traffic accidents as a basis for evaluating advanced driver assistance systems*. Elsevier. Vol (41) (5), 1025-1033.
- Soehodho S. (January, 2017). *Public Transportation development and traffic accident prevention in Indonesia*. IATSS Research. Vol (40) (2), 76-80.
- Taruffo M. (2008), *La Prueba*. 1ª ed. Madrid. Editorial: Marcial Pons.
- Waizman G, Shoval S & Benenson I, (2015). *Micro-Simulation Model for the Risk of Vehicle-Pedestrian Road Accidents*. Journal of Intelligent Transportation Systems. Vol (19) (1), 63-77.
- Wan J. Li K & Lu X. (2014). *Effect of Human Factors on Driver Behavior*. In *Advances in Intelligent Vehicles*. Academic Press. (pp. 111-157).

- Valarezo, E. Valarezo, R. & Duran A. (march, 2019). *Some considerations about typicity in the theory of crime*. Revista Universidad y Sociedad. Vol (11) (1), 331-338.
- Vargas, C. (2018). Diseño organizacional para la implementación de Secciones de Criminalística en los Departamentos de Investigación Criminal de la Región Policial Lima (2017-2018). (Tesis para optar el grado de Magister en Gobierno y Políticas Públicas). Recuperado de http://tesis.pucp.edu.pe/repositorio/bitstream/handle/20.500.12404/12891/VARGAS_MORMONTOY_DISENO_ORGANIZACIONAL_1.pdf?sequence=4&isAllowed=y
- Xi J. Zhao Z. Li W & Wang Q. (2016). *A traffic accident causation analysis method based on AHP-A priori*. Elsevier. Vol (137) (1), 680-687.
- Yannis George, Theofilatos Athanasios, Pispiringos George (2016). "Investigation of road accident severity per vehicle type". In: *World Conference on Transport Research - WCTR Shanghai*. 10-15 July.
- Zhang G. Yau K & Chen G. (October, 2013), *Risk factors associated with traffic violations and accident severity in China*. Accident Analysis & Prevention. Vol (59) (1), 18-25.

ANEXOS

Anexo. Matriz de operalización de variables

VARIABLE DE ESTUDIO	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN		INDICADORES
Valor Probatorio del Informe Técnico Policial.	Neyra (2015), precisa que la valoración de la prueba viene hacer el último momento, donde el órgano jurisdiccional realizara un análisis razonable sobre el valor que acreditan los medios probatorios. El objeto es establecer una conexión sobre la veracidad y falsedad de los medios probatorios sobre los hechos de litigio	La Policía Nacional del Perú (2013), define al Informe Técnico como aquel documento que contiene el razonamiento técnico del desarrollo del accidente de tránsito, asimismo toda información recaba que sustentara las conclusiones y el factor que contribuyó para producirse el hecho.	Homicidio ocasionado por accidentes de Transito	Culposo	<ul style="list-style-type: none"> • Homicidio culposo • Fase del accidente de transito
			Factores del Accidente de Transito		<ul style="list-style-type: none"> • Elementos del accidente de transito
			Medios probatorios en los Juicios Orales		<ul style="list-style-type: none"> • Los medios de prueba • Valor probatorio del informe técnico en los juicios orales

Fuente: elaboración propio.

Anexo: Matriz de Categorización

Ámbito temático	Problema de investigación	Preguntas de investigación	Objetivo general	Objetivos Específicos	Categorías	Sub Categorías
Valor probatorio del Informe Técnico Policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito	Si dentro de los juicios orales los jueces le dan la valoración probatoria adecuada al Informe Técnico Policial en delitos de Homicidio Culposo ocasionado por accidente de tránsito.	De qué manera los informes técnicos policiales, vienen siendo valorados como medios probatorios en los Juicios Orales.	Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en los Juzgados Unipersonales de Huaraz.	(a) Establecer si el informe técnico policial tiene carácter probatorio en un proceso penal. (b) Determinar de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente de tránsito.	Homicidio Culposo ocasionado por accidentes de tránsito Elemento del Accidente de tránsito Medios probatorios en los Juicios Orales	<ul style="list-style-type: none"> • Fases del Accidente de tránsito • Hombre • vía • vehículo • medio ambiente • El informe técnico policial.

Fuente: elaboración propio.

Anexo. Matriz de validación



MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

TÍTULO DE LA TESIS:

“Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en Delitos de Homicidio Culposo Ocasionado por Accidentes de Tránsito, Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019”

NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS DE LOS CUESTIONARIOS

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	Opción de respuesta		CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				Opción de la entrevista	Relación entre la variable y dimensión	Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y los ítems		Relación entre el ítem y la opción de respuesta				
						SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Variable de estudio: Valor Probatorio del Informe Técnico Policial	Homicidio Culposo ocasionado por accidentes de tránsito	- Hechos culposos	1. Desde un punto de vista jurídico conceptualizar el delito de homicidio culposo ocasionado por accidente de tránsito	X		X		X		X				Ninguna
			2. ¿En caso de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente o atenuar las consecuencias?	X		X		X		X				Ninguna
			3. ¿En la fase de conflicto presiona fuertemente al motor, reganche y desengancha y sus consecuencias?	X		X		X		X				Ninguna
	Factores del Accidente de Tránsito	- Elementos del accidente de tránsito	4. Presume ¿Cuáles son los elementos del accidente de tránsito?	X		X		X		X				Ninguna
			5. Usted considera que el elemento medio ambiente es uno de los elementos que prevalecen para la producción de accidentes de tránsito	X		X		X		X				Ninguna
			6. ¿En los años 2018 y 2019, de los casos evaluados cual fue el elemento que más se observó para que se produzca el accidente de tránsito?	X		X		X		X				Ninguna



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO															
VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	Opción de respuesta		CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES	
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO		
Medios probatorios en los Juicios Orales	- Los Medios de Prueba		7. ¿Desde un punto de vista jurídico, usted considera que los medios de prueba son esenciales dentro de un proceso penal?	X		X		X		X				Ninguna	
			8. ¿En qué circunstancias TM, como perito recopila los medios de prueba?	X		X		X		X				Ninguna	
	- Valor probatorio del informe técnico en los juicios orales			9. ¿Los informes técnicos policiales, son esenciales para acreditar la responsabilidad del imputado dentro del proceso?	X		X		X		X				Ninguna
				10. Cree usted que el Informe Técnico Policial, tiene carácter probatorio en un proceso penal.	X		X		X		X				Ninguna
				11. ¿Cree usted que los Informes Técnicos Policiales son valorados de manera objetiva por los magistrados del poder judicial, en casos por delitos de homicidio culposo, generados en accidentes de tránsito?	X		X		X		X				Ninguna
				12. Según su criterio, cómo debería de valorarse el Informe Técnico Policial, cuando se incorpora como un medio de prueba, en un proceso por delito de homicidio culposo, generado por accidentes de tránsito.	X		X		X		X				Ninguna

Nota: Insertar más columnas, en opciones de respuesta si el instrumento lo requiere

[Firma]
 P. José B. B. B.
 DNI 08635541

Colegio de Abogados de Ancash 1138



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

RESULTADO DE LA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Ficha de Entrevista

OBJETIVO: Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en la Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-Huaraz.

DIRIGIDO A: Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019.

VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
			X	

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR : Anaya Bayes Elmer Ricardo

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR : DOCTOR EN DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS


Post firma
DNI 08635541
Colegio de Abogados de Ancash 1138

Fuente: Formatos enviados por el Área de Investigación de la Escuela de Derecho de la Universidad César Vallejo.

NOTA: Quien valide el instrumento debe asignarle una valoración marcando un x en el casillero que corresponda (X)



MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

TÍTULO DE LA TESIS:

“Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en Delitos de Homicidio Culposo Ocasionado por Accidentes de Tránsito, Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019”

NOMBRE DEL INSTRUMENTO:

MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS DE LOS CUESTIONARIOS

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	Opinio de respuesta		CRITERIOS DE EVALUACIÓN				OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES			
				Opinio de la entrevista	Relación entre la variable y dimensión	Relación entre la dimensión y el indicador	Relación entre el indicador y los items	Relación entre el item y la opción de respuesta					
									SI		NO	SI	NO
Variable de estudio: Valor Probatorio del Informe Técnico Policial	Homicidio Culposo ocasionado por accidentes de Tránsito	Homicidio culposo	1. Desde un punto de vista jurídico conceptualizar el delito de Homicidio culposo ocasionado por accidente de tránsito.		X		X		X		X	Ninguna	
			2. ¿En caso de no existir la fase de percepción, habida la posibilidad de estar el accidente o terminar las consecuencias?		X		X		X		X		Ninguna
			3. ¿En la fase de conflicto existe literalmente el conflicto orgánico y desorganizado y sus consecuencias?		X		X		X		X		Ninguna
	Factores del Accidente de Tránsito	Elementos del accidente de tránsito	4. Preveo ¿Cuáles son los elementos del accidente de tránsito?		X		X		X		X		Ninguna
			5. Usted considera que el elemento medio ambiente es uno de los elementos que profundos para la producción de accidentes de tránsito.		X		X		X		X		Ninguna
			6. ¿En los años 2018 y 2019, de los casos evaluados cuál fue el elemento que más se observó para que se produjera el accidente de tránsito?		X		X		X		X		Ninguna



VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ITEMS	Opinio de respuesta		CRITERIOS DE EVALUACIÓN				OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES				
				SI	NO	SI	NO	SI	NO					
Medios probatorios en los Juicios Orales	Los Medios de Prueba		7. ¿Desde un punto de vista jurídico, usted considera que los medios de prueba son esenciales dentro de un proceso penal?		X		X		X		X	Ninguna		
			8. ¿En que circunstancias UM, estos medios cumplen los medios de prueba?		X		X		X		X		Ninguna	
	Valor probatorio del informe técnico en los juicios orales			9. ¿Los informes técnicos policiales, son esenciales para acreditar la responsabilidad del imputado dentro del proceso?		X		X		X		X	Ninguna	
				10. ¿Cree usted que el Informe Técnico Policial, tiene carácter probatorio en un proceso penal?		X		X		X		X		Ninguna
				11. ¿Cree usted que los Informes Técnicos Policiales son relevantes de manera objetiva por los magistrados del poder Judicial, en casos por delitos de homicidio culposo generados en accidentes de tránsito?		X		X		X		X		Ninguna
				12. Según su criterio, cómo debería de ser el Informe Técnico Policial, cuando se integran estos en un medio de prueba en un proceso por delitos de homicidio culposo, generados por accidentes de tránsito.		X		X		X		X		Ninguna

Nota: Insertar más columnas, en opciones de respuesta si el instrumento lo requiere

DNI 51673456

Colegio de Abogados de Arequipa 1363

RESULTADO DE LA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Ficha de Entrevista

OBJETIVO: Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en la Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-Huaraz.

