

UNIVERSIDAD NACIONAL DE SAN CRISTÓBAL DE HUAMANGA

**ESCUELA DE POSGRADO
UNIDAD DE POSGRADO DE LA FACULTAD DE
DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**



**HOMICIDIO CULPOSO EN ACCIDENTE DE TRÁNSITO EN EL
DISTRITO JUDICIAL DE AYACUCHO 2013 - 2015**

**TESIS PARA OPTAR EL GRADO ACADÉMICO DE MAESTRO
EN DERECHO, MENCIÓN EN CIENCIAS PENALES**

PRESENTADO POR

JAIME FERNANDEZ GALLARDO

Asesor de tesis

Mg. Aldo Rivera Muñoz

AYACUCHO – PERÚ

2019

DEDICATORIA

A mi dos hijos por la Comprensión y el apoyo permanente durante el tiempo de estudio de la maestría ,por haberles sustraído tiempo valioso que pudimos compartir en familia ; a ellos que son la vida y la razón de mi existencia .para demostrarles a ser algo en la vida .

El autor

Agradecimientos

A mis dos hijos en los que confié siempre ,a si mismo a mis amigos que estuvieron ayudándome desinteresadamente para realizar mi trabajo de investigación .A dios el creador de todo lo que existe en la tierra ,a todas las personas que optaron con sus conocimientos para este trabajo de investigación ,mi agradecimiento y mi gratitud a todos mis maestros que compartieron sin egoísmo sus valiosos conocimientos en la Universidad San Cristóbal de Huamanga .

Expreso mi agradecimiento en especial al señor Doctor Juan Carlos Jiménez Herrera maestro m que con su sencillez ,sinceridad y grandeza ,tuvo la buena voluntad de dirigir el presente trabajo de investigación en la Escuela de Posgrado de la Universidad Nacional de San Cristóbal de Huamanga, por acogerme en el programa y permitir el logro de mis aspiraciones profesionales.

Al asesor del trabajo de investigación, por su apoyo incondicional en la ejecución del trabajo de investigación.

El autor

Índice

| | |
|-----------------------|------|
| Dedicatoria | ii |
| Agradecimientos | iii |
| Índice..... | iv |
| Resumen..... | viii |
| Abstract..... | ix |

TÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

| | |
|--------------------------------------------------------------------------|----|
| I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA | 11 |
| 1. Descripción de la realidad problemática | 11 |
| 2. Formulación del problema..... | 15 |
| a) Problema general | 15 |
| b) Problemas secundarios..... | 15 |
| 3. Indagación de investigaciones pre existentes..... | 15 |
| 4. Delimitación de la investigación | 16 |
| 5. Alcances de la investigación..... | 16 |
| II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN | 16 |
| 2.1. Objetivo general..... | 16 |
| 2.2. Objetivos específicos | 17 |
| III. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN | 17 |
| 1. Justificación de la investigación | 17 |
| 2. Importancia de la investigación | 19 |

| | |
|----------------------------------------------------------------------|----|
| IV. MARCO TEÓRICO..... | 20 |
| 1. Antecedentes de la investigación..... | 20 |
| 2. Fundamentos o bases teóricas | 22 |
| 2.1.1. Corriente filosófica del derecho positivo | 22 |
| 2.1.2. Accidentes de tránsito..... | 22 |
| 2.1.2.1. Antecedentes históricos de los accidentes de tránsito | 23 |
| 2.1.2.2. Fases de accidentes de tránsito..... | 23 |
| 2.1.2.3. Clasificación de los accidentes de tránsito | 24 |
| 2.1.2.4. Tipicidad objetiva | 25 |
| 2.1.2.5. Homicidio culposo agravado | 26 |
| 2.1.2.6. Bien jurídico protegido..... | 26 |
| 2.1.2.7. Sujeto activo..... | 26 |
| 2.1.2.8. Causas humanas..... | 29 |
| 2.1.2.9. Causas mecánicas..... | 30 |
| 2.1.2.10. Causas materiales | 31 |
| 2.1.3. Marco conceptual..... | 31 |
| V. FORMULACIÓN DE LAS HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN..... | 34 |
| a) Hipótesis general..... | 34 |
| b) Hipótesis derivadas..... | 34 |
| VI. IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS VARIABLES | 34 |
| VII. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES..... | 35 |
| VIII. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN..... | 36 |
| 1. Tipo y nivel de investigación..... | 36 |
| 2. Método y diseño de la investigación | 36 |
| 3. Universo, población y muestra..... | 37 |
| 4. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos | 38 |

| | |
|--------------------------------------------------------------------|----|
| 5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos recolectados..... | 38 |
|--------------------------------------------------------------------|----|

TÍTULO II

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| DESARROLLO DE LAS INSTITUCIONES JURÍDICAS COMPRENDIDAS EN EL MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN..... | 40 |
| 1.1. Teoría del delito..... | 40 |
| 1.1.1. Elementos del hecho punible..... | 41 |
| 1.1.2. Delito..... | 44 |
| 1.1.3. La punibilidad..... | 44 |
| 1.1.4. Clases de culpa..... | 45 |
| 1.1.5. Imprudencia..... | 45 |
| 1.1.6. Negligencia..... | 46 |
| 1.1.7. Impericia..... | 46 |
| 1.1.8. El Deber Objetivo de Cuidado..... | 47 |
| 1.1.9. El Resultado..... | 47 |
| 1.1.10. Fundamentación jurídica de la culpa..... | 48 |

CAPÍTULO II

DELITO CULPOSO

| | |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| 2.1. Definición de Delito culposo..... | 50 |
| 2.2. La reparación civil..... | 51 |
| 2.3. El Derecho a la vida según la Constitución Política del Perú..... | 52 |
| 2.4. Bienes Jurídicos..... | 52 |
| 2.5. Constitución en Parte Civil..... | 53 |
| 2.6. Delito de conducción en estado de ebriedad..... | 54 |
| 2.7. Accidente de tránsito..... | 55 |
| 2.8. Análisis del artículo 1970° del Código Civil..... | 57 |
| 2.9. Principio de indemnización..... | 59 |

TÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

| | |
|------------------------------------------|----|
| 3.1. Descripción de los resultados | 60 |
| 3.2. Comprobación de hipótesis | 67 |

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

| | |
|----------------------------|----|
| 4.1. Conclusiones..... | 75 |
| 4.2. Recomendaciones | 76 |
| BIBLIOGRAFÍA | 77 |

Resumen

El estudio tuvo la intención de valorar la pertinencia de Homicidio Culposo en Accidente de Tránsito en el Distrito Judicial de Ayacucho 2013 – 2015, en la medida que este tipo de eventos jurídicos frecuentemente se presentan en la ciudad, la misma que muchas veces ha sido observado por los juristas, en la medida que la aplicación pertinente de la normatividad que regula este delito, muchas veces no se condiciona con la realidad. El objetivo formulado para orientar el proceso de la investigación ha sido: Determinar las causas que inciden en el problema de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015. El enfoque de investigación utilizado para desarrollar el proceso de la investigación ha sido el cuantitativo. El diseño utilizado en el desarrollo de cada uno de los procedimientos investigativos utilizados fue el descriptivo correlacional. La muestra estuvo constituida por 60 unidades de estudio, La sistematización de los datos demandaron el uso de técnicas estadísticas, para lo cual se han elaborado tablas y figuras estadísticas. Los resultados afirman que, en relación a los accidentes de tránsito, el 16.7% de los encuestados sostienen que es baja; el 75% afirma que es media y el 8,3% afirma que es alta. En lo que concierne a las conclusiones sobre homicidio culposo, el 15% de encuestados considera que es baja; el 33.3% afirma que es media y el 51,7% sostiene que es alta, lo que significa que la causa que más incide en los delitos de homicidio culposo por accidente de tránsito son aquellas relacionadas a las humanas, generadas principalmente por la irresponsabilidad de los conductores. Las conclusiones afirman que existe relación directa y significativa entre los homicidios culposos y las causas humanas, mecánicas y naturales, en la medida que el valor de $Tau_b = 0,483$ mientras que al ser el $p_valor = 0,000$ se ha asumido aceptar la hipótesis alterna y se ha rechazado la hipótesis nula.

Palabras claves: Homicidio culposo, accidentes de tránsito.

Abstract

The study was intended to assess the relevance of Wrongful Death in Traffic Accident in the Judicial District of Ayacucho 2013 - 2015, to the extent that this type of legal events frequently occur in the city, which has often been observed by the jurists, to the extent that the relevant application of the regulations that regulate this crime, often does not condition with reality. The objective formulated to orient the process of the investigation has been: To determine the causes that affect the problem of negligent homicides due to traffic accidents in the judicial district of Ayacucho 2013-2015. The research approach used to develop the research process has been quantitative. The design used in the development of each of the investigative procedures used was the descriptive correlational. The sample consisted of 60 study units. The systematization of the data demanded the use of statistical techniques, for which statistical tables and figures have been prepared. The results affirm that, in relation to traffic accidents, 16.7% of those surveyed maintain that it is low; 75% affirm that it is medium and 8.3% affirm that it is high. With regard to the results of culpable homicide, 15% of respondents consider that it is low; 33.3% affirm that it is medium and 51.7% affirm that it is high. Which means that the cause that most affects the crimes of negligent homicide by traffic accident are those related to human, generated mainly by the irresponsibility of drivers. The conclusions affirm that there is a direct and significant relationship between culpable homicides and human, mechanical and natural causes, insofar as the value of $Tau_b = 0.483$ while being $p_value = 0.000$ has been assumed to accept the alternative hypothesis and has rejected the null hypothesis.

Key words: Wrongful death, traffic accidents.

INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito en nuestro país, alcanzan a registrar índices de mortalidad por encima del promedio latinoamericano, las mismas que ocurren a consecuencia de múltiples factores, entre las que más inciden podemos mencionar el consumo de alcohol, drogas y otros estupefacientes, la imprudencia de conductores y peatones, la informalidad del servicio de transporte público, etc.

En la ocurrencia de accidentes de tránsito ocurren delitos que comprenden tanto a conductores como a peatones, por lo que el sistema judicial peruano ha regulado este tipo de delitos en leyes que determinan el grado de responsabilidad y culpabilidad de acuerdo a los hechos ocurridos, en ese sentido, muchos juristas, como es dialéctico, opinan que existen observaciones a la normatividad vigente, las mismas que a través de estudios de investigación, como es la intención del presente estudio, deben contribuir a perfeccionarlos.

El estudio tuvo la intención de determinar las causas que inciden en el problema de homicidios culposos por accidente de tránsito, para lo cual tiene previsto utilizar el enfoque cuantitativo de la investigación, así como el empleo del diseño descriptivo correlacional, para lo cual ha considerado como muestra de estudio la opinión de 60 profesionales del Derecho y 20 casos relacionados directamente con delitos de homicidio culposo por accidente de tránsito.