DIRIGIDO A: Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019.

VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

Deficiente	Regular	Bueno	Muy bueno	Excelente
				X

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR : Matos Quesada Julio Cesar.

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR : DOCTOR EN DERECHO.



DNI 31673456

Colegio de Abogados de Ancash 1363

Plantel: Formato creado por el Área de Investigación de la Escuela de Derecho de la Universidad César Vallejo.

NOTA: Quien valide el instrumento debe asignarle una valoración marcando un x en el casillero que corresponda (x)



MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTO

TÍTULO DE LA TESIS:

"Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en Delitos de Homicidio Culposo Ocasionado por Accidentes de Tránsito, Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019"

MATRIZ DE VALIDACIÓN POR JUICIO DE EXPERTOS

VARIABLES	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				Evidencia de los hechos		Relación entre la dimensión y el indicador		Relación entre el indicador y los ítems		Relación entre el ítem y la opción de respuesta		
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Variable de estudio: Valor Probatorio del Informe Técnico Policial	Homicidio Culposo ocasionado por accidentes de Tránsito	- Homicidio culposo	1. Desde un punto de vista jurídico conceptualizar el delito de Homicidio culposo ocasionado por accidente de tránsito.	X		X		X		X		
			2. ¿En caso de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente o minimizar las consecuencias?	X		X		X		X		
			3. ¿En la fase de emisión prevalece literalmente el elemento "negligencia" o "despergacho" y sus consecuencias?	X		X		X		X		
	Factores del Accidente de Tránsito	- Elementos del accidente de tránsito	4. Preciso ¿Cuáles son los elementos del accidente de tránsito?	X		X		X		X		
			5. Usted considera que el elemento medio ambiente es uno de los elementos que producen para la producción de accidentes de tránsito.	X		X		X		X		
			6. ¿En los años 2018 y 2019 de los casos revisados cuál fue el elemento que más se observó para que se produzca el accidente de tránsito?	X		X		X		X		



ESTUDIO	DIMENSIONES	INDICADORES	ÍTEM	CRITERIOS DE EVALUACIÓN								OBSERVACIONES Y/O RECOMENDACIONES
				SI	NO	SI	NO	SI	NO	SI	NO	
Medios probatorios en los Juicios Orales	- Los Medios de Prueba		7. ¿Desde un punto de vista jurídico, usted considera que los medios de prueba son esenciales dentro de un proceso penal?	X		X		X		X		
			8. ¿En qué circunstancias Ud. como perito recepta los medios de prueba?	X		X		X		X		
	- Valor probatorio del informe técnico en los juicios orales		9. ¿Los informes técnicos periciales, son esenciales para acreditar la responsabilidad del sujeto dentro del proceso?	X		X		X		X		
			10. Cree usted que el Informe Técnico Policial, tiene carácter probatorio en un proceso penal.	X		X		X		X		
			11. ¿En su opinión que los Informes Técnicos Policiales son valores de manera objetiva por los magistrados del poder judicial, en casos por delitos de homicidio culposo, generado en accidentes de tránsito?	X		X		X		X		
			12. Según su criterio, ¿cómo debería de valorarse el Informe Técnico Policial, cuando se incorpora como un medio de prueba en un proceso por delitos de homicidio culposo, generado por accidentes de tránsito?	X		X		X		X		

Nota: Insertar más columnas, en opciones de respuesta si el instrumento lo requiere

Post firma
DNI 33263654



UNIVERSIDAD CÉSAR VALLEJO

RESULTADO DE LA VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO

NOMBRE DEL INSTRUMENTO: Ficha de entrevista _____

OBJETIVO: Determinar el valor probatorio del Informe Técnico Policial en los delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, en la Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-Huaraz.

DIRIGIDO A: Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ 2018-2019.

VALORACIÓN DEL INSTRUMENTO:

Deficiente	Regular	Buena	Muy buena	Excelente
			x	

APELLIDOS Y NOMBRES DEL EVALUADOR : Castañeda Sánchez Willy Alex

GRADO ACADÉMICO DEL EVALUADOR : Magister

Post firma
DNI: 33263654

Fuente: Formato creado por el Área de Investigación de la Escuela de Derecho de la Universidad César Vallejo.

NOTA: Que el validador debe asignarle una valoración marcando un x en el casillero que corresponde (x)

Anexo. Instrumento de recolección de datos.

GUÍA DE ENTREVISTA

Buenos días Señores Peritos (), la entrevista tiene por finalidad recoger su opinión sobre el Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en Delitos de Homicidio Culposo Ocasionado por Accidentes de Tránsito, Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ-2018- 2019, para ello se propone una serie de interrogantes, las cuales se le pide que responda con sinceridad para lograr con éxito la investigación:

1. Desde un punto de vista jurídico conceptualice el delito de Homicidio culposo ocasionado por accidente de tránsito.

2. ¿En caso de no existir la fase de percepción, habría la posibilidad de evitar el accidente o aminorar las consecuencias?

3. ¿En la fase de conflicto precise literalmente el máximo enganche y desenganche y sus consecuencias?

4. Precise ¿Cuáles son los elementos del accidente de tránsito?

5. Usted considera que el elemento medio ambiente es uno de los elementos que predomina para la producción de accidentes de tránsito.

6. ¿En los años 2018 y 2019, de los casos evaluados cuál fue el elemento que más se observó para que se produzca el accidente de tránsito?

7. ¿Desde un punto de vista jurídico, usted considera que los medios de prueba son esenciales dentro de un proceso penal?

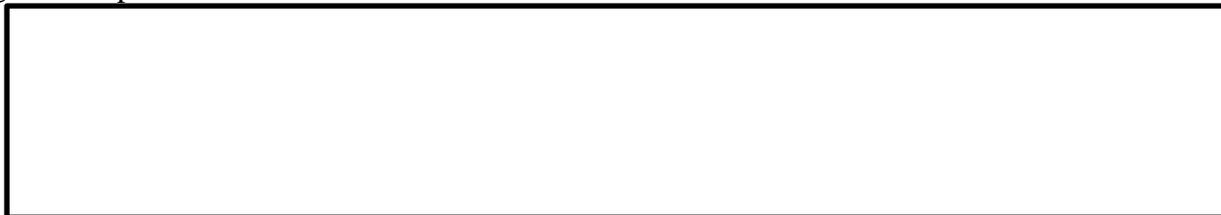
8. ¿En qué circunstancias Ud., como perito recopila los medios de prueba?

9. ¿Los informes técnicos policiales, son esenciales para acreditar la responsabilidad del imputado dentro del proceso?

10. Cree usted que el Informe Técnico Policial, tiene carácter probatorio en un proceso penal.

11. ¿Cree usted que los Informes Técnicos Policiales son valorados de manera objetiva por los magistrados del poder Judicial, en casos por delitos de homicidio culposo, generados en accidentes de tránsito?

12. Según su criterio, cómo debería de valorarse el Informe Técnico Policial, cuando se incorpora como un medio de prueba en un proceso por delito de homicidio culposo, generado por accidente de tránsito

A large, empty rectangular box with a black border, intended for the respondent to provide their answer to the question above.

Gracias por su aportación.

Entrevista 1: S2. PNP Córdova Rodríguez Eder



Entrevista 2: S1 PNP Gonzales Melgarejo, Katty.



Anexo. Documentos: leyes, artículos, dictámenes.



“Año de la lucha contra la corrupción e impunidad”

Huaraz, 30 de Noviembre del 2019.

OFICIO N° 377-2019-XII-MACREPOL-ANCASH/DIVOPUS-HZ /UPIAT-PNP-HUARAZ

SEÑOR : Lulio Armando SAAVEDRA JARA.

ASUNTO : Contestación de la Información solicitada.

REF : OFICIO N° 001-2019-LUSAJA/Huaraz. Del 25NOV19.