La técnica y el instrumento utilizados en el recojo de la información, así como en el registro de los datos viene a ser el análisis documental, en la medida que se tiene como fuente de información documentos textuales.

La estructura del plan de investigación se ciñe estrictamente a las exigencias esquemáticas establecidas por la Unidad de Posgrado, cumpliendo de esta manera el aspecto formal en la elaboración de este tipo de documentos.

TÍTULO I

PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1. Descripción de la realidad problemática

En Ayacucho, el 2013- 2015 se ha observado altos índices de la creciente problemática en homicidios culposos, por accidentes de tránsito de conductores que se dedican al transporte de tránsito terrestre y seguridad vial por lo que se aprueban la ley general de transito ley 27181 el Reglamento Nacional de Transito Decretó Supremo N° 016 20009 MTC. DS 033 – MTC, al mismo tiempo está vigente en nuestro país la Ley de Tránsito y Transportes, cuerpo legal que contempla sanciones muy graves, graves y leves de multa y prisión a aquellos conductores que infringían, infringen las normas jurídicas, sin embargo, en los gobiernos actuales se da cambios radicales en el marco jurídico de varias materias, en las de tránsito.

La asamblea constituyente tomando en cuenta que no se han dictado verdaderas políticas en materia de Transito , transportes, que garantice a los ciudadanos la seguridad en la movilidad, que es necesario contar con una Ley de carácter eminentemente técnico de forma integral normas en su conjunto los diferentes aspectos relacionados con el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial y por cuanto la Ley de tránsito anterior no contempla normas relacionadas con la prevención expide la Ley Orgánica de Transporte terrestre y tránsito y seguridad Vial que se encuentra publicado en el Art. N° 004 del D.S 003-2003 MTC,

publicado el 18 de enero del 2003 y se precisa que toda mención que se haga en el reglamento nacional de tránsito aprobada por el presente decreto, a la Policía Nacional Del Perú; mediante sus órganos especializados en materia de tránsito harán respetar el Reglamento Nacional de Reglamento Nacional de Tránsito y la nueva Ley de tránsito contempla novedosas reformas que involucran a otros actores sociales que anteriormente no eran sujetos de sanciones principalmente se incluyen el sistema de puntaje aplicados a la licencia de conducir; lo ocasionó múltiples reacciones por parte de los conductores de vehículos, en especial la gente que trabaja en el transporte público y que se encuentra legalmente asociados en empresas autorizadas por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ,y las municipalidades provinciales y distritales para el transporte público que son asignados al transporte y control de tránsito en razón de que corra el riesgo de perder su trabajo o la reducción de puntos hasta completar los 100 puntos que otorga la Ley que está escrita en el Reglamento General de tránsito .

También dispone que los peatones deban ser sancionados por infringir la Ley cuando cometan una implicancia de tránsito, y serán privados de la libertad cuando sean responsable de un delito de tránsito, con conforme está escrito en la ley general, pero esto no es aplicado hasta la actualidad.

Habiéndose puesto en vigencia la Ley Orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial ,de una manera sorpresiva y sin que se dé a conocerá todos y cada uno de los ciudadanos se pudo generar un grave problema ,por cuanto su aplicación fue inmediata ,a los conductores encargados de tránsito ,los efectivos de la Policía Nacional del Perú a través de sus órganos especializados en materia de tránsito empezaron a infraccionar con las papeletas de inflación durante los años 2013 al 2015 ,a nivel nacional , los diferentes organismos de tránsito se pusieron de acuerdo en la elaboración de un formato único de dichas papeletas de infracción.

Los policías Nacional del Perú mediante sus órganos especializados en materia de Tránsito ya que son los únicos policías autorizados en poner las infracciones se les entrega papeletas especiales los mismos que empezaron a desarrollar su labor y encontraron mucho trabajo en las vías públicas el mismo que

fue trasladado a la unidad especializado en tránsito y como consecuencias de usuarios de la justicia.

Frente al desafío que implica la vigencia de la Ley Orgánica de transporte terrestre y seguridad vial y su reglamento general de aplicación se considera necesario realizar un estudio para poder plantear el problema sobre las Casusas y consecuencias que generan los altos índices de la reciente creciente problemática de homicidios culposos en accidentes de tránsito en el Distrito judicial de Ayacucho y sus consecuencias a fin de dar a conocer los factores sociales todo lo relacionado a este tipo de infracciones para que a futuro no se vean inmersos o involucrados en una falta de tránsito o puedan cometer un delito porque hoy en día muchos conductores comenten delitos ya que están desinformados y de los reglamentos y ley general de tránsito y desconocen las normas jurídicas .

Un problema adicional constituye que el distrito judicial de Ayacucho capital de la provincia de Huamanga está conectado con otras provincias, el VRAEM y la ciudad de Lima por lo que se cuenta con la visita permanente de estos ciudadanos, a quienes acuden a diario a realizar actividades comerciales algunos desconocen las normas de tránsito vigente por lo que se ven involucrados en manera frecuente en la comisión de la creciente problemática accidentes de tránsito; sin perjuicios de su situación jurídica por lo que la multa que se le impone es difícil y no imposible de recaudar; por falta de disposición legal ; y la reducción de puntos es inaplicable porque hay conductores que desconocen las infracciones que son impuestas por la policía de Ayacucho y que no son reportadas a las Municipalidades provinciales ,distritales y al mismo tiempo al ministerio de transportes y comunicaciones (MTC).

Es necesario entonces contar con herramientas, para que todos los ciudadanos comprenda el verdadero alcance de la Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial , y se pueda ver cuál es el conocimiento de la norma jurídica y en todas las instituciones públicas y privadas hay que difundir el contenido de la reciente creciente implicancias y problemática ,accidentes de tránsito, y algunas instituciones están vinculadas directamente con la problemática de Transporte, tránsito y seguridad vial , pero no ha sido suficiente.

La norma afectada y que será materia de la investigación está comprendida en el artículo 111° del Código Penal, que comprende la regla vulnerada por múltiples transportistas. Dicha norma contempla textualmente lo siguiente:

“Artículo 111.- Homicidio Culposo

El que, por culpa, ocasiona la muerte de una persona, será reprimido con pena privativa de libertad no mayor de dos años o con prestación de servicios comunitarios de cincuenta y dos a ciento cuatro jornadas.

La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al Artículo 36 incisos 4), 6) y 7), cuando el agente haya estado conduciendo un vehículo motorizado bajo el efecto de estupefacientes o en estado de ebriedad, con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, o cuando sean varias las víctimas del mismo hecho o el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito. (*)

(*) Párrafo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 29439, publicada el 19 noviembre 2009, cuyo texto es el siguiente:

"La pena privativa de la libertad será no menor de un año ni mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de seis años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho."

La pena será no mayor de cuatro años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, de ocupación o industria y cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, la pena será no mayor de seis años."(*)

(*) Párrafo modificado por el Artículo 1 de la Ley N° 29439, publicada el 19 noviembre 2009, cuyo texto es el siguiente:

"La pena privativa de la libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36 -incisos 4), 6) y 7)-, si la muerte se comete utilizando vehículo motorizado , estando el agente

bajo el efecto de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos-litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos-litro en el caso de transporte público de pasajeros, mercancías o carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito." Concordancias: Ley N° 27753, Art. 3, 4.

2. Formulación del problema

a) Problema general

¿Cuáles son las causas de los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?

b) Problemas secundarios

¿Cómo las causas humanas que inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?

¿Cómo las causas mecánicas que inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?

¿Cómo las causas naturales que inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?

3. Indagación de investigaciones pre existentes

En la literatura especializada se cuenta con investigaciones que se han realizado con anterioridad a la nuestra, en ese sentido se cuenta con información relevante sobre el comportamiento de las variables.

Las investigaciones pre existentes sirvieron para enmarcar y delimitar teórica y metodológicamente el problema, razón por la cual se ha establecido con mejor criterio los procesos metodológicos considerados en el desarrollo del trabajo de investigación.

El material acopiado para realizar el estudio fueron tesis de investigación, artículos, ensayos y diferentes textos, los mismos que han servido de insumos para estructurar

el marco teórico y el marco metodológicos, a partir del cual se han sistematizado las conclusiones.

4. Delimitación de la investigación

La delimitación de la investigación se circunscribe a dos criterios esenciales; la delimitación espacial comprende los espacios geográficos en el que se desarrollado la investigación, habiéndose elegido el Distrito Judicial de Ayacucho.

En lo que concierne a la delimitación temporal, podemos mencionar que el estudio se ha desarrollado en el año 2018.

5. Alcances de la investigación

Los alcances de la investigación consideran los aspectos teóricos, en los que se han profundizado las diferentes teorías y doctrinas jurídicas que existen sobre el homicidio culposo.

Otro aspecto esencial que se tuvo en cuenta viene a ser el alcance social, la misma que compromete a toda la población, en la medida que este problema atañe a todos los ciudadanos, porque es un tema que recurrentemente se presenta en todo el país.

El alcance metodológico considera que el nivel de profundidad del estudio a ser desarrollado compromete el nivel relacional de proceso de la investigación, en la que el objetivo esencial es determinar la relación que existe entre las variables de estudio.

II. OBJETIVOS DE INVESTIGACIÓN

2.1. Objetivo general

Determinar las causas que inciden en el problema de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

2.2. Objetivos específicos

- a) Determinar la incidencia de las causas humanas en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.
- b) Determinar la incidencia de las causas mecánicas en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.
- c) Determinar la incidencia de las causas naturales en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

III. JUSTIFICACIÓN, IMPORTANCIA Y LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN

1. Justificación de la investigación

En la actualidad el coste social, como consecuencia de la circulación de vehículos automotores conducidos por personas se han incrementado es así que en el año 2009, la Organización Mundial de la Salud (OMS) llegó a la conclusión estableciendo que cada año se producen en todo el mundo 1,24 millones de muertes por accidentes de tránsito, esa misma organización en ese mismo año, fijó que la cantidad de individuos que sufren traumatismos no mortales oscilaba entre los 20 millones y los 50 millones (OMS, 2009, p. 8). A su turno, la ONU (2010) calcula los fallecidos anuales en accidentes de tránsito en cerca de 1,3 millones, al paso que estima la cifra de lesionados entre los 20 millones y los 50 millones de personas.

Estos hechos que no han sido ajenos al tratamiento del sistema jurídico colombiano, y por supuesto en toda Latinoamérica, donde los índices son elevados, ello supone retos al Derecho Penal, el cual, acorde con las tendencias punitivas tan comunes hoy en día, es presentado como la única solución posible para contrarrestar los indicativos de muertos y heridos producidos, en definitiva, por conductores que incurren en este tipo de actividades. Sin embargo, se puede deducir que el endurecimiento de las penas ya existentes, no contribuye a la reducción de esas cifras; por lo tanto, el papel del derecho penal a tales efectos es limitado y la política criminal no es sino una más dentro del conjunto de las políticas públicas llamadas a mejorar la seguridad vial, que dista, por cierto, de ser la más eficaz en esta materia.

Según el profesor (Baratta, Alessandro, 2004, p. 309), sobre el principio de proporcionalidad abstracta, establece que debe ser conocimiento del sistema penal solo las violaciones a los derechos humanos *Stricto sensu*, y estas penas deben ser proporcionales al daño causado, es decir la aplicación rigurosa de un Test, entre la infracción normativa y la sanción impuesta, por lo que, estos tipos penales considerados de Peligro Abstracto, son considerados una mancha nebulosa que se ha extendido vertiginosamente en las legislaciones penales de la mayoría de países occidentales. Una mancha con la que se pretende elaborar una política de seguridad utilizando como herramienta única al Derecho Penal prescindiendo de una discusión dogmática jurídica.

En consecuencia el Nuevo Código Procesal Penal de modelo acusatorio, de tendencia adversarial y garantista de derechos humanos, prevé diversos instrumentos procesales, para obtener una solución rápida y efectiva del conflicto judicial penal, derivado de un hecho punible; uno de estos mecanismos son las denominadas Salidas Alternativas, compuestas por: El Principio de Oportunidad, Los Acuerdos Reparatorios, El Proceso de Terminación Anticipada y El proceso Inmediato; las mismas que requieren de una investigación esclarecedora, para su correcta aplicación en nuestro distrito judicial de Ayacucho, y por qué no decir su correcta aplicación en el país; así mismo resulta necesario descubrir cómo se vienen aplicado por parte de los fiscales y por parte de los abogados; y de esta forma apreciar los criterios que se manejan en la negociación.

Por otro lado, hoy en día parte de la doctrina se apunta en señalar, que, en la actualidad, se requiere más de un derecho penal reparador que de un derecho penal sancionador, así como una justicia restaurativa frente a la justicia retributiva. Efectivamente las Salidas Alternativas son mecanismos de descarga del sistema penal; modos de solucionar conflictos y satisfacer los intereses concretos de la víctima, evitando así llegar a la última etapa del proceso "el juicio oral", por lo que es ahí en donde radica su importancia y su necesaria aplicación. Hay que tener en cuenta que el empleo de las Salidas Alternativas, como es el principio de oportunidad, no contribuyen de ninguna manera a la impunidad, sino que esta es parte de un conjunto de mecanismos, que no necesariamente han de concluir en una sentencia privativa de libertad, pero efectivamente ha de existir una reparación del

daño emergente del delito, con la interposición de ciertas reglas que al incumplirlas, dan la posibilidad de que puedan ser revocada el tipo de salida interpuesta.

Con el correcto empleo de la aplicación del principio de oportunidad como en los casos de bagatela tenemos el delito de conducción en estado de ebriedad. Siendo una salida Alternativa se busca descongestionar al sistema penal, por razones de política criminal, de cierta forma se busca la simplificación de la respuesta estatal, en base a la abreviación de los plazos, mediante celeridad y razonabilidad. Así mismo es necesario entender que el principio de oportunidad como las Salidas Alternativas no significan una renuncia del poder penal o del ius puniendi, sino una respuesta estatal diferente al fenómeno delictivo, indispensable para asegurar el carácter subsidiario del sistema penal y el principio de última ratio de la intervención punitiva del Estado.

Bien es cierto que el principio de oportunidad es aplicable solo en casos de bagatela que contengan una mínima pena no mayor de dos años, puesto que, tendremos como punto de partida al delito de conducción en estado de ebriedad enmarcada o tipificada en el artículo 274° como consecuencia de la concepción liberal del estado, y de esta manera evitar cargas procesales, empro esto no quiere decir que al hecho de pagar una reparación civil, este se librara del completo, puesto que esta aplicación de principio de oportunidad (el perdón), solamente será ejecutado si el Ministerio Publico a través del fiscal, como un hecho más un derecho, el que comete dicho delito no solamente es sancionado penalmente sino también administrativamente, teniendo así una rápida solución al conflicto, pero si el que recurre, vuelve a reincidir, este ya no tendrá la oportunidad, de acogerse nuevamente a dicho principio de oportunidad, en estos caso tendrá que cumplir lo sancionado en el nuevo código penal.

2. Importancia de la investigación

La investigación es importante porque permite conocer la magnitud del problema sobre el incremento de los casos de homicidio culposo, la misma que atañe a toda la población, por lo que es necesario realizar un estudio que valore y determine las consecuencias jurídicas normativas sobre este problema.

El estudio debe proporcionar información relevante sobre la normatividad vigente que actualmente el sistema jurídico peruano establece para determinar la responsabilidad penal de los casos en los que ocurre el homicidio culposo.

IV. MARCO TEÓRICO

1. Antecedentes de la investigación

A nivel internacional

Sánchez (016). Título: Implicancias jurídicas del delito culposo en accidentes de tránsito en el Municipio de Aguascalientes, México en el periodo enero-octubre 2016. Universidad de Puebla. Grado académico de magíster en Derecho Penal.

Estudio que se desarrolló bajo los lineamientos metodológicos de la investigación cuantitativa y el diseño descriptivo correlacional. La muestra estuvo conformada por 15 expedientes identificados en los que se ha determinado delito culposo. La técnica y el instrumento utilizado en el recojo de la información ha sido el análisis el contenido y el formato de registro textual, respectivamente.

Las conclusiones afirman que, los delitos culposos en accidentes de tránsito se han incrementado considerablemente debido a que la regulación normativa ha sido permanentemente observada porque existen casos específicos en las que incurren en vacíos legales, las mismas que constituyen argumentos jurídicos por parte de la defensa de los imputados, para presentar justificaciones argumentativas del tipo legal con la intención de evadir las responsabilidades penales.

Hurtado (2016). Título: Los delitos culposos en accidentes de tránsito y sus consecuencias jurídicas en el distrito judicial de Salinas, Ecuador. Universidad de Quito. Grado académico de Maestro en Derecho Penal.

Estudio desarrollado bajo los lineamientos metodológicos del diseño correlacional. La muestra estuvo conformada por 10 expedientes resueltos por el Juzgado de la Corte Superior de Salinas. La técnica utilizada en el análisis jurídico de los casos ha sido el análisis de contenido y el instrumento que ha permitido el registro de la información ha sido la ficha de análisis textual.

Las conclusiones afirman que, si bien la normatividad jurídica ecuatoriana define y determina la culpabilidad en los delitos culposos en accidentes de tránsito, existen una cantidad considerable de apelaciones que inciden en demostrar la objetividad de los delitos imputados, por lo que en ciertos casos se ha absuelto a las personas comprendidas en este tipo de delitos, por lo que ese estudio recomienda perfeccionar las normas.

A nivel nacional

Nieves (2016). Título: La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito. Universidad Particular San Martín de Porres. Grado de Maestro en Derecho Penal.

El objetivo de este estudio ha sido determinar la manera cómo los jueces penales utilizan los criterios de valoración al momento de establecer de manera objetiva la reparación civil en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito. El diseño de investigación utilizado ha sido el descriptivo correlacional y la muestra de estudio estuvo conformada por 15 resoluciones resueltas por el juzgado correspondiente.

Las conclusiones afirman que, está probado que, debido a que los jueces penales no observan criterios de valoración de manera objetiva el monto de la reparación civil no garantiza un resarcimiento proporcional al daño ocasionado a las víctimas en los delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito. Está probado que los jueces al momento de emitir sus sentencias en casos por delitos culposos ocasionados por conductores de vehículos motorizados en accidentes de tránsito, utilizan el criterio de la valoración subjetiva para efectos de fijar la reparación civil.

Barrón (2017). Título: La Reparación Civil y su Relación con los Delitos Culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte año 2017. Universidad César Vallejo de Trujillo. Grado académico de Maestro en Derecho Penal.

El objetivo de la investigación fue formulado de la siguiente manera: Determinar el efecto en relación con la Reparación civil y los delitos culposos, en el Delito de

Lesiones en el distrito Judicial de Lima Norte 2016. El diseño de investigación utilizado ha sido el descriptivo correlacional y la muestra estuvo conformada por 30 profesionales del Derecho. La técnica y el instrumento utilizado en el recojo de los datos ha sido la encuesta y el cuestionario respectivamente. Las conclusiones afirman que, se ha podido concluir que el no pago de la reparación civil afecta considerablemente a los agraviados que han sufrido accidentes de tránsito por delitos culposos en el distrito judicial de Lima Norte. Pero también es cierto que existen casos en que hay peatones que son víctimas de los conductores que los perjudican y más aún cuando son sentenciados y ni siquiera depositan en parte la reparación civil.

2. Fundamentos o bases teóricas

2.1.1. Corriente filosófica del derecho positivo

Sus características son: Identificación del pensamiento con símbolos

El contenido formal del derecho se presenta como una estructura lógica-formal con validez el sí. Desvinculación del medio socio-histórico en que se desarrolla la norma, porque se estructura en un sistema lógico coherente. Hans Kelsen es el máximo representante el Positivismo Lógico, llega a la conclusión de que la ciencia jurídica al ocuparse de lo mandado jurídicamente es una ciencia normativa, la cual para mantenerse dentro de los límites científicos aspira a librar a la ciencia jurídica de elementos extraños, de juicios que no sea normativos, construyendo así la Teoría Pura del Derecho.

De acuerdo con Edgar Bodenhermer, la Teoría Pura del Derecho es un intento de eliminar de la jurisprudencia todos los elementos no jurídicos; deslindándose de las demás ciencias, siendo únicamente ciencia jurídica. Pues en palabras del autor antes citado, menciona que Kelsen define al derecho como el "conocimiento de normas"

Esta norma puede ser la norma fundamental (la Constitución) que son coactivas y llevadas a cabo su cumplimiento por el estado, donde estado es igual a derecho.

2.1.2. Accidentes de tránsito

El accidente de tránsito es un suceso que, por su naturaleza misma, es ajena a la intención y al dolo. Es un hecho inesperado ocurrido en una superficie circulable en el que participa, por lo menos, un vehículo en transporte y generalmente resalta en daños a personas y/o cosas.