Me dirijo a Ud., con la finalidad de remitir el cuadro estadístico de los accidentes de tránsito con consecuencias fatales (muertos) y lesionados en la Jurisdicción de la zona Sierra de Ancash, de conformidad al detalle siguiente:

CUADRO ESTADISTICO DE CLASES DE ACCIDENTES DE TRANSITO FATALES, OCURRIDOS EN LA UPIAT PNP HUARAZ

PERIODO: DEL 01ENE AL 31DIC DEL 2018

DESCRIPCION	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	%
ATROPELLOS COMUN	23	11	14	21.10
ATROPELLO FUGA	4	2	4	3.67
CHOQUES	40	16	67	36.70
VOLCADURA	36	58	133	33.03
CHOQUE FUGA	1			0.92
CAIDAS	2		2	1.83
VOLCADURA FUGA	3	1	6	2.75
OTROS				0.00
T O T A L	109	88	226	100.00
RESUMEN 2018	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	
	109	88	226	

Con respecto al año 2019, hasta la fecha de la remisión del presente documento (30NOV19), se han registrado las siguientes accidentes de tránsito:

AV. INDEPENDENCIA N°1080 (2do Piso) – Distrito de Independencia– Barrio “EL MILAGRO”,

NUMERO FIJO (043) 232052



CUADRO ESTADISTICO DE CLASES DE ACCIDENTES DE TRANSITO FATALES, OCURRIDOS EN LA UPIAT-PNP-HUARAZ

PERIODO: DEL 01ENE AL 30NOV DEL 2019

DESCRIPCION	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	%
ATROPELLOS COMUN	7	7		18.92
ATROPELLO FUGA	1	1		2.70
CHOQUES	12	13	17	32.43
VOLCADURA	15	26	70	40.54
CHOQUE FUGA	2		4	5.41
T O T A L	37	47	91	100.00
RESUMEN	ACCIDENTES	MUERTOS	LESIONADOS	
2019	37	47	91	

Es propicia la oportunidad para expresarle las muestras de mi especial consideración y alta estima.

Dios guarde a Ud.

CCHM /Irg.




 OA - 351697
 Cynthia Carol HUAZO MANRIQUE
 CAPITAN PNP
 JEFE DE LA UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO PNP - HUARAZ

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS ECONÓMICAS

NÚMERO DE VÍCTIMAS MUERTAS Y HERIDAS POR TIPO
SEGÚN ENTIDAD FEDERATIVA
AÑO 2018

CIUDAD DE MÉXICO	MUERTOS					HERIDOS				
	TOTAL	CONDUCTOR	PASAJERO	PEATÓN	OTRAS VÍCTIMAS ^{a/}	TOTAL	CONDUCTOR	PASAJERO	PEATÓN	OTRAS VÍCTIMAS ^{b/}
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	4,227	1,961	991	1,027	248	89,220	46,679	31,462	13,643	3,436
01 AGUASCALIENTES	61	33	16	24	8	1,421	704	430	221	66
02 BAJA CALIFORNIA	66	24	14	24	3	2,249	779	521	678	70
03 BAJA CALIFORNIA SUR	27	14	4	8	1	966	561	273	99	35
04 CAMPECHE	29	16	8	3	0	1,122	649	342	96	35
05 COAHUILA DE ZARAGOZA	108	51	17	30	10	4,388	1,951	1,822	446	169
06 COLIMA	25	11	6	6	2	1,787	1,216	313	94	162
07 CHIAPAS	89	57	23	7	2	888	360	514	102	10
08 CHIHUAHUA	294	109	67	90	19	6,223	3,616	3,066	1,470	179
09 CIUDAD DE MÉXICO	240	72	30	127	11	2,637	1,158	512	677	90
10 DURANGO	114	56	28	18	12	2,875	1,227	926	262	140
11 GUANAJUATO	216	101	52	40	22	6,286	3,234	1,775	799	487
12 GUERRERO	62	36	18	8	0	1,469	615	591	229	24
13 HIDALGO	43	20	13	9	1	391	150	117	111	13
14 JALISCO	398	175	114	86	21	6,214	2,611	2,696	560	147
15 MÉXICO	67	36	11	6	2	2,062	663	571	467	81
16 MICHOACÁN DE OCAMPO	200	107	58	29	6	3,995	2,000	1,344	545	106
17 MORELOS	77	46	16	13	0	2,600	1,297	876	361	66
18 NAYARIT	47	34	8	5	0	693	339	229	72	23
19 NUEVO LEÓN	249	95	39	106	9	6,379	2,143	1,966	2,105	163
20 OAXACA	46	19	12	14	1	1,691	719	562	213	97
21 PUEBLA	231	93	54	58	26	1,693	527	683	416	67
22 QUERÉTARO	179	84	54	36	5	1,507	513	674	289	31
23 QUINTANA ROO	70	40	12	11	7	2,763	1,383	1,034	224	122
24 SAN LUIS POTOSÍ	122	66	34	26	7	1,227	601	433	130	63
25 SINALOA	302	151	66	66	29	5,856	3,104	2,098	463	191
26 SONORA	236	95	58	62	20	2,840	1,713	1,306	728	193
27 TABASCO	42	25	5	11	1	766	498	259	33	8
28 TAMAUlipAS	189	75	46	34	11	3,096	1,456	1,162	341	105
29 TLAXCALA	101	36	34	27	2	909	306	422	164	15
30 VERACRUZ DE IGNACIO DE	163	66	41	25	2	4,807	1,913	2,306	505	83
31 YUCATÁN	40	22	5	6	7	3,611	1,936	1,065	247	361
32 ZACATECAS	97	61	23	12	1	988	507	362	85	34

a/ Se refiere a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas. No se consideran los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal.

b/ Corresponde a víctimas no clasificadas anteriormente, tales como ciclistas y aquellas personas que estuvieron involucradas indirectamente que por sus características no se incluyen en la clasificación anterior.

Fuente: INEGI. Estadísticas de Accidentes de Tránsito Trimestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

**INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA
DIRECCIÓN GENERAL DE ESTADÍSTICAS ECONÓMICAS**

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE POR TIPO DE ACCIDENTE
SEGÚN ENTIDAD FEDERATIVA
AÑO 2018**

CIUDAD DE MÉXICO	TOTAL DE EVENTOS	TIPO DE ACCIDENTE					OTROS ACCIDENTES ^{b/}
		COLISIÓN CON VEHÍCULO	COLISIÓN CON PEATÓN	COLISIÓN CON OBJETO FIJO	COLISIÓN CON MOTOCICLISTA		
ESTADOS UNIDOS MEXICANOS	365,281	238,225	12,884	46,900	37,094	30,178	
01 AGUASCALIENTES	3,773	1,873	200	900	444	356	
02 BAJA CALIFORNIA	16,300	12,235	843	2,151	435	636	
03 BAJA CALIFORNIA SUR	3,101	2,318	92	280	218	193	
04 CAMPECHE	3,403	1,860	84	298	856	305	
05 COAHUILA DE ZARAGOZA	13,249	9,223	415	1,657	1,288	666	
06 COLIMA	4,931	3,248	92	317	390	884	
07 CHIAPAS	3,306	2,209	82	301	454	260	
08 CHIHUAHUA	25,938	18,569	1,237	2,541	1,720	1,871	
09 CIUDAD DE MÉXICO	11,656	7,211	880	2,512	809	244	
10 DURANGO	6,147	3,417	265	862	902	701	
11 GUANAJUATO	19,290	9,872	757	2,767	3,593	2,301	
12 GUERRERO	4,854	2,794	221	470	790	579	
13 HIDALGO	3,172	2,286	104	355	232	195	
14 JALISCO	25,067	17,868	554	2,124	3,252	1,469	
15 MÉXICO	14,060	10,238	416	1,737	932	737	
16 MICHOACÁN DE OCAMPO	15,029	8,217	522	1,729	2,094	2,467	
17 MORELOS	9,260	5,167	340	1,119	1,437	1,197	
18 NAYARIT	1,513	628	63	299	283	240	
19 NUEVO LEÓN	80,863	58,946	2,007	12,258	3,438	4,214	
20 OAXACA	3,910	1,804	200	536	840	530	
21 PUEBLA	7,577	5,662	421	336	588	570	
22 QUERÉTARO	15,185	10,079	304	2,203	871	1,728	
23 QUINTANA ROO	5,055	2,731	200	408	1,269	447	
24 SAN LUIS POTOSÍ	5,045	3,024	141	740	701	439	
25 SINALOA	8,318	4,184	444	869	1,872	949	
26 SONORA	15,938	10,492	731	1,529	1,494	1,692	
27 TABASCO	2,154	980	41	416	417	300	
28 TAMAULIPAS	12,684	8,306	312	2,092	960	1,014	
29 TLAXCALA	3,398	1,856	171	531	202	638	
30 VERACRUZ DE IGNACIO DE LA L	12,398	8,126	451	1,199	1,865	757	
31 YUCATÁN	6,247	1,961	205	788	2,139	1,154	
32 ZACATECAS	2,460	1,041	89	576	309	445	

a/ Se refiere a los accidentes en zonas urbanas y suburbanas. No se consideran los eventos viales ocurridos en carreteras de jurisdicción federal

b/ Incluye colisión con animal, volcadura, caída de pasajero, salida del camino, incendio, colisión con ferrocarril y colisión con ciclista

Fuente: INEGI. Estadísticas de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.

POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ



**MANUAL DE NORMAS Y
PROCEDIMIENTOS PARA LA
INTERVENCIÓN E INVESTIGACIÓN
DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

RD N° 1021-2013-DIRGEN/EMG-PNP del 19 NOV 2013

2 0 1 3

UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO HUARAZ
INFORME TÉCNICO N° 33-2019-XII MACREGPOL-A/REGPOL-A/DIVOPUS-HZ/UPIAT HZ

I. DATOS DE LA INTERVENCIÓN

A. SITUACIÓN

1. Clase de accidente : Choque.
2. Consecuencia : Fatal (muerte) y daños materiales.
3. Lugar y jurisdicción policial : Carretera Huaraz – Caraz, lugar denominado Cascapampa (frontis factoría Barbachan) - COMISARÍA PNP HUARAZ.
4. Fecha y hora del accidente : 21OCT18; 17:10 horas Aprox.
5. Fecha y hora de la comunicación : 21OCT18; 18:40 horas.
6. Fecha y hora de intervención : 21OCT18; 19:08 horas.
7. Unidades participantes : **UNIDAD N° 1 (UT-1):**
N3 – Remolcador, VOLVO, con placa de rodaje T3U-808; O4 Semiremolque – Cisterna, con placa de rodaje F7O-975 (vehículo combinado)
Conductor:
Oscar Antonio SILVA RAMIREZ (36)
UNIDAD N° 1 (UT-2):
L-5 (TRIMOTO PASAJEROS), TVS, con placa de rodaje 1840-2C.
Conductor fallecido:
Juan Antonio JUSTINIANO VALDIVIA (30)
8. Clase de vía y zona : Carretera que pasa por el área urbana

B. MEDIDAS.

Carretera Huaraz – Caraz, lugar denominado Cascapampa (frontis de la Factoría Barbachan), cuenta con las siguientes medidas.