Accidente de tránsito. - evento súbito, imprevisto y violento (incluyendo incendio y acto terrorista) en el que participa un vehículo automotor en marcha o en reposo en la vía de uso público, causando daño a las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículos automotor, que pueda ser determinado de manera cierta.

2.1.2.1. Antecedentes históricos de los accidentes de tránsito

Para poder conocer los referentes a los accidentes de tránsito es necesario tomar en cuenta los antecedentes del tema que nos lleva conocer más de los homicidios provocados por los vehículos, y lo referente a la seguridad que se debe mantener al momento de conducir.

De manera de situar en el contexto de la seguridad de tránsito, Es por esto, que a continuación se presenta algunos hitos en la seguridad de tránsito y más en específico, de hace aproximadamente 4,000 años, en Asia aparece la rueda invención atribuida a la cultura de Sumeria. Este elemento, nace de la necesidad de trasladar objetos (o bien personas) de una manera más fácil, rápida y cómoda.

Luego de esta invención revolucionaria, siglos después, apareció la idea de crear un instrumento, formado principalmente por ruedas y un eje central, que permitirá el desplazamiento de las personas, de esta manera, comenzó desde esa época, el concepto de vehículo como medio de transporte de seres humanos. Los primeros vehículos eran movidos por tracción humana o animal “.

2.1.2.2. Fases de accidentes de tránsito.

Las fases identificables en un accidente de tránsito son las siguientes.

Fase de percepción.

La percepción implica notar la condición de riesgo y valorarlo apropiadamente como tal para considerarlo un peligro posible o real; sin embargo, esta no ocurre necesariamente en el lugar y tiempo donde el riesgo pudo haberse notado, sino donde y cuando es reconocido, en tal sentido puede darse.

Fase de Decisión

En la cual el conductor reacciona, en todos los casos tratando de evadir la situación de conflicto .la reacción a la que se hace alusión está representada por una Serie de maniobras de ahí que les denomina como maniobra evasivas “pero no siempre habrá de conseguir

su objetivo, ,, es decir ,no siempre podrá evitar el conflicto .esta fase puede quedar anulada por la rapidez como se produce el suceso llegando ,en algunos casos , a no producirse .En la investigación del siniestro , la determinación de esta circunstancia es de suma importancia puesto que ,como es suponerse puede ayudar a determinar si éxito o no .

Fase de Conflicto

Es la última etapa de la evolución del siniestro vehicular y se llega a él cuándo, el accidente no ha podido ser evitado.

2.1.2.3. Clasificación de los accidentes de tránsito

a. Choque

Es el encuentro violento con otro vehículo en movimiento, o detenido, estacionado, con un animal o contra un objeto o móvil, puede ser choque frontal, choque por alcance, choque por enviste, choque por separado, topetazo.

Choque frontal

Es la colección que se da y se recibe con las partes delanteras de los vehículos participante en un accidente de tránsito

Choque por alcance.

Cuando el vehículo que impacta circular a mayor velocidad que el que le antecede, alcanzándolo y colisionándolo pudiendo, el vehículo impactado, encontrarse detenido o estacionado.

Choque por enviste.

Es cuando un vehículo colecciona, con su parte anterior, contra la parte lateral de otro, es el llamado también choque en “T”; Esta colisión puede darse contra la parte anterior, media o posterior de cualquiera de las partes laterales del vehículo impactado.

Choque por separado.

Es el roce o contacto más o menos violento de las partes laterales de dos vehículos, pueden estar circulando en el mismo sentido, llamado también negativo, o cuando los móviles están en el sentido contrario, positivo, pueden darse también por la colisión de la parte lateral del vehículo contra un objeto fijo o en movimiento dentro o fuera de la calzada

b. Atropello.

Cuando estás en contacto vehículo y peatón, puede ser, aplastamiento, arrastramiento, comprensión o empujón o proyección volteo.

c. Caída de personas.

Se origina de dos formas, desde el vehículo o sobre el vehículo, se produce por la pérdida de equilibrio de alguna persona que viaja dentro o sobre el vehículo, algo similar ocurre con la carga cuando está mal acomodada o se lleva en exceso.

d. Volcadura.

Cuando un vehículo por causa de su velocidad, despiste, impacto de otro móvil o precipitación, pierde su posición normal volcándose y contando contra la superficie circuleable. Puede ser volcadura en tonel, volcadura en campana

e. Incendio.

Este tipo de eventos se produce, en el vehículo, cuando se encuentra funcionando normalmente o como consecuencia de un accidente de tránsito.

f. Despiste.

Cuando el vehículo en forma intempestiva, por causas ajenas a la voluntad de su conductor, modifica su dirección de marcha, fuera de control, saliéndose de la posición circuleable en forma total o parcial.

2.1.2.4. Tipicidad objetiva

“El delito se perfecciona cuando el sujeto activo ocasiona la muerte del sujeto pasivo por haber obrado culposamente .El agente obra por culpa cuando produce un resultado dañoso al haber actuado con falta de previsión ,el delito imprudente solo está completo cuando se comprueba un resultado que es consecuencia m de la conducta que infringí un deber objetivo de cuidado ,el cual crea ,a su vez ,un riesgo típicamente relevante que se concretiza en el resultado (muerte)y se mantiene el mismo dentro de los alcances del tipo del homicidio imprudente .”

Enseña que puede definirse el homicidio culposo como la muerte producida por el agente al no haber previsto el posible resultado antijurídico de su conducta, siempre que debiera haberle previsto y dicha previsión era posible (homicidio por culpa in consiente), o

habiéndole previsto, confía sin fundamento en que no reprodujera el resultado letal que el acto se representa (culpa consiente).

2.1.2.5. Homicidio culposo agravado

“Las circunstancias que califican el homicidio culposo se fundamentan en la mayor exigibilidad de previsión para quienes desempeñan actividades que demandan una buena dosis de diligencia y precaución.

Aparece así el principio de confianza que inspira el actuar dentro de la comunidad haciendo uso de medios peligrosos o desarrollando actividades, que, por su trascendencia, devienen en peligrosos y, por tanto, exigen conocimiento y una preparación especial.

2.1.2.6. Bien jurídico protegido

La vida humana independientemente dentro de los parámetros naturales y biológicos ya señalados y explicados. Así aparece expresado en la ejecutoria superior del 28 de diciembre de 1998 que establece que:2en el delito de homicidio culposo el bien jurídico protegido es la vida humana en forma independiente, considerándose que el comportamiento del sentenciado va consistido en matar a otro, dándose el nexo de casualidad entre el comportamiento culposo y el resultado muerte.

2.1.2.7. Sujeto activo.

Puede ser cualquier persona, no requiriéndose alguna condición o cualidad personal especial. Incluso, pueden cometer homicidio por culpa aquellas personas que tienen relación de parentesco natural o jurídico con su víctima.

Sujeto pasivo.

Es la persona sobre el cual se descarga la acción culposa, también puede ser cualquiera. Desde una naciente hasta, incluso, un enfermo incurable que sufre de intolerable dolores .No importa la condición en la que se encuentra la persona para que se configure el hecho punible)

Tipicidad subjetiva

En el homicidio culposo, el agente no tiene intención de dar muerte, no quiere el resultado letal, pero se produce por la inobservancia del deber objetivo de cuidado

En consecuencia, si se determina hechos concretos no se encuentran aquellas condiciones o elementos de la acción culposa, el hecho será atípico e imposible de ser atribuido penalmente a persona alguna.)

Consumación

El homicidio por culpa se perfecciona en el mismo momento que se produce el resultado de la muerte del sujeto pasivo a consecuencia del autor negligente del agente.

En tal forma, la simple vulneración del deber de cuidado no es suficiente para estar frente al ilícito resultado de muerte, un homicidio culposo no es suficiente la simple infracción del deber objetivo de cuidado, resulta imprescindible que se verifique el resultado muerte de la víctima)

Tentativa

Como ha quedado establecido y aceptado por la doctrina, en los delitos por culpa es imposible hablar de tipo de realización imperfecta o mejor dicho ,tentativa .en ese sentido ,aparece sin mayor polémica que el homicidio por culpa es imposible la tentativa ,debiendo a que el agente no quiere ni busca el resultado muerte de la víctima .

Penalidad

Después de la modificación ocurrida en el 2009 ,el agente ,luego del debido proceso ,podrá ser sancionado ,con una pena privativa de libertad no mayor de dos años ,cuando la incriminación es sobre un hecho tipificado en el primer párrafo Si estamos ante un supuesto del segundo párrafo del artículo 111 del código penal, la pena privativa será no menor de un año ni mayor de cuatro si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, desocupación o industria y no menos de un año ni mayor de cuando sea varias las víctimas del mismo hecho

En tanto que, si estamos ante un supuesto previsto y sancionado en el último párrafo, la pena privativa de libertad será no menor de cuatro años ni mayor de ocho años e inhabilitación, según corresponda, conforme el artículo 36 inciso 4),6) y 7).

Normatividad legal del delito de conducción en estado de ebriedad

Según lo dispuesto en el artículo del Código de Tránsito los conductores de vehículos motorizados no podrán conducir si han ingerido bebidas alcohólicas en proporción mayor a lo establecido en el código penal, siendo este de 0.50 gr/lt. para conductores particulares y

0.25 gr/It para conductores de vehículos de servicio público de transporte (carga o pasajeros), considerándose como límite de alcohol tolerado para conducir vehículos motorizados en nuestro país ya que al detectarse que algún conductor supera ese límite deberá ser sancionado tanto administrativa como penalmente.

En el ámbito administrativo se han considerado dos infracciones que guardan relación a la conducción de vehículos en estado de ebriedad, la infracción M-01 que indica:

"Conducir con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor a lo previsto en el Código Penal, o bajo los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo y que haya participado en un accidente de tránsito"; calificada como Muy Grave tiene como sanción una multa de 1 Unidad Impositiva Tributaria (UIT), además de la cancelación de la licencia de conducir y la inhabilitación definitiva del conductor para obtener una nueva licencia de conducir.

Desglosando el tipo podemos establecer cuáles son las conductas reprochables o supuestos que establece:

1. Conducir un vehículo particular con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.50 gr/It comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
2. Conducir un vehículo realizando servicio público de transporte con presencia de alcohol en la sangre en proporción superior a 0.50 gr/It comprobado con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
3. Conducir un vehículo bajo, los efectos de estupefacientes, narcóticos y/o alucinógenos comprobados con el examen respectivo y participar en un accidente de tránsito.
4. Participar en un accidente de tránsito y negarse a las pruebas de comprobación obligatorias para establecer su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos, o su idoneidad, en ese momento, para conducir.

La infracción M-01 viene a ser una forma agravada de la infracción M-02 que tiene exactamente el mismo tenor, pero sin considerar la participación en un accidente de tránsito, refiriéndose únicamente al hecho de conducir en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas o de negarse al examen respectivo.

Consideramos que la infracción analizada deviene en ilegal ya que vulnera principios del procedimiento administrativo general y del mismo Código de Tránsito por las siguientes razones:

1. Según el concepto de infracción de tránsito descrita en el artículo 288° indica que "Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento, debidamente tipificada en los Cuadros de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas" por lo tanto se requiere que previamente exista en el reglamento una la obligación o prohibición de realizar determinada acción o conducta.
2. Si bien es cierto que el conductor está obligado a someterse a las pruebas que le solicite la autoridad para determinar su estado de idoneidad para conducir es importante también conocer que según el artículo 307 del reglamento de Tránsito las pruebas de comprobación para establecer el estado de ebriedad de un conductor son: test "HOGAN" y/o pruebas de coordinación y/o equilibrio, el uso de alcoholímetro y otros; y que el negarse a ellos establece la presunción legal en su contra.
3. La prueba del dosaje etílico con extracción de sangre (análisis cuantitativo,) para efectos del procedimiento administrativo, se considera como una prueba adicional que puede ser solicitada por cuenta del conductor (asumiendo el costo), por lo que el supuesto de negarse al examen respectivo contemplado en el cuarto supuesto de la infracción analizada no se configurara cuando el conductor se niega a la extracción de sangre ya que, como hemos visto, esta prueba no es de carácter obligatorio para el conductor.

2.1.2.8. Causas humanas

Generalmente los accidentes se asocian a las condiciones del camino, fallas mecánicas o el mal estado del tiempo. Sin embargo, desde los inicios del automovilismo, ha existido un factor de riesgo latente en cada vehículo: el ser humano.

A mediados de los años 20 más de medio millón de personas había muerto en las carreteras de Estados Unidos, debido a la escasa seguridad que tenían los coches y a la nula educación vial para manejar.

Tras una serie de demandas civiles en Europa y Estados Unidos, que exigían mayores estándares de seguridad para los pasajeros, la industria automotriz tuvo que realizar adecuaciones como utilizar un material distinto al vidrio ‘tradicional’ para los parabrisas; instalar cinturones de seguridad de tres puntos; bolsas de aire y mejoras en la carrocería del vehículo.

Sin embargo, todas las medidas que se puedan implementar, son insuficientes si los conductores no conducen con responsabilidad. En Perú, de acuerdo con el Centro de Experimentación y Seguridad Vial (CESVI), el conductor es responsable del 90 % de los accidentes vehiculares, 5 % a fallas mecánicas y 5 % al camino y el clima. Invasión de carril representa el 41% de las fallas humanas; las distracciones el 19%; el exceso de velocidad un 16%; no mantener una distancia adecuada el 6%; no respetar el paso 4 % y cansancio 4%.

2.1.2.9. Causas mecánicas

Durante el 2017, la principal causa de los accidentes de tránsito en el país fue las fallas mecánicas de los vehículos.

Así lo aseguró el presidente de la Asociación Peruana de Prevención de Accidentes, entidad que detalló que el 67% de los accidentes fueron generados por problemas en las llantas de los carros. Un importante número de automóviles están circulando por el territorio nacional con llantas lisas y en pésimo estado, debido a la calidad de los neumáticos que se expenden en el mercado.

Basados en los análisis hechos por los integrantes de esta institución, se han reportado casos de personas que se dedican a tallar con esmeril los neumáticos lisos, y sacarle profundidad a los mismos, “esto acarrea un mayor riesgo de explosión de los cauchos o neumáticos”, aseguró.

Otros aspectos que también inciden son fallas en el sistema de frenos de los carros, que representan el 20% de la causa de los accidentes que se dieron el año pasado.

De acuerdo a las cifras manejadas por los organismos de Tránsito Terrestre y la Cruz Roja, en Perú se producen diariamente un promedio de 210 accidentes viales, siendo los fines de semana -en especial durante la madrugada del sábado y el domingo- cuando se genera el mayor número de incidencias viales.

Aunque hasta los momentos las instituciones no cuentan con un reporte exacto del número de accidentes de tránsito que se registraron en el 2017, las cifras preliminares hablan de que tan solo en el primer trimestre del año que recién terminó se registraron 84 accidente de unidades autobuseras que cubren rutas extraurbanas.

En los últimos ocho años el número de motorizados en el país se ha quintuplicado, realidad que incide directamente en el aumento de accidentes viales donde está implicado este tipo de transporte. Aunque en los últimos años se ha presentado una reducción significativa de accidentes de motos, la cifra sigue siendo alarmante: 1.422 muertes anuales. Solamente en enero de 2015 de acuerdo a las cifras manejadas por la Asociación Peruana de Prevención de Accidentes, fallecieron 180 motorizados y en todo el año, se registró el deceso de 1.170.

2.1.2.10. Causas materiales

Las causas materiales están ligadas a factores que tienen que ver con la calidad de las vías, carreteras, autopistas, señalización y otros factores vinculados a la naturaleza, como son los huaycos, lluvias, vías deterioradas, etc., las mismas que no dependen directamente del conductor, como es el caso de los deslizamientos de tierras y otros materiales de las laderas de los cerros.

2.1.3. Marco conceptual

Homicidio

Es la privación de la vida de una persona causada por otra u otras personas.

Homicidio calificado

Premeditación, crueldad o alevosía.

Homicidio simple

El que mata a otro será reprimido con pena privativa de libertad de 6 a 20 años de pena privativa de libertad.

Denuncia fiscal

El ministerio público le corresponde promover de oficio o a petición de parte, la acción judicial en defensa de la legalidad y de los intereses públicos tutelados por el derecho.

Auto operatorio de instrucción

Recibida la denuncia, el juez instructor solo abrirá la instrucción si considera que reúne los 3 requisitos que son: hecho denunciado constituya delito; se haya individualizado a su presunto autor; la acción penal no haya prescrito.

Delito

Es una acción u omisión típicamente antijurídica, imputable, culpable y punible.

Objeto de la instrucción

Reunir la prueba de la realización del delito, de las circunstancias y de sus móviles, de las distintas participaciones que han tenido autores y cómplices en la ejecución y después sea para borrar huellas, dar auxilio al responsable las diligencias actuadas en la etapa policial, del ministerio público y practicadas por el mismo fiscal, mantendrán su valor probatorio, para el juzgamiento.

Reparación civil

Es una indemnización para la víctima

Peritaje

Es el examen y estudio que realiza el perito sobre el problema encomendado, para luego entregar su informe o dictamen pericial con sujeción a lo dispuesto por la ley.

Prueba pericial

Es la que surge del dictamen de los peritos, que son personas llamadas a informar ante el juez o tribunal.

Dictamen pericial

La peritación es el acto cognoscitivo sobre el objeto de la pericia y el dictamen, la opinión razonada que emiten al concurrir el estudio.

Muerte

Es el cese definitivo de la actividad cerebral que pone fin a la persona.

Plazos

Efectuada la detención tiene 24 horas, para ponerlo a disposición del fiscal, este en el plazo no mayor de las 24 horas de detención, formula la denuncia, lo pone a disposición del Juez especializado en lo penal, con las pruebas y evidencias, este a su vez dentro de las 24 horas,

deberá dictar el auto que habré la instrucción del delito flagrante el fiscal denuncia ante el juez penal que deberá abrir instrucción con mandato de detención, por el número de implicados, por su peligrosidad o complejidad de las investigaciones, la policía nacional hace una petición al fiscal una ampliación de la investigación policial, en este caso el juez está obligado a autorizar una ampliación no mayor de 15 días. La instrucción concluirá en el plazo máximo de 20 días, prorrogables por 10 días adicionales. Concluida la investigación judicial los autos serán remitidos al fiscal provincial en un plazo máximo de 48 horas emita dictamen. Devueltos los autos el juez en el plazo de 48 horas, emitirá el informe final a la sala penal superior, el mismo día lo remite al fiscal superior que dentro de 48 horas formule acusación, devuelto los autos con el dictamen acusatorio, la sala penal dentro de las 24 horas, fija fecha de audiencia. En las audiencias públicas en un plazo no mayor de 15 días se dictará sentencia. Concedido el recurso de nulidad de parte o oficio contra la sentencia de la sala penal de la corte superior, será un plazo de 48 horas a la corte suprema de justicia, este en un plazo de 72 horas, emita dictamen este absolverá el grado en el plazo de 5 días y requiere 4 votos conformes.

La acusación formal

Es la que se hace por el imperio de la ley (esta no está regulada, en realidad solo debe haber acusación sustancial). Cuando el fiscal no está convencido de la responsabilidad penal del acusado, lo hace por imperio de la ley.

V. FORMULACIÓN DE LAS HIPÓTESIS DE INVESTIGACIÓN

a) Hipótesis general

Hipótesis alterna (Ha)

Las causas humanas, mecánicas y naturales determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Hipótesis nula (Ho)

Las causas humanas, mecánicas y naturales no determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015

b) Hipótesis derivadas

Las causas humanas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Las causas mecánicas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Las causas naturales inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

VI. IDENTIFICACIÓN Y CLASIFICACIÓN DE LAS VARIABLES

Variable 1: Delito de homicidio culposo

Variable 2: Accidente de tránsito

VII. OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

| Variables | Definición conceptual | Definición operacional | Dimensiones | Indicadores | Escala de medición |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| Homicidio culposo | Consiste en causar la muerte, un ser humano a otro, obrando con culpa, o sea, sin intención o dolo, pero con negligencia. Es la desatención de un deber de precaución, que como consecuencia dio por origen el resultado antijurídico. La culpa consiste en la violación de la obligación de diligencia y prudencia que nos imponen determinadas normas | La variable será valorada a través de la aplicación de un cuestionario que considere las dimensiones y los indicadores | Obrar con culpa | Resultado antijurídico Imprudencia Dolo | Ordinal: Alta Media Baja |
| | | | Negligencia | Error involuntario Omisión a procedimientos Responsabilidad | |
| | | | Violación de la obligación | Normas Leyes Preceptos | |
| Accidentes de tránsito | Para el Código de tránsito Art. 2°.- “Accidente de tránsito es un evento que causa daño a personas o cosas, que se perjudican o cuyas consecuencias son irreparables. Según Gispert (2001), considero que: “debe entenderse por accidente, siendo que un accidente es un estado que aparece en alguna cosa, sin que sea de su esencia. Suceso que altera el orden regular de las cosas dañando a personas o cosas” (p.10). | La variable será valorada a través de la aplicación de un cuestionario que considere las dimensiones y los indicadores | Causas humanas | Pericia Experticia Improvisación | Ordinal: Ordinal: Alta Media Baja |
| | | | Causas mecánicas | Sistema de frenos Sistema eléctrico Sistema mecánico | |
| | | | Causas naturales | Siniestros Desastres naturales | |

VIII. METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

1. Tipo y nivel de investigación

El tipo de investigación corresponde al enfoque mixto, lo que significa que el análisis de los datos comprende el componente básico y el componente aplicado.