- Ancho de la calzada : 07.40 mts.
- Arcén o zona de tierra Este : 04.40 mts.
- Arcén o Zona de Tierra Oeste : 02.80 mts.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO.

Personal PNP encargado del SIAT de la comisaria PNP – Huaraz, realizo la diligencia de Inspección Técnico Policial en el lugar de los hechos.

II. DE LAS UNIDADES DE TRÁNSITO.

A. UNIDAD DE TRÁNSITO N° 1 (UT-1) VEHÍCULO COMBINADO.

1. Características.

T3U-808

- Categoría : N3.
- Carrocería : REMOLCADOR
- Marca : VOLVO.
- Placa : T3U-808.
- Modelo : FH6X4T.
- Color : DORADO.
- Año Fab. : 2007.
- Combustible : DIÉSEL.
- Asientos : DOS
- Pasajeros : UNO
- Ejes : TRES
- Ruedas : DIEZ
- Form rodante : 6 X 4.
- Transmisión : MECÁNICO.
- Propietario : Partida Registral N° 60528834.

F7O-975

- Categoría : O4.
- Carrocería : CISTERNA
- Marca : LIM.
- Placa : F7O-975.
- Modelo : LIM/SRP-03.
- Color : CELESTE BLANCO.
- Año Fab. : 2016.
- Combustible :
- Asientos :
- Pasajeros :
- Ejes : DOS
- Ruedas : OCHO
- Form rodante : 2 RD
- Transmisión :
- Propietario : Partida Registral N° 11133400

2. Dimensiones.

T3U-808

- Longitud : 06.75 mts.
- Ancho : 02.60 mts.
- Alto : 03.27 mts.



F70-975

- Longitud : 08.78 mts.
- Ancho : 02.60 mts.
- Alto : 03.30 mts.

3. Documentos.

- a. Tarjeta de Identificación Vehicular, partida registral N°60528834.
- b. con certificado de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Póliza N° 2003-5556105 1094471567, **vigente** hasta el 24/05/2019, de la compañía de seguros RIMAC, uso de vehículo Carga.
- c. Certificado de habilitación vehicular transporte terrestre de mercancías en general N° 151328044.
- d. Certificado de Inspección técnico vehicular N° SA-16-00075961, **VIGENTE** hasta el 26/10/2018.

4. Sentido de Circulación.

La UT-2 momentos previos al conflicto era desplazada por la Carretera Huaraz – Caraz, altura del lugar denominado cascapampa, ocupando el carril Este, en sentido de Sur a Norte.

5. Examen del Vehículo.

Realizado por el S1 PNP Yonny Rubén MAMANI PAYE, el 22OCT2018, a las 09:00 horas, en el frontis de la comisaría PNP Huaraz, emitiendo el peritaje técnico de constatación de daños materiales N° 379-2018, constatando lo siguiente:



Sistemas:

- Sistema de dirección : Operativo.
- Sistema de suspensión : Operativo.
- Sistema de transmisión : Operativo.
- Sistema de frenos : Operativo.
- sistema eléctrico : Operativo.

- Planta motriz : Operativo.
- Sistema de luces : afectado por el evento.
- Sistema sonoro : operativo.

Daños.

- Funda de parachoque anterior abollado, desprendido.
- Parachoque anterior tercio medio inferior doblado.
- Faro anterior izquierdo roto.
- Neblineros anteriores afectados.
- Mascara tercio derecho roto.
- Rejillas anteriores abollados, rotos y desprendidos parcialmente.
- Estructura frontal superior tercio derecho abollado, descuadrado, impregnación de partículas color gris.
- Cubierta y/o tapa superior, tercio inferior parcialmente roto.
- Faro anterior derecho descuadrado, roto parcialmente, seguro doblado.
- Estructura y/o vértice anterior derecho abollado con impregnación de particular color gris.

Parte interna del vehículo:

No se evidencia daños materiales.

Observaciones:

El vehículo 04 Cisterna, no presenta daños materiales relacionados con el accidente de tránsito.

El vehículo N3 remolcador presenta daños materiales en su estructura anterior, con mayor proporción en su tercio derecho, daños materiales a consecuencia de accidente de tránsito choque.

6. Conductor.

De las diligencias preliminares realizadas, la representante de la empresa JRC OROPEZA EIRL, María Domitila PEREZ FLORES, en su declaración de fecha 29OCT2018 a horas 11:01 indica que el conductor del vehículo combinado es la persona de Oscar Antonio SILVA RAMIREZ; asimismo de la transacción extrajudicial de fecha 22OCT2018 celebrado en la Notaría ESTACIO, documento en el menciona como conductor del vehículo combinado de placa T3U-808 a Oscar Antonio SILVA RAMIREZ, con DNI N° 43165897.

a. Generales de Ley – según ficha RENIEC

Oscar Antonio SILVA RAMÍREZ de 36 años de edad, natural de Huaraz, estado civil soltero, con grado de instrucción secundaria completa, con DNI Nro.43165897, domiciliado en el Caserío de Curhuaz S/N distrito de Independencia – Huaraz.

b. Documentos instrumentales.

- **Licencia de Conducir.**

Consultado en el portal de la página web del MTC



<https://slcp.mtc.gob.pe/> se verifica que no cuenta con licencia de conducir.

- **Record del conductor.**

Al momento de hacer la consulta a la página web del MTC, <https://recordconductor.mtc.gob.pe/> se observó que el conductor no registra papeleta por infracción al **D.S. N° 016-09-MTC** (vigente 21JUL09) Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito.

N°	Papeleta	Fecha	Infracción
01	046364	08/11/2016	M03 – conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.
02	038069	06/07/2016	M03 - conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.
03	035311	28/04/2016	M03 - conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.
04	023198	26/10/2015	M03 - conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.
05	23375	23/06/2014	M03 - conducir un vehículo automotor sin tener licencia de conducir o permiso provisional.



- **Declaración.**

Hasta la formulación del presente el conductor no se ha hecho presente a rendir su declaración, luego de haberse sustraído después de ocurrido el accidente, pese a las constantes citaciones.

- **Dosaje Etilico.**

No se practicó Examen de Dosaje Etilico a razón que el conductor se sustrajo del lugar del accidente, hasta la formulación del presente no se ha hecho presente.

- **Lesiones.**

Se desconoce las lesiones que pudiera haber sufrido como consecuencia del accidente de tránsito, puesto a que hasta la fecha no se ha hecho presente desde la fecha de ocurrido el accidente por haberse fugado del lugar.

B. UNIDAD DE TRÁNSITO N° 2 (UT-2).

1. Características.

- Categoría : L5.
- Carrocería : TRIMOTO PASAJEROS
- Marca : TVS
- Modelo : TVS KING GS
- Placa : 1840-2C
- Color : AMARILLO.
- Año Fab : 2013.

- Propietario : PARTIDA REGISTRAL N° 53039787.
- Combustible : GASOLINA
- Ejes : DOS
- Ruedas : TRES.
- Transmisión : MECÁNICO.
- Forma rodante : 3 X 2.

2. Dimensiones:

- longitud : 02.645 mts.
- Ancho : 01.330 mts.
- alto : 01.74 mts.

3. Documentos.

- Copia simple de Tarjeta de identificación vehicular del vehicular de la unidad de placa de rodaje 1840-2C, con Partida registral N° 53039787.
- Cuenta con Certificado contra Accidentes de Tránsito CAT, AFORCAT – ANCASH, N° 0006589-2018, estado vigente hasta el 22/02/2019, uso de vehículo "servicio público".
- Certificado de inspección técnica vehicular N° TG-145-00000369, válida hasta el 19/10/2018.
- Certificado de habilitación vehicular N° 06829.

4. Sentido de Circulación.

La UT-1 momentos previos al conflicto era desplazada por la Carretera longitudinal Huaraz – Caraz, altura del lugar denominado Cascapampa, ocupando el carril Oeste, en sentido de Norte a Sur.

5. Examen del Vehículo.

Realizado por el S1 PNP Yonny Rubén MAMANI PAYE, el 22OCT2018, a las 09:30 horas, en el frontis de la comisaría PNP Huaraz, emitiendo el peritaje técnico de constatación de daños materiales N° 380-2018, constatando lo siguiente:





- Sistema de dirección : afectado por el evento.
- Sistema de suspensión : afectado por el evento.
- Sistema de transmisión : afectado por el evento.
- Sistema de frenos : afectado por el evento.
- Sistema eléctrico : afectado por el evento.
- Planta motriz : afectado por el evento.
- Sistema de luces : afectado por el evento.
- Sistema sonoro : afectado por el evento.

Daños.

- Estructura anterior deformada, desplazada de adelante hacia atrás.
- Carrocería deformada.
- La unidad presenta grandes daños materiales, daños materiales por eversión a consecuencia de accidente de tránsito choque. El vehículo se encuentra inoperativo.

6. Conductor fallecido.

a. Generales de Ley.

Juan Antonio JUSTINIANO VALDIVIA, de 30 años de edad, natural del distrito de Chavín de Huantar – Provincia de Huarí, estado civil soltero, ocupación conductor, grado de instrucción secundaria completa, identificado con DNI N° 45327993.

b. Documentos instrumentales:

- Licencia de Conducir.