El nivel de investigación asumido es el relacional porque la intención del estudio fue analizar la relación existente entre dos variables de estudio, sin que se tenga el propósito de identificar relaciones de causalidad.

2. Método y diseño de la investigación

El método de investigación obedece a los lineamientos metodológicos del sistema cuantitativo, en la medida que se ha centrado fundamentalmente en los aspectos observables y susceptibles de cuantificación de los fenómenos estudiados. A decir de Hernández y otros (2014), el enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar la hipótesis, con base en la medición numérica y el análisis estadístico, para establecer patrones de comportamiento y probar teorías.

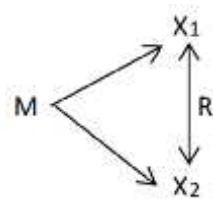
La presente investigación se clasificó a partir de los siguientes criterios:

-) Por el tipo de pregunta planteada en el problema: Es una investigación teórica de tipo relacional.
-) Por el método de contrastación de la hipótesis: Es una investigación ex – post - facto, es decir que parte del estudio de los efectos para ir a buscar sus causas.
-) Por esta razón, no se han manipulado las variables y tan sólo se han observado.
-) Por el tipo número de variables estudiadas: Es una investigación bivariado, debido a que se estudian una variable independiente y una variable dependiente.
-) Por el método de estudio de las variables: Es una investigación cuantitativa, pues se obtuvo datos numéricos luego del estudio de las variables.
-) Por el tiempo de aplicación de la variable: Es una investigación transversal o sincrónica, pues para obtener los datos no será necesario estudiarlos a lo largo del

tiempo, sino haciendo un corte temporal en los momentos en que se realiza la medición de las variables.

El diseño es descriptivo correlacional. Esta estrategia según Carrasco (2012), consiste en medir y describir relaciones entre dos o más variables en un momento determinado. Esta relación no tiene una interpretación causal sino sólo el estimar la relación existente entre ambas variables.

Esquema



Siendo:

M, muestra representativa

X1, medición a la variable 1.

X2, medición a la variable 2.

R, es la determinación de la relación existente entre las variables.

3. Universo, población y muestra

La población de estudio, según Pino (2007) es el conjunto de eventos, sucesos, fenómenos que son motivo de investigación, por lo tanto, la población comprende el espectro en donde se circunscribe el fenómeno estudiado.

60 casos en los que se ha considerado la imputación por homicidios culposos desarrollados en el periodo establecido en el periodo considerado por la investigación.

Para Ritchey (2010: 239) la muestra de estudio es la parte representativa de la población que posee las mismas características singulares de la población. La muestra de estudio según Ritchey (2010: 238), comprende al conjunto de unidades

que representan con mayor exactitud a toda la población, es decir aquellas que posee las mismas características de todo el conjunto estudiado.

La muestra de estudio está conformada por 60 casos ocurridos en el periodo establecido por la investigación.

4. Técnicas, instrumentos y fuentes de recolección de datos

Bardales (2013: 68) considera que las técnicas de recolección de datos vienen a ser la capacidad que posee el investigador para organizar y recoger información sustancial de las unidades de estudio. Este al ser un proceso es intangible, es decir no es objetivo. Para el caso de nuestro estudio se consideró la técnica la encuesta.

Para Pino (2012) es la propiedad que posee todo instrumento para lograr los objetivos previstos, es decir si el instrumento mide lo que tiene que medir.

La validez de los instrumentos elaborados fue verificado a través del uso del modelo estadístico ítem total, calculado para cada ítem la R de Pearson.

La validez, para el caso de los instrumentos elaborados fueron evaluados por el docente formador del curso de diseño de proyecto de tesis, quien previa valoración de la consistencia de cada ítem, otorgó el informe de aprobación.

La confiabilidad según Dueñas (2014) es la propiedad que tiene el instrumento para registrar resultados parecidos en varias aplicaciones a una muestra que presenta similares características.

La confiabilidad de los instrumentos utilizados en el presente estudio demandó el cálculo del estadígrafo Alpha de Cronbach.

5. Técnicas de procesamiento y análisis de datos recolectados

Para Dueñas (2014) es el proceso a través del cual se ordena, clasifica y presenta la información recabada, en ese sentido para el análisis de los datos se utilizó el método analítico, en la medida que el recojo de datos corresponde a la descomposición en partes del fenómeno estudiado, para luego a través de procesos

inferenciales, sintetizar la realidad desde un punto de vista global y de esta manera sistematizar e interpretar la tendencia del fenómeno estudiado.

Para poder cumplir con las exigencias del proceso estadístico se han elaborado tablas estadísticas, así como el cálculo de estadígrafos que permitieron evaluar la normalidad de los datos y la dirección y la intensidad de la correlación entre las variables.

Para el procesamiento, análisis e interpretación de los datos se utilizó el paquete estadístico SPSS V22, la misma que garantizó la científicidad de los resultados.

TÍTULO II

**DESARROLLO DE LAS INSTITUCIONES JURÍDICAS COMPRENDIDAS EN EL
MARCO TEÓRICO DE LA INVESTIGACIÓN**

CAPÍTULO I

TEORÍAS SOBRE DELITO CULPOSO

1.1. Teoría del delito

Según Maldonado (2016) en los delitos culposos hay que distinguir cuidadosamente el conocimiento efectivo o potencial del peligro que la conducta crea para los bienes jurídicos, del conocimiento abstracto del deber de cuidado. El conocimiento del peligro causado es efectivo en la culpa consciente o con representación, pero es potencial en la culpa inconsciente o sin representación. Cuando ese conocimiento falta en forma efectiva y no es exigible, faltará la tipicidad culposa, pero cuando no es ese el caso, sino que el sujeto desconoce directamente su deber de cuidado en forma abstracta, no puede pretenderse que reconozca la anti juridicidad concreta de su conducta y reprochársele por no haberla conocido, pese a que conozca perfectamente el peligro que con la misma introduce, lo que configurara un claro supuesto de error directo de prohibición.

Para Rivera (2016) en los delitos omisivos hay que distinguir el error que recae sobre la situación objetiva de la que se deriva la posición de garante, cuyo desconocimiento dará lugar a un error de tipo, del desconocimiento del deber de cuidado que de esa posición se deriva, cuyo desconocimiento debe dar lugar al error de prohibición. Hay error de tipo cuando el médico no sabe que está de guardia, pero hay error de prohibición cuando ignora que estando de guardia tiene el deber de asistir sin excepción alguna; hay error de tipo cuando el sujeto ignora que es el cónyuge, pero hay error de prohibición cuando ignora que su condición de cónyuge le impone velar por la integridad física del otro; etc.

Según Orellana (2017) la Teoría General del delito se puede señalar como un conjunto de proposiciones sistemáticas organizadas que pretende explicar la naturaleza jurídica del hecho punible. Se puede decir también que el Teoría General del delito como un cuerpo organizado y sistemático de conocimiento que se aprecia y comprende en la parte general del Derecho penal y sirva como instrumento y herramienta a la interpretación legal jurídica.

Tradicionalmente se define delito como la acción y omisión penada por ley. El código penal define al delito como las acciones u omisiones dolosas o culposas penadas por Ley (La acción activa o pasiva es la base de la conducta punible). La Dogmática Penal nos plantea que el delito es una conducta típica antijurídica y culpable, MIR PUIG, recogiendo las ideas de VON LISZT y BELING, sostiene que el delito es el comportamiento humano típicamente antijurídico y culpable, añadiéndose a menudo la exigencia que sea punible.

La Teoría del delito es el instrumento conceptual que permite aclarar todas las cuestiones referentes al hecho punible. Sirve de garantía al definir los presupuestos que permiten calificar un hecho como delito o falta. La teoría del delito es obra de la doctrina jurídico penal y constituye la manifestación mas característica y elaborada de la dogmática del Derecho penal. Esta tiene como objetivo teórico mas elevado la búsqueda de los principios básicos del Derecho Penal positivo y su articulación en un sistema único.

1.1.1. Elementos del hecho punible

1. Conducta

los hechos punibles no pueden ser otra cosa que conductas humanas, las mismas que depende de la regulación interna de las personas quienes deben necesariamente responder por las decisiones conductuales que asumen.

2. Tipicidad

El delito solo puede ser una conducta que se corresponde con un tipo penal claramente formulado. Lo definitivo es señalar que no hay delito sin tipo legal: es decir, que bajo la conminación penal solo caen aquellas acciones formuladas claramente en especies de delitos definidos por el derecho positivo como el homicidio, el robo o la estafa.

3. Antijuricidad

Significa contradicción con el derecho y el ordenamiento jurídico, razón por la cual es necesario conocer las normas para evaluar y determinar la tipificación que se asigna según los hechos ocurridos.

4. Culpabilidad

La conducta se debe reprochar jurídicamente al sujeto por no haber hecho lo que debía hacer, cuando sabía que estaba haciendo algo distinto de lo obligado por el mandato o lo prohibido por él. Las condiciones dentro de las que actuó u omitió son consideradas por el derecho suficientes para permitirle optar entre cumplir el mandato o violarlo. Las características de la punibilidad son muy discutidas; pero dentro de este ámbito se encontrarían las “condiciones objetivas de punibilidad” y “Las excusas absolutorias” Su ausencia y, en algunos casos, su concurrencia no impide la antijuricidad ni la culpabilidad.

5. Norma rectora

Son aquellas que llevan los principios generales y los llevan a normas positivas o le dan desarrollo legal o jurisprudencial, no crea el Principio, sino que lo individualiza.

6. Principio de legalidad

Es el principal límite de la violencia punitiva, *nullum crimen, nulla poena sine lege*. Se precisa, clarifica y fortalece a través del tipo penal. Entonces, se constituye en una fórmula sintética que expresa el conjunto de límites que surgen del referido principio para circunscribir con absoluta precisión la conducta prohibida o mandada al respecto de la cual está enlazado el ejercicio del poder punitivo. Art. II Tit. Preliminar del CP. y Art. 2º, numeral 24, inciso d, de la Constitución.

7. Principio de exclusión de analogía

Tiene directa relación con el principio de Legalidad, a partir de ello se advierte directa relación con la prohibición de analogía. La analogía es el proceso por el cual son resueltos los casos no previstos en la ley, extendiéndoles a ellos las disposiciones previstas para casos semejantes (analogía legis) o están deducidos de los principios generales del derecho (analogía juris). La prohibición de la analogía sólo alcanza a

aquella que es perjudicial para el inculpado (analogía in malam partem); por el contrario, la analogía favorable es aceptada. Aplicar por analogía circunstancias atenuantes o causales de exclusión de la punibilidad. Lo decisivo es el texto legal, todo lo que esté cubierto por el texto será interpretación justificada, lo que no esté será interpretación analógica. Debe respetarse, en todo caso, el sentido literal posible como límite extremo.

8. Principio de irretroactividad:

Se excluye la posibilidad de aplicación retroactiva de la ley penal, salvo que fuera más favorable para el imputado.

9. Principio de taxatividad

Este principio exige que la norma penal, debe precisar al máximo posible la conducta prohibida y la sanción que es objeto de prohibición, a fin de evitar que la misma resulte arbitraria o excesivamente invasiva.

10. Principio de lesividad (de protección de los bienes jurídicos u ofensividad)

Para que una conducta sea considerada ilícita no sólo requiere una realización formal, sino que además es necesario que dicha conducta haya puesto en peligro o lesionado a un bien jurídico determinado. Esto significa que todos los preceptos penales deben proteger bienes jurídicos y que no se trata de que el Estado imponga una moral, una política o religión; es decir, no debe recaer sobre la libertad del ciudadano y por ello se debe tutelar intereses colectivos de toda la sociedad no de un grupo determinado.

11. Principio de culpabilidad:

La pena requiere de la responsabilidad penal del autor. Queda proscrita toda forma de responsabilidad objetiva (Art. VII, Título Preliminar CP). Culpabilidad se le asigna un triple significado: 1. Como fundamento de la pena. 2. Como fundamento o elemento de la determinación o medición de la pena. 3. Como lo contrario a la responsabilidad sólo por el resultado, de modo que se impide atribuir responsabilidad por resultados imprevisibles, reduciendo las formas de imputación al dolo o la culpa. Busca impedir la vulneración de la dignidad humana.

Principio de cosa juzgada:

Este principio implica que a una persona no se le puede sancionar dos veces por un mismo hecho; es decir, una vez cumplida la pena establecida por la norma, la potestad punitiva o acción penal termina.

La teoría del delito o teoría de la imputación penal, se encarga de definir las características generales que debe tener una conducta para ser imputada como hecho punible. La teoría del delito nace de la ley y se desarrolla como un sistema de conceptos a través de un proceso de abstracción científica. Tiene una finalidad práctica, esto es coadyuva a fundamentar resoluciones en sede judicial. Su función más importante es la garantista, puesto que permita finalmente aplicar la pena.

1.1.2. Delito

Al respecto existe en la literatura especializada una serie de definiciones que dan cuenta de lo que se conoce como delito, en ese sentido consideramos oportuno definirla como:

Es una acción u omisión típicamente antijurídica imputable al culpable y sancionado con una pena. También son delitos o faltas las acciones y omisiones dolosas o imprudentes penales por la ley⁷⁹. Nuestro ordenamiento penal consagra, precisamente al hecho punible, nos dice que son delitos y faltas las acciones u omisiones dolosas u culposas penas por la Ley. (Tuesta Soldevilla, 2016, p. 95)

En el caso de los delitos culposos, la culpa se define tradicionalmente como la falta de previsión de un resultado; el mismo que puede cometer por imprudencia o negligencia en la conducta de la persona.

La culpa puede ser considerada como un componente psico mental vinculado al autor en el momento de la infracción delictiva, basando el reproche de la sociedad en la ausencia de un resultado querido y en el incumplimiento de los deberes de cuidado. Dentro de nuestro ordenamiento jurídico penal no establece una definición sobre la culpa, por lo que el Juez, al momento de Administrar la Justicia es el encargo de cerrar el concepto. La culpa entonces es un tipo abierto, ya que debe ser completado por la autoridad judicial; para que se pueda dar esta operación se debe analizar el deber objetivo de cuidado que debió tener el sujeto activo.

1.1.3. La punibilidad

Según Maldonado (2016) se refiere aquellos hechos que se relacionan con los siguientes fundamentos: a) el desvalor de la acción, por crear o incrementar el peligro o riesgo cuando se infringe una norma de cuidado. b) el desvalor del resultado, por poner en peligro o la lesión que se genera en contra del bien jurídico protegido.

Por otro lado, podemos mencionar que la culpa constituye una forma de culpabilidad, respecto al dolo, de adquisición más tardía, menos graves, es legislada excepcionalmente y de manera minoritaria y subsidiariamente (porque una responsabilidad culposa sería ilógica sin la previsión para el mismo hecho de una responsabilidad dolosa, en cuanto medio para una completa tutela de bienes jurídicos primarios).

Punibilidad significa cualidad de punible, es decir aquella conducta a la que se tiene la posibilidad de aplicar una sanción o pena jurídica. La Punibilidad significa la posibilidad de aplicar pena, atendiendo a esto no a cualquier delito se le puede aplicar pena.

Dentro de la punibilidad podemos mencionar a las excusas absolutorias, que son circunstancias personales que determinan la exclusión de la pena en un comportamiento antijurídico y culpable. la denominación de excusas absolutorias son figuras jurídicas cuya función es dejar sin punición determinados hechos delictivos no obstante estar presentes en ellos las notas de antijuridicidad tipificada y culpabilidad.

1.1.4. Clases de culpa

En lo que concierne a las clases de culpa, podemos mencionar que existen dos clases de culpa: a) Culpa consciente: cuando el sujeto si bien no quiere causar el resultado advierte la posibilidad que este ocurra, pero confía en que no ocurrirá. b) Culpa inconsciente: no sólo no se quiere el resultado lesivo, sino que ni siquiera se prevé su posibilidad: no se advierte el peligro.

La diferencia entre la culpa consciente y la inconsciente radica en la previsibilidad que puede tener el hombre medio: si prevé el resultado será culpa consiente; de lo contrario será inconsciente si el hecho no podía ser previsto; entonces no existe culpa; sino que el hecho es fortuito. Esta Primera parte se llama previsibilidad objetiva. Nuestro Código Penal no hace diferencia entre las clases de culpa, pero esta diferencia es importante para diferenciar entre el dolo eventual y la culpa consciente en el

1.1.5. Imprudencia

Podemos mencionar que es uno de los casos en que no se corresponden la representación y la realidad, o sea, un supuesto error, si es que no se trata más bien de un caso de ceguera ante los hechos. En contraposición al error en la tentativa, en que el autor imagina una realización del tipo que no se produce, el autor en la imprudencia yerra al no advertir la realización del tipo que va a tener lugar.

Según Hermosa (2016) es punible el comportamiento cuando los establece la norma, si el autor no conoce todas las circunstancias pertenecientes al tipo legal, no actúa dolosamente, si las circunstancias son no obstante cognoscibles, actúa imprudentemente. La imprudencia es aquella forma de la evitabilidad en la que falta el conocimiento de lo que ha de evitarse. Es la falta de una relación volitiva o la falta de previsión segura. Es una conducta positiva, consistente en una acción de la cual había de abstenerse, por ser capaz de ocasionar determinado resultado de daño o de peligro, o que ha sido realizada de manera no adecuada, haciéndose así peligrosa para el derecho ajeno, penalmente tutelado. Representa la temeridad excesiva, el ejercicio de lo que la prudencia indica no hacer o la ligereza o indebida audacia. El peligro reside en la propia conducta.

1.1.6. Negligencia

Jaúregui (2016) afirma que para el caso de la negligencia, podemos afirmar que es una falta de atención, descuido que origina la culpa inconsciente, donde el autor en su falta de precaución, no ha previsto como posible el resultado criminal que ha causado. La falta de precaución ha hecho que el autor ignore o yerra acerca de la naturaleza de lo que hacía de su resultado posible. Es la omisión del autor, al obrar u omitir, de los cuidados debidos que no le permitieron tener conciencia de la peligrosidad de su conducta para la persona, bienes o intereses de terceros.

Es conocida como la culpa sin previsión o la culpa inconsciente, el autor no se dio cuenta a raíz de su falta de cuidado, precaución o atención, no ha previsto debiendo hacerlo el verdadero carácter de su comportamiento.

1.1.7. Impericia

La impericia es la insuficiente aptitud, habilidad o deficiencia técnica, para el ejercicio de un determinado oficio, arte o profesión, que ordinariamente se exige en el desempeño de ciertas funciones y que es originante de resultados dañosos por parte de

quien carece de preparación debida. La impericia supone, el ejercicio de una actividad determinada para la que se requieren los conocimientos más o menos especializados. Dentro de los presupuestos de la impericia podemos señalar la ineptitud y la inhabilidad y como fuente de estos la ignorancia o el error.

Tipo objetivo: La acción típica, deber de cuidado el resultado. Los tipos penales en nuestro Código Penal han sido redactados como dolosos, es decir, se presume el dolo en cada uno de ellos pero, como excepción aparece los tipos culposos, los cuales solo se sancionan conforme al artículo 12 de nuestro ordenamiento legal.

Los tipos culposos no son determinados legalmente, en el sentido de que no tenemos una definición exacta de lo que se debe entender por culpa, es un tipo abierto. En términos generales podemos decir, actúa culposamente el que no observa cuidado requerido, en otros términos, el que no cumple con el deber objetivo de cuidado el encargado de cerrar el tipo es el Juez y no el legislador que dio la ley, en otras palabras, es el órgano Administrador de Justicia y no el Poder Legislativo el que da contenido al tipo, por lo que se puede estar afectando el principio de legalidad.

1.1.8. El Deber Objetivo de Cuidado.

Según Hermosa (2016) el deber de cuidado es un deber objetivo, ya si cada persona fuese libre de atenerse a lo que personalmente le fuere posible se ocasionaría el caos, y amenazando desde luego la vulneración de los bienes jurídicos. El deber objetivo, se debe valorar la conducta realizada por el sujeto desde el punto de vista de un observador imparcial, debemos tener en cuenta el cuidado objetivo y el normativo o valorativo; es objetivo cuando el sujeto actuó en el caso concreto con el cuidado requerido por la sociedad hombre medio; es normativo o valorativo cuando el comportamiento realizado se adecua a lo establecido por la sociedad, es decir, se compara lo realizado por el sujeto y lo que hubiese hecho el hombre medio para ver si coincide: de coincidir no se puede castigar porque cualquiera hubiese reaccionado de la misma manera, si actuó con una diligencia menor, este es culposos.