Cuenta con licencia de conducir para vehículo menor E-45327993 Clase B, categoría Dos C, vigente hasta el 06/MAYO/2019 y sin restricciones.

- Record de conductor.

Conforme a lo informado por la sub gerencia de transporte de la Municipalidad Provincial de Huaraz, mediante INFORME N° 005 SGT.ENC.L.C.MPH.2019, ha infraccionado al D.S. 016-2018-MTC, código de tránsito y a las Ordenanzas municipales, como se detalla.

N°	Papeleta	Fecha	Infracción
01	024127	14/11/2015	C5- conducir un vehículo cuyo sistema de frenos se encuentre en mal estado de funcionamiento.
02	037294	17/06/2016	B9- no respetar las señales que rigen el tránsito.
03	033582	25/03/2016	C1 conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos.
04	001423	29/10/2014	M16 – circular en sentido contrario al tránsito autorizado
05	059591	21/01/2014	F1 – conducir un vehículo automotor sin haber obtenido licencia de conducir.

- **Declaración:**

No fue posible recabar la declaración del conductor, debido a la gravedad de sus lesiones feneció en el lugar del accidente

- **Dosaje Etílico.**

Conforme al Protocolo de análisis N° 201804005197 del Laboratorio de Toxicología – Instituto de Medicina Legal, cuyo resultado indica 2,55 gr/litro. **DOS GRAMOS, CINCUENTA Y CINCO CENTIGRAMOS DE ALCOHOL ETÍLICO.**

Ley No. 27753 – Tabla de Alcoholemia.

4to Periodo: 2.5 a 3.5 g/l: grave alteración de la conciencia.

“Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular, relajación de los esfínteres”.

- **Lesiones.**

Según el Informe Pericial de Necropsia Médico Legal N° 1219-2018; Presenta las siguientes lesiones a consecuencia del accidente de tránsito.

Lesiones:

- Abrasión en hemicara izquierda de 20 x 8 cm.
- Abrasión en cuello lateral izquierda de 10 x 6 cm
- Fractura expuesta de fémur izquierdo, con herida abierta en tercio lateral del muslo izquierdo.
- Fractura de bóveda región frontal y parietal derecho de 15 x 10 cm.
- Hematoma de 18 x 12 x 7 cm en región frontal.
- Fractura conminuta en base de cráneo.
- Fractura de mandíbula.

Diagnostico integrado presuntivo de muerte

- **Causa básica:**
TRAUMATISMO ENCEFALOCRANEANO
- **Causa intermedia:**
FRACTURA DE BOVEDA Y BASE DE CRANEO
- **Causa final:**
SHOCK NEUROGENICO

III. **DESCRIPCIÓN ANALÍTICA.**

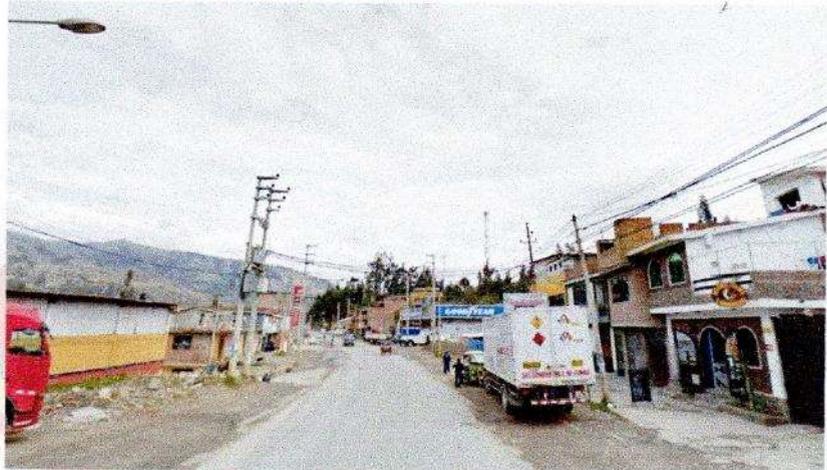
A. **INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL.**

Fue realizado por personal PNP encargado del SIAT de la Comisaria PNP Huaraz, así como el personal de la Unidad de Prevención e



Investigación de accidentes de tránsito Huaraz, en el lugar de los hechos el 21OCT2018, a horas 19:08, constatándose lo siguiente:

1. **Método utilizado de ingreso a la escena del evento**
Se utilizó el método lineal por ser una escena de campo abierto.
2. **Perennización de la escena**
Para el presente caso se empleó la técnica descriptiva y fotográfica.
3. **Referente a la Vía.**
Carretera que pasa dentro del área urbana, de uso público, con capacidad para dos carriles, uno para cada sentido de circulación, cuenta con arcén o zona de tierra, colinda con límite de propiedad.



Vista fotográfica panorámica de Sur a Norte; características técnicas de la vía carretera Huaraz – Caraz - Cascapampa.

- a. **Configuración:** comprende una configuración curva abierta hacia la izquierda (de Sur a Norte) seguido de tramo recto a sus extremos.
- b. **Material y estado de la calzada:** de asfalto en regular estado de conservación y de uso; mojado a la hora del ITP.
- c. **Ordenamiento del tránsito:** dentro del tramo en conflicto de Sur a Norte y viceversa.
- d. **Señales de tránsito:** no se aprecia señales verticales, marcas sobre la calzada con escasa nitidez y contraste, líneas continuas dobles de forma longitudinal, segmentadas hacia el Norte, de color amarillo ámbar (separador central).
- e. **Área de maniobrabilidad:** Supeditado a la categoría y dimensiones de los vehículos participantes, tránsito del momento y porción circulable del ancho de la calzada.
- f. **Iluminación:** presencia de luz artificial alumbrado público a los extremos de la calzada, a la hora del evento luz natural.
- g. **Visibilidad:** buena en amplitud y regular en profundidad.
- h. **Intensidad vehicular:** continua.

i. **Fluidez vehicular:** moderado.

4. **Condiciones climáticas.**

Nublado y presencia de llovizna a la hora del evento y el ITP.

5. **Punto de Referencia (P.R.).**

Se ha considerado como P.R., al poste de concreto de tendido eléctrico con inscripciones N° 4108113, ubicado en el extremo Este de la calzada.

6. **Evidencias.**

Las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, se consignaron en el Acta de Inspección Técnico Policial - ITP, asimismo fueron perennizadas mediante las tomas fotográficas.

a. **Evidencias químicas:**

• **Correspondiente a la UT-2**

Restos de fluidos color cobrizo de contextura viscosa en un área de 03.00 x 08.10 mts, su ubicación con relación al P.R. en línea recta hacia el Oeste a 12.20 mts de ahí en ángulo recto hacia el Norte 15.36 mts.

b. **Evidencias biológicas:**

• **Correspondientes a la UT-2**

Se halló restos de sangre tipo charco sobre la calzada Oeste, en un área de 0.50 x 0.80 mts, desde el P.R. en línea recta hacia el Oeste a 12.00 mts, de ahí en ángulo recto al Norte a 12.10 mts localizando su punto medio.



Vista fotográfica de acercamiento de Este a Oeste / evidencias biológicas - manchas de sangre.

c. **Evidencias materiales:**

Por la magnitud de la colisión y la diferencia de masas los restos materiales fueron dispersados dentro del ancho de la calzada, de los cuales se ubicó restos materiales como restos de fibras de plástico color azul, amarillo y negro, micas, máscaras de parachoques, fragmentos de vidrios, espejos; en un área de 12.60 mts x 04.50 mts, ubicándose con relación al P.R. en línea

recta hacia el Oeste a 09.32 mts, de ahí en ángulo recto hacia el Norte a 06.15 mts, ubicando su punto medio.

7. **Posiciones finales.**

Conforme al Acta de Inspección técnico Policial formulado en el lugar del accidente por el encargado del SIAT de la comisaria PNP Huaraz, el día 21OCT2018 a horas 17:45.

- **Punto de referencia:** el vértice Norte de la vivienda N° 1817 ubicada al extremo Suroeste de la calzada, a 16.30 mts de Suroeste a Noreste y a 09 mts en sentido Sureste a Noroeste, hasta el punto de conflicto.
- **De la UT-1:**
Se ubica al extremo Suroeste (zona de tierra) a 08.40 mts en sentido de Noreste a Suroeste y a 01.00 mts de Noroeste a sur este ubicando su eje posterior del P.R. y a 03.50 mts de Noreste a Suroeste hacia el sardinel del Grifo Pecsá (eje anterior) del lado izquierdo de la UT-1
- **De la UT-2:**
Asimismo, la UT-2 (trimoto) se Ubica dentro de la calzada (carril Suroeste) a 06.40 mts de Noreste a Suroeste al sardinel lado suroeste (eje posterior lado derecho) asimismo a 12.4 mts en sentido de Noroeste a Sureste y 0.5 mts de Noreste a Suroeste, al eje anterior lado derecho.



8. **Área de conflicto.**

Por las evidencias encontradas en el lugar de los hechos, ubicación final de los vehículos participantes en el accidente de tránsito, se establece área de conflicto área de 12.60 mts x 07.40 mts., espacio donde se desarrolló la cadena de eventos.

9. **Punto de conflicto (impacto).**

- a. La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del accidente.
- b. Los daños materiales que presentan las unidades que entraron en conflicto.
- c. La visualización y análisis de los archivos videográficos recabados.
- d. La secuencia establecida del evento.

Área de choque entre UT-1 y UT-2:

Se establece punto de colisión entre ambas unidades, dentro del carril Este (sentido de desplazamiento de Sur a Norte) correspondiente al UT-1, previo al inicio de las evidencias materiales.

B. **ANÁLISIS DE VERSIÓN DE LOS TESTIGOS.**

En el presente análisis se encuentra basado en la versión de los testigos.



1. Ángela Mirela RONDAN OSORIO, propietaria del vehículo menor de placa de rodaje 1840-2C, en su declaración testimonial recabada en la oficina de investigaciones de la Unidad de Prevención e investigación de accidentes de tránsito de fecha 22OCT2018 a horas 18:29 manifestando lo siguiente:

Respuesta a la pregunta cuatro: El día 21OCT2018 aproximadamente mi hijo llegó al domicilio después de haber ido de visitar a su hermano, quien me indicó que a mi moto había sufrido un choque y el conductor estaba muerto, por lo que inmediatamente me constituí juntamente con mi esposo a Cascapampa donde encontré a mi vehículo al frente del grifo Pecsá, completamente destrozado y varias personas que estaban en el lugar me dijeron que el tráiler había provocado el choque, luego su conductor se había dado a la fuga...

Respuesta a la pregunta cinco: que, yo le alquile mi vehículo verbalmente sin formular documento alguno ya que hace un año atrás aproximadamente no recordándome la fecha exacta y costo del alquiler me daba cada dos días un monto de S/ 50.00 soles en efectivo, aclarando que el vehículo se encontraba a su disposición y bajo su responsabilidad.

Respuesta a la pregunta siete: si pasaba mantenimiento cada 25 a 30 días y ese mantenimiento lo hacía pasar mi hijo Miguel Ángel MINA RONDAN...

Respuesta a la pregunta ocho: Si cuenta con licencia de conducir y durante el tiempo que condujo mi vehículo no ha sido sancionado con papeletas.

2. Juliana Estefanía VALDIVIA VEGA (30) madre del conductor fallecido JUSTINIANO VALDIA Juan Antonio, en su declaración de fecha 29OCT2018 a horas 09:06; manifestó lo siguiente:

Respuesta a la pregunta tres: me llegué a enterar por las redes sociales "Facebook" alrededor de las 17:40 horas aproximadamente y luego de ello recién indagando con mi yerno llegamos a saber que era mi hijo quien había participado del accidente, por cuanto luego nos dirigimos al lugar del accidente de tránsito y al llegar corrí donde el cuerpo que se encontraba sobre el piso a reconocer el cuerpo viendo efectivamente que se trataba de mi hijo JUSTINIANO VALDIAVA Juan Antonio...

Respuesta a la pregunta cuatro: mi hijo Juan Antonio JUSTINIANO VALDIVIA, trabajaba con una moto taxi para mantenerme desde hace mucho tiempo, el día del accidente salió de la casa a las 11:00 de la mañana diciendo que se iba trabajar un rato hasta la tarde para luego irse a jugar fútbol, pero no regreso por lo que pensé que se encontraba trabajando.

Respuesta a la pregunta cinco: si salía trabajar desde las 04:00 horas de la mañana hasta la hora del desayuno, luego continuaba hasta la hora del almuerzo y así hasta la noche hasta más o menos a las 20:00 horas.



Respuesta a la pregunta seis: desconozco a donde se dirigía ni donde se encontraba a esa hora porque no llegamos a comunicarnos ni nada.

Respuesta a la pregunta siete: si es la primera vez que mi hijo participó en un accidente.

Respuesta a la pregunta once: eran amigos, hasta la fecha aún no hemos llegado a algún acuerdo por los daños de su moto.

María Domitila PEREZ FLORES (38) representante de la empresa JRC OROPEZA EIRL, en su declaración de fecha 29OCT2018 a horas 11:01 manifestó lo siguiente:

Respuesta a la pregunta cinco: Oscar Antonio SILVA RAMIREZ solo de trabajador y como colaborador, se dedicaba a las actividades de ayudante y de chofer cuando no había choferes nos apoyaba, no tenía un horario establecido.

Respuesta a la pregunta seis: que en ese horario él se dirigía a la cochera de Santa Rosa a guardar el vehículo, luego que el conductor de turno después de haber trabajado durante la mañana llevando agua desde el EPS Chavín hasta la comunidad de Mareniyoc, el cual lo había dejado en afueras de la oficina sito en el malecón Sur del Rio Quillcay y al no haber más conductores él condujo al vehículo en mención hacia la cochera de Santa Rosa.

Respuesta a la pregunta siete: tome conocimiento mediante una llamada telefónica por parte de un conocido cuando me encontraba en el Distrito de Pira, en esos instantes opte por viajar hacia Huaraz para ver lo del accidente.

Respuesta a la pregunta ocho: si me dijo que contaba con licencia de conducir y por esa razón que permitía que conduzca los vehículos desconociendo la clase y categoría de su licencia.

Respuesta a la pregunta trece: no conozco su paradero ya que también lo estoy llamando a su número de teléfono móvil que es 947654291 constantemente para ubicarlo hasta enviando mensajes y no contesta, desconozco los motivos por el cual se haya ido del lugar.

Respuesta a la pregunta catorce: si hemos realizado una transacción extrajudicial con los familiares del difunto, con su madre la señora Juliana Estefanía VALDIVIA VEGA.

Del análisis efectuado se desprende lo siguiente:

- El sentido de circulación de las unidades que entraron en conflicto.
- La representante de la empresa JRC OROPEZA EIRL, María Domitila PEREZ FLORES, indica la identificación del conductor fugado como la persona de Oscar Antonio SILVA RAMIREZ.
- Parte de la secuencia del evento.

C. CÁLCULO DE VELOCIDAD:

1. UNIDAD N° 1 (N3 – COMBINADO VEHICULAR).

Para la investigación de Accidentes de Tránsito, las características

que se indaga resulta fundamental determinar si el factor velocidad fue causa contributiva en la producción del evento y poder cuantificar el valor de la velocidad, que representa un buen dato para el aspecto conductual de la persona que iba al gobierno del vehículo, porque se hace más fácil encuadrarla dentro de un valor de calidad (lo cuantitativo bajo lo cualitativo) pero para ello es imprescindible contar con la información valedera para efectuar un acertado cálculo sobre la base de la trayectoria de los vehículos en movimiento hasta su posición final, y que para este caso específico estaba determinado por lo siguiente:

- a) Conocer el lugar del impacto para establecer una correlación adecuada del evento y para ello es indispensable contar con las evidencias determinantes, como el barrido o herrumbre, para establecer estos puntos que a la vez son fáciles de desaparecer por ser de corta vida.
- b) Ubicar evidencias físicas tales como huella de frenado de las Unidades participantes, antes y después de producido el conflicto para establecer cuantitativamente la velocidad de estos.

Para el presente caso no se cuenta con evidencias físicas como es la tiznadura de los neumáticos luego de la acción del frenado (huella de frenado) tratándose de un dato imprescindible para el cálculo cuantitativo encuadrado a la física, al no haberse hallado en el lugar del accidente.

Es por ello que para la evaluación del factor velocidad se tendrá en cuenta el juicio de valor calidad de la velocidad sobre la base de la secuencia y la gravedad del saldo final del suceso.

1. La clase y configuración de la vía, carretera que pasa por el área urbana con capacidad para dos carriles, de configuración curva hacia la izquierda seguido de tramo recto, con relación al sentido de su desplazamiento, la intensidad vehicular continua, fluidez vehicular moderada, la visibilidad buena en amplitud y regular en profundidad y las condiciones climatológicas del momento, obedecían a una velocidad moderada.
2. La orientación de los daños materiales, posición final de las unidades, hacen ver que luego de producirse la colisión excéntrica entre las unidades, por la diferencia de masas, esta unidad continuó con su recorrido desplazándose de forma diagonal, esto es debido a la maniobra evasiva ejercida (viraje hacia la izquierda), hasta su posición final en el mismo sentido de desplazamiento.
3. Que, el accidente se produjo cuando la UT-2 al desplazarse dentro del tramo curvo en la fase pre-conflicto no direcciona la unidad conforme a la configuración de la calzada, recorriendo una trayectoria recta llegando desplazarse por parte del carril Este interponiéndose en el eje longitudinal de marcha



correspondiente a la UT-1.

4. La secuencia establecida del evento.

Los aspectos analizados permiten establecer que, el conductor desplazaba la unidad, a una velocidad uniformemente variada y en aceleración progresiva, basado en el principio de confianza, generándole la confianza y el derecho de asumir que los demás usuarios de la vía acatarán igualmente lo normado, lo cual le generó confianza; desplazándose con normalidad por su carril correspondiente, a una velocidad uniformemente variada y en aceleración continua, sin embargo ante la interposición súbita de la UT-2 dentro del eje de marcha de la UT-1 en un tramo de configuración curvo, no dispuso de espacio ni tiempo suficiente para maniobrar evasivamente su unidad de manera eficaz, pese a efectuar la maniobra de viraje a la izquierda para evitar el accidente que por sentido común las dimensiones propias del combinado vehicular no propiciaban su fácil y efectiva maniobra, produciéndose la colisión.

2. **UNIDAD N° 02. (L5 – TRIMOTO DE PASAJEROS).**

De la misma manera no es posible establecer de manera fehaciente la velocidad desarrollada por esta unidad al momento del evento, ello debido a la ausencia de evidencias aprovechables al respecto (huella de frenada); sin embargo, se considera lo siguiente:

1. La clase y configuración de la vía.
2. Las condiciones técnicas y operacionales de la vía, carretera que pasa por el área urbana con capacidad para dos carriles, de configuración curva hacia la izquierda seguido de tramo recto, con relación al sentido de su desplazamiento, la intensidad vehicular continua, fluidez vehicular moderada, la visibilidad buena en amplitud y regular en profundidad y las condiciones climatológicas del momento con presencia de lloviznas por ende la calzada mojada; situación que debido ser considerada por el conductor a fin de ejercer una velocidad razonable y prudente para las circunstancias del lugar y el momento.
3. De lo mencionado en el párrafo que antecede el conductor requería pericia y un estado ecuánime para valorar los riesgos presentes y posibles durante su desplazamiento, así como una conducta de atención durante su desplazamiento y el constante dominio del volante a fin de direccionar su unidad conforme a la configuración de la calzada y ante cualquier eventualidad adversa este disponga de espacio y tiempo suficiente a fin de ejercer una maniobra evasiva para evitar accidentes o en su defecto aminorar sus consecuencias.
4. Por la modalidad del evento el conductor al encontrarse desplazando por una carretera que pasa dentro del área urbano y previo al evento por un tramo recto, llegando hasta el tramo de configuración curvo hacia la derecha con relación al sentido de



su desplazamiento (de Norte a Sur) espacio donde el conductor no direcciona su unidad conforme a la configuración curva recorriendo una trayectoria recta hasta desplazarse por parte del carril Este que corresponde a la UT-1, perdiendo el control físico del vehículo interponiéndose en el eje de marcha del combinado vehicular, debido a que la ingesta de bebidas alcohólicas redujo su capacidad psicofísica y somáticas desprendiéndose del Protocolo de análisis N° 201804005197, cuyo resultado es **2.55 gr/litro DOS GRAMOS, CINCUENTA Y CINCO CENTIGRAMOS DE ALCOHOL ETÍLICO**, que dentro de la **Tabla de Alcholemla**. Se encuadra dentro del **4to Periodo: 2.5 a 3.5 g/l: grave alteración de la conciencia**. "Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular, relajación de los esfínteres".



Lo analizado permite establecer que la UT-2 era desplazada a una velocidad uniformemente variada en aceleración progresiva, ya que en un periodo pre-conflicto, hacia el uso de la vía en sentido de Norte a Sur ocupando el carril Oeste por una calzada recta y al desplazarse dentro del tramo curvo continua una trayectoria recta invadiendo parte del carril Este, perdiendo el control físico de su unidad ya que no mantiene posicionado dentro de su carril correspondiente, debido a la ingesta de bebidas alcohólicas, lo cual redujo sus capacidades de reacción asimismo un deficiente desempeño psicofísico y somático por cuanto no ejerció ninguna maniobra evasiva tendiente a evitar el accidente, por las dimensiones del vehículo L5 y sentido común este contó con espacio para su desplazamiento, denotando con su actitud imprudencia durante el manejo, en tal sentido la velocidad desarrollada en la unidad, resulto incompatible para las circunstancias del lugar y momento.

D. ANÁLISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES.

Para efectuar el análisis comparativo de daños y lesiones, a efectos de establecer la relación de **causa-efecto**, se tendrá en consideración los daños materiales que presentan las unidades conforme a los Peritaje Técnico Mecánico de Daños N° 379-2018 y 380-2018 y la descripción de lesiones suscritas en la Necropsia Médico legal 1219-2018

El conflicto trajo un resultado dañoso en ambas unidades, siendo la fuerza del impacto y la diferencia de masas que género la deformación de las estructuras metálicas que tomaron contacto entre ellas; el accidente se produce cuando la UT-2 invade el carril contrario e impacta contra la UT-1, de la colisión se generaron daños materiales en ambas unidades, daños originados por contacto directo y que guardan relación de conformidad (causa-efecto).

La UT-2, impactó con su estructura anterior, en la estructura anterior tercio derecho de la UT-1 (choque excéntrico derecho), conforme al Peritaje Técnico Mecánico de Daños N° **380-2019** (UT-1) y el Peritaje

Técnico Mecánico de Daños N° 379-2018 (UT-2), donde se da el máximo enganche, siendo la fuerza del impacto y la diferencia de masas la que género la deformación de sus estructuras metálicas, generándose daños en sus estructuras anterior tercio derecho

A consecuencia de la colisión entre ambas unidades, resultaron afectado el conductor de la UT-2 debido al impacto violento, la desaceleración fue de manera súbita, generándose diversos traumatismos debido al impacto contra el timón y borde inferior del tablero de instrumentos, luego el cuerpo entero al levantarse expone la región de la cabeza con la luna parabrisas así como en la estructura anterior de la UT-1 y la región toraco abdominal con el timón; debido a la gravedad de las lesiones el conductor de la UT-2 feneció en el lugar del accidente, por otro lado se desconoce las lesiones que pudiera tener el conductor de la UT-1 ya que luego de materializado el accidente se sustrajo del lugar del evento, desconociéndose su ubicación hasta la formulación del presente.

Lo analizado permite establecer lo siguiente:

1. El sentido de desplazamiento previo de las unidades vehiculares que entraron en conflicto.
2. Que, la UT-2 impactó con su estructura anterior en la estructura anterior tercio derecho de la UT-1.
3. La magnitud de los daños materiales evidencia la fuerza del impacto generada por la velocidad en desplazamiento de la UT-2 y diferencia de masas, que subsecuentemente afectaron en gran proporción al conductor del UT-2.
4. La relación correspondiente entre los daños y lesiones producidos a consecuencia del accidente.
5. La forma y clasificación del tipo de accidente "choque frontal excéntrico derecho"
6. Parte de la secuencia del evento.

E. ANÁLISIS DE EVIDENCIAS.

Las evidencias biológicas, químicas y materiales fueron encontrados con mayor predominio en el carril Oeste de la calzada, se produjeron a consecuencia del impacto por parte de la UT-2 a la UT-1, siendo a consecuencia de ello que se produce un resultado dañoso en las estructuras que entraron en contacto, restos de los cuales quedaron dispersados en la zona de conflicto, siendo las más relevantes las siguientes:

Evidencias biológicas:

los restos de sangre tipo charco hallados sobre la calzada Oeste, en un área de 0.50 x 0.80 mts, se dio debido a que el conductor de la UT-2 resultó con heridas abiertas a nivel de la región cefálica.

Evidencias químicas.



Producto de la deformación de las estructuras metálicas debido a la diferencia de masas los depósitos de los fluidos y conductos fueron afectados, liberando restos de fluidos viscosos color cobrizo que quedaron dispersos sobre la calzada.

Evidencias Materiales.

Debido a la magnitud de la colisión y la diferencia de masas los restos materiales fueron dispersos dentro del ancho de la calzada y partes de la vía, entre los resaltantes se ubicó restos materiales como restos de fibras de plástico color azul, amarillo y negro, micas, máscaras de parachoques, fragmentos de vidrios, espejos

De lo mencionado se desprende lo siguiente:

1. El área de conflicto y paciones finales.
2. La magnitud de los daños materiales producidos a consecuencia del evento.
3. Parte de la secuencia del evento.

F. ANÁLISIS INTEGRAL.

1. La UT-1, momentos previos al conflicto era desplazada por la Carretera Huaraz – Caraz, altura del lugar denominando Cascapampa, ocupando el carril Este, en sentido de Sur a Norte.
2. La UT-2, igualmente momentos previos al conflicto era desplazada por la carretera Huaraz – Caraz, lugar denominado Cascapampa, ocupando el carril Oeste, en sentido de Norte a Sur.
3. La cadena de eventos deviene de la conducta propia del conductor de la UT-2, al desplazar la unidad bajo las condiciones de riesgo y transitabilidad, los cuales en un determinado momento resultaron de vital importancia, que consta en lo siguiente:
 - a. Que el conductor desplazaba su unidad, por una vía cuyas condiciones técnicas y operacionales, en cuanto a su estado y material se encuentran en regular estado de conservación y de uso, de configuración tramo recto seguido de curva a la derecha dentro del área de conflicto, respecto a su sentido de desplazamiento, visibilidad buena y regular, con fluidez vehicular moderado e intensidad continua y las condiciones climáticas con presencia de lloviznas (calzada mojada) requiriendo para tal efecto una completa atención durante la conducción y gobierno absoluto del volante por el conductor.
 - b. Que lo mencionado precedentemente demandaba en el conductor pericia, experiencia, estado ecuánime y una extremada conducta preventiva, manteniendo el dominio permanente y absoluto del volante a fin de mantener a la unidad dentro de su eje de marcha, así como ejercer el direccionamiento del vehículo ante una situación adversa durante su recorrido, además de las medidas precautorias, a





- fin de evitar accidente.
- c. Por su parte el conductor de la UT-2 al encontrarse con su estado psicosomático alterado, corroborado por el resultado toxicológico N° 201804005197, en proporción **2.55** gr/litro de alcohol etílico en la sangre, Encuadrado dentro de la tabla de alcoholemia se encontraría dentro del **4to Periodo: 2.5 a 3.5 g/l: grave alteración de la conciencia.** "Estupor, coma, apatía, falta de respuesta a los estímulos, marcada descoordinación muscular, relajación de los esfínteres" (Ley 27753). Tras afectar su sistema nervioso central desorganizando y desestabilizando su funcionamiento, como tal la deficiente capacidad de reacción y percepción de peligro.
 - d. La percepción del peligro por parte del conductor de la UT-2, estuvo condicionado al estado propio del conductor; que por la disminución de sus capacidades psicofísicas y somáticas por los efectos propios del alcohol en la sangre; condiciones que lo mantuvieron alejado de las medidas básicas de precaución y seguridad, realizando una desplamiento sin control por ende no mantuvo su unidad dentro de su carril correspondiente por consiguiente en su eje de marcha llegando invadir parte del carril correspondiente de la UT-1, interponiéndose en su eje de marcha, secuencialmente la cadena de eventos.
 - e. Analizado los archivos video gráficos recopilados durante la investigación, de lo que se desprende que, el conductor del vehículo menor L5, se desplaza dentro de un tramo curvo, espacio donde pierde el control físico de la unidad ya que se desplaza en forma recta sin modificar el direccionamiento de su unidad interponiéndose en el eje de marcha sin realizar alguna maniobra evasiva tendiente a evitar el accidente; debido a la invasión de carril de forma súbita, el conductor de la UT-1 realiza una maniobra evasiva de viraje hacia la Izquierda tendiente a evitar la colisión pero debido a sus dimensiones no resulta ser efectiva, llegando a colisionar y por la diferencia de masas la UT-2 es desplazada por el UT-1 hasta su ubicación final, finalmente el conductor del combinado vehicular desciende de la unidad, luego de verificar realiza una maniobra de retroceso para el desenganche de las unidades posicionado al vehículo sobre la zona de tierra Oeste para posteriormente sustraerse del lugar del accidente con paradero desconocido

Por los puntos analizados, el comportamiento del conductor de la UT-2, es catalogado dentro de los parámetros que encierra el concepto de la imprudencia, al desplazarse por una calzada con capacidad para dos carriles uno para cada sentido de configuración recta seguido de curva a la derecha, con presencia de llovizna, con sus capacidades psicofísicas y somáticas reducidas así como su capacidades de atención y percepción, lo cual no le permitió percibir y evaluar los riesgos presentes y existentes, así como mantener al vehículo al cual conduce dentro de su carril y eje de

marcha, en su defecto desacelerar o detener su vehículo ante el peligro inminente.

4. La acción del conductor de la UT-1, se encontró basado en el principio de confianza; es decir que su comportamiento y accionar obedeció a ciertos parámetros que se encuentran dentro de la lógica y el sentido común, efectuando un desplazamiento por la vía con normalidad; por lo que al circular por una vía de doble sentido, para el conductor el desplazamiento de vehículos por el carril del sentido contrario era normal y al mismo tiempo le generó confianza, siendo en esa circunstancia que su percepción real del peligro resultó inesperada ya que su desplazamiento dentro del tramo Pre-conflicto era de manera curvilínea, de donde la UT-2 en un momento dado continua una trayectoria recta sin modificar la dirección del vehículo conforme a la configuración de la vía (curva a la derecha), llegando a invadir el carril correspondiente a la UT-1 interponiéndose en su eje longitudinal, en este sentido el conductor pese a realizar una maniobra evasiva de viraje hacia la izquierda no puede evitar la colisión, no resultando eficaz debido a sus dimensiones; llegando a materializarse el impacto, secuencialmente se generan daños materiales en la estructura anterior con mayor predominio en su tercio derecho.
5. Por los aspectos analizados el accidente se produjo en circunstancias que el conductor de la UT-2 se desplazaba en sentido de Norte a Sur dentro de un tramo recto seguido de una curva a la derecha, habiendo desarrollado una velocidad en aceleración progresiva y al llegar al tramo curvo, continua una trayectoria recta sin modificar la dirección del vehículo conforme a la configuración de la calzada tras haber perdido el control físico del vehículo, debido a su reducida capacidad psicofísica y somática por los efectos propios del alcohol en la sangre con una proporción de 2.55 gr/litro de alcohol etílico, llegando invadir el carril contrario (correspondiente a la UT-1) y debido a la interposición dentro del eje de marcha del vehículo combinado de forma súbita, este tiende a realizar una maniobra evasiva de viraje hacia la izquierda sin embrago no resulto ser efectiva, debido a las dimensiones propias del vehículo, la humedad de la porción circulable de la calzada; llegando a materializarse la colisión entre ambas unidades impactando con su estructura anterior contra la estructura anterior tercio derecho de la UT-1, a consecuencia del impacto violento, diferencia de masas, la fuerza y velocidad de desplazamiento desarrollado previo al conflicto, la UT-2 es desplazado en el mismo sentido del UT-1 hasta su ubicación final; como resultado del contacto directo entre las unidades se generaron daños materiales en sus estructuras anteriores, finalmente el conductor del UT-2 resultó con múltiples lesiones traumáticas en la región torácica y cefálica, que por la gravedad feneció en el lugar del accidente; asimismo el conductor del UT-1 luego de materializarse la colisión



se sustrae de la escena del accidente.

6. Por lo expuesto, el presente evento reviste las características de un Accidente de Tránsito Múltiple, en la modalidad de Choque anterior excéntrico derecho, con subsecuente fatal (muerte), daños materiales correspondientes en las unidades que entraron en conflicto y fuga de conductor.

IV. CONCLUSIÓN.

La presente investigación se encuentra fundamentada básicamente en las diligencias realizadas por la unidad especializada como declaraciones, resultados de los exámenes realizados y las diligencias efectuadas en el lugar de los hechos.

A. FACTOR DETERMINANTE

La acción imprudente del conductor de la UT-2, al desplazar su unidad por una calzada con capacidad para dos carriles delimitada por dos líneas longitudinales continuas (separador central), de configuración recta seguida de curva a la derecha, reducido en su capacidad psicofísica y somática, producto de la ingesta del alcohol en proporción a 2.55 gr/litro de alcohol etílico, lo cual desorganizó y desestabilizó sus facultades psicosomáticas, motivando la conducción sin el control absoluto del vehículo, que al llegar al tramo de configuración curva a la derecha este no direcciona al vehículo conforme a las características de la calzada, continuando una trayectoria recta invadiendo parte de la calzada del carril contrario (Este) correspondiente dentro del eje de marcha de la UT-1 materializándose la colisión entre unidades.

B. INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD DE TRÁNSITO. Al Reglamento Nacional de Tránsito.

1. Unidad N° 1.

El conductor se encontraría incurso en el Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito D.S. Nro.016-2009-MTC. Que literalmente dice:

- **Artículo 107°.- Licencia de conducir**

El conductor de un vehículo automotor o de un vehículo no motorizado de tres ruedas o más fabricado para el transporte de personas y/o mercancías, debe ser titular de una licencia de conducir vigente de la clase y categoría respectiva.

La licencia de conducir es otorgada por la autoridad competente conforme a lo dispuesto por el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre.

- **Artículo 274°.- Accidentes de tránsito con daños personales y/o materiales**

En los accidentes de tránsito en que se produzcan daños personales y/o materiales, el o los participantes están obligados



a solicitar de inmediato la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido.

Se presume la culpabilidad del o de los que no lo hagan y abandonen el lugar del accidente.

- **Artículo 275°.- Obligaciones del conductor implicado en un accidente de tránsito**

El conductor implicado en un accidente de tránsito debe:

- 6) **Denunciar inmediatamente la ocurrencia del accidente de tránsito** ante la Comisaría de la Policía Nacional del Perú de la jurisdicción; y someterse al dosaje etílico.

2. **Unidad Nro. 2 (UT-2).**

El conductor se encontraría incurso en el Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito D.S. Nro.016-2009-MTC. Que literalmente dice:

- **Artículo 82°.- Obligaciones del conductor**

El conductor debe acatar las disposiciones reglamentarias que rigen el tránsito y las indicaciones de los Efectivos de la Policía Nacional del Perú, asignados al control del tránsito. Goza de los derechos establecidos en este Reglamento y asume las responsabilidades que se deriven de su incumplimiento

- **Artículo 88°.- prohibición del consumo de bebidas alcohólicas y otros.**

Está prohibido conducir bajo las influencias de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.

- **Artículo 90°.- Reglas generales para el conductor**

Los conductores deben:

b) En la vía pública:

Circular con cuidado y prevención.

- **Artículo 93°.- Normas para que el conductor evalúe la velocidad a la que debe circular**

El conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así, debe abandonar la calzada y detener la marcha.

- **Artículo 160° Prudencia en la velocidad de conducción:** El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles.



En todo caso, la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.

- **Artículo 271°.- Conducción peligrosa**

La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan.

- **Artículo 272°.- presunción de responsabilidad por violaciones a las normas de tránsito.**

Se presume responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente reglamento.

C. INFORMACIÓN ADICIONAL.

Sobre los fundamentos contenidos en esta investigación, el órgano jurisdiccional podrá determinar la responsabilidad civil a que se refiere el Artículo 29 de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, concordante con lo enunciado en el Artículo 2 del Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito, que establece en el conductor, el propietario del vehículo y, de ser el caso, en el prestador de servicio de Transporte Terrestre, la responsabilidad solidaria por los daños personales y materiales, así como perjuicios, causados a los ocupantes y terceros no ocupantes del vehículo automotor.

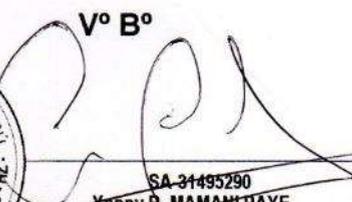
V. DOCUMENTOS ANEXOS:

- Tomas fotográficas de las unidades y lugar de los hechos.
- Peritaje Técnico Mecánico de Daños N° 379-2018 y 380-2018
- Acta de deslacrado, visualización de videos y lacrado
- Informe dactiloscópico N° 153-2018. Fls 07.
- Carpeta fiscal N° 1306014506-2018-1239-0 y anexos fls 129

Huaraz, 14 de junio de 2019.

EI INSTRUCTOR.

V° B°



SA-31495290
Yonny R. MAMANPAYE
S1 PNP
JEFE DEL DEPIAT
DE LA UNIDAD DE PREVENCIÓN E
INVESTIGACIÓN DE ACC. DE TRANSITO



SA-31652543
Eder G. CORDOVA RODRIGUEZ
S2 PNP
PERITO INVESTIGADOR JEFE
DEL EMIAT -2





POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
REGPOL-A/DIVOPUS-HUARAZ
UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE
TRANSITO - HUARAZ

VISTA FOTOGRÁFICA DEL LUGAR DEL EVENTO