1.1.9. El Resultado

Entre la acción y el resultado, se presenta la relación de causalidad, la que en los delitos culposos gira sobre la teoría de la equivalencia de condiciones toda causa es condición de un resultado, a esto se debe añadir el criterio de la imputación objetiva, la

producción del resultado se da por la inobservancia del deber objetivo de cuidado, el cual debe poderse imputar objetivamente al mismo. Resulta un requisito indispensable para la configuración de este tipo de delitos, el que se dé una concreta afección al bien jurídico, no existiendo en ningún caso una tentativa culposa. El tipo Subjetivo Posibilita conocer el peligro que la conducta ocasiona para los bienes jurídicos, previsibilidad y deber de evitar el resultado dañoso.

Peralta (2016, p. 95) sostiene que:

Se debe analizar cuál es la relación concreta que existe entre el sujeto y el proceso que ha desencadenado. Examinando la conciencia del individuo respecto del proceso que se ha dado nos llevará a una graduación de la culpa, es aquí donde cobra importancia la diferencia que se ha señalado anteriormente entre culpa consciente, con representación, e inconsciente, sin representación. En este punto donde se pueden dar cruces entre la culpa consciente y el dolo eventual; en el primero existe una actitud de confianza dada por las circunstancias, en el segundo, el sujeto cuenta con el suceso para afectar el bien jurídico.

En ciertos casos se debe ver si el sujeto tiene un conocimiento especial sobre las circunstancias, el cual lo hace responsable de su actuar. Un ejemplo claro de esto se presenta en el caso del médico que somete a su paciente a una operación, y el paciente muere; esto, aunque sea previsible no sea suficiente, se debe ver si el médico actuó cumpliendo todas las reglas de conducta que le impone realizar una operación. Para que el sujeto responda a título de culpa, le debe haber sido previsible que actuando de tal manera pudiera afectar al bien jurídico, esto debe ser complementado por el hecho de que el sujeto debe haber tenido en sus manos el evitar el daño causado si hubiese actuado con mayor diligencia.

1.1.10. Fundamentación jurídica de la culpa

Así como el dolo es una volición delictiva, y partiendo desde una política criminal, se considera el desvalor del resultado, cuyo fundamento es la afectación del bien jurídico y por consiguiente la imputación objetiva, que consiste en atender cuáles son los fundamentos o argumentos que permiten sostener que la afectación al bien jurídico es obra del autor. La previsibilidad condiciona el deber de cuidado, quien no puede prever no tiene a su cargo el deber de cuidado y no puede violarlo.

El deber de cuidado, cuya violación hace incurrir en culpa, tiene sus riesgos creados o afrontados fuera del desenvolvimiento permitido de la vida individual o social; así la vida práctica con sus exigencias, impone una serie de actividades que en sí mismas no pueden realizarse sin riesgos para la persona y bienes de terceros, como son, el tránsito de los vehículos, las actividades industriales, la actividad de los médicos y las deportivas, etc. La previsión de estos riesgos se halla implícitamente permitidos al aceptarse la licitud de las actividades que los llevan inherentes en su normal ejercicio.

CAPÍTULO II

DELITO CULPOSO

2.1. Definición de Delito culposo

Se define como un acto de resultado frente a su semejante, donde el agente no lo realiza con voluntad el acto es causado sin el conocimiento concreto porque no conoce la acción delictiva.

Por su parte, Fernández (1997), “enseño que “se consuma el delito al verificarse el resultado material, por ejemplo, la muerte en el homicidio, el apoderarse de una cosa en el robo” (p.58). Este autor dejó sus experiencias en la consumación de la infracción al comprobarse el efecto como es el caso de un asesinato o el hecho de apropiarse de un patrimonio móvil.

Se coincide con Fernández porque hoy en día podemos apreciar que en los casos de accidentes de tránsito ocurridos por mencionar a la Panamericana Norte en Lima, muchas veces los accidentes de tránsito, son producidos por culpa de la misma víctima, entonces el ciudadano peruano debe de hacer mea culpa de su conducta, pero siempre cuando se habla de accidentes de tránsito se hablara de resultados, en relación a una lesión ya sea muy grave, muy leve o en los extremos la muerte.

Coincidimos con Fernández porque si bien es cierto siempre antes de todo resultado la condición física de cualquier persona va a ser la de aparentemente sano porque no existe persona sana en todo, pero siempre luego de un accidente de tránsito

indudablemente existe un cambio notable en la parte somática del cuerpo y esto es producto del resultado que va a modificar la naturaleza del individuo participante.

La explicación del catedrático Rodríguez (2007), puntúa que el tratamiento tradicional que tiene el delito de acción u omisión es clasificarlo como un delito de mera acción (consecuencia de hacer o no hacer algo) o de resultado en este caso la consumación necesita obligatoriamente un efecto o resultado, que modifiquen una realidad concreta. (p.55)

Toda terapia antigua de una infracción de hacer o no hacer se encuentra como una violación a la norma positiva que requiere necesariamente una consecuencia. Coincidimos con Rodríguez en el sentido que en los casos de accidentes de tránsito son delitos de resultado que se van a medir por el efecto, esto es debido a que nadie sale con un vehículo con la intención de hacerle daño a alguien y naturalmente luego de las secuelas la persona no va a ser la misma se notara un cambio ya a nivel físico o psicológico porque va a modificar una realidad concreta de la persona.

El suceso que origine un menoscabo como resultado seguida de dicha locomoción del auto es indudablemente un incidente automovilístico. Se opina de manera similar con el MTC, que el accidente de tránsito va a producir un perjuicio en un individuo y en su mayoría son causados vehículos automotores y en su mayoría se realizan en las pistas de las grandes y pequeñas ciudades. Por ejemplo, aquí en el Perú ocurre en nuestra Panamericana Norte.

2.2. La reparación civil.

El importe el aporte legado por el autor ha considerado como un compromiso la imposición de los individuos frente a los resultados establecidos por la legislación penal, debemos obedecer la regla punible.

Descripción legal. En nuestro Código Penal la reparación civil se regula juntamente con la pena, en el artículo 92°, estando a una institución de naturaleza jurídico-civil, que descansa en el daño causado.

“Según Chanamé (2009), “Sujeto Pasivo (de la acción): El que recibe las consecuencias del actuar de otro, o él que actúa bajo el dominio del sujeto activo.

Deudor (Derecho Civil), Víctima o agraviado por un delito” (p. 558). Para el autor el que es dominado en el acto recoge el resultado del ajeno y viceversa en el caso del

agraviado. En cualquier accidente de tránsito va a existir un agraviado y quien va a ocasionar este evento va a ser otro individuo quien ha inobservado reglas de conductas viales de obligatorio cumplimiento.

Según Chanamé (2009),” El Sujeto Activo (de la acción): Es el que actúa o tiene el dominio de las circunstancias. Acreedor (Derecho Civil). Quien comete el delito” (p. 558). Siempre en su mayoría quien causa el daño automovilístico es un sujeto activo, quien infringe la norma y lo materializa en hecho que en lenguaje corriente es un delito.

Responsabilidad Penal: Asimismo el notable Abeliuk (1983), considero como responsabilidad la obligatoriedad que tiene una persona de hacer frente a las consecuencias asignadas por la ley ante un hecho delictivo; asimismo, se refiere al respeto por reclamar por obligaciones adquiridas frente a la norma penal. (p.160)

El importe el aporte legado por el autor ha considerado como un compromiso la imposición de los individuos frente a los resultados establecidos por la legislación penal, debemos obedecer la regla punible. Se concuerda con Abeliuk en el sentido que quien causa un perjuicio es responsable de su consecuencia y debe de repararlo en su brevedad posible y de no ponerse a derecho se tiene los instrumentos legales para poder iniciar el proceso judicial correspondiente.

2.3. El Derecho a la vida según la Constitución Política del Perú.

De acuerdo con ACUARIO (2013), en relación con su tema titulado el Derecho: “A la vida, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar. El concebido es sujeto de derecho en todo cuanto le favorece” (pág. 5).

La existencia, la identificación, la honestidad, la independencia y la felicidad. El creado tiene beneficios antes de nacer sobre cualquiera capacidad de goce. Coincidimos que el primer derecho es lógicamente la vida seguidamente es la libertad, pero existen otros derechos de rango constitucional que son relevantes en la vida diaria de todo ciudadano. De allí que los jueces toman como punto de partida la vida para ponerlo como una regla general inalterable

2.4. Bienes Jurídicos.

El interés de una comunidad en general adquiere la calidad de bienes jurídicos y en nuestro ordenamiento jurídico lo encontramos en la parte especial del libro de Delitos contra la Vida el cuerpo y la Salud de nuestro Código Penal.

La vida como derecho fundamental de las personas. Además de lo señalado por el Según el catedrático Simón (2008) el derecho a la vida es una de las garantías constitucionales absolutas, el primer derecho, el más natural, por lo tanto, una de las formas de garantizar este derecho es la debida penalización para quienes intenten, siquiera, violentarlo. (p. 43)

La existencia es una indemnidad supranacional es la única, el número uno de nuestros derechos es la vida, en lo originario el más importante y hasta hoy en día la constitución así lo define, la leyes especiales y extrapenales la certifican para aquellos que se atreven a vulnerarlos. Coincidimos con Simón. Porque si tuviéramos que escoger entre el derecho de la vida y cualquier otro tipo de derecho se escogería la existencia, si tenemos vida tenemos todos los otros principios constitucionales y sabemos que la vida tanto en el mundo globalizado es la regla general.

Verges (1997), considero que: “Todo ser humano tiene derecho a la vida y a la integridad física, desde su concepción, por lo tanto, se exige a todo ser humano el respeto y protección de la vida” (p.126). Los individuos tienen iguales derechos como a la existencia, a su decencia desde que se encuentran en el claustro materno por eso se requiere obediencia y amparo por la misma existencia del ser humano.

Coincidimos con el autor en el sentido que, todo individuo en la sociedad de un estado importante no podemos menospreciar su condición social todos tienen derecho a la vida desde que se encuentra en el claustro materno ya el estado le brinda protección en forma general y lo considera como ente humano ya antes de nacer le brinda una protección absoluta en los actos que puedan dañar su desarrollo.

2.5. Constitución en Parte Civil.

Juristas Editores (2013), señalo que: para Constituirse en Parte Civil textualmente dice: El agraviado, sus ascendientes o descendientes, y afines dentro del segundo grado; sus padres o hijos adoptivos o su tutor pueden constituirse en parte civil. La persona que no ejerza por sus derechos será representada por sus personeros legales. (p. 325)

Componerse en parte civil el lesionado, sus familiares, descendientes o su amparador lo pueden hacer hasta cierta etapa y si no lo hace lo hará el estado. Coincidimos con Jurista Editores en el sentido que para poder acceder al cumplimiento delo normado

en la constitución tenemos que constituirmos en sujetos con participación en calidad de parte civil y lo tenemos que hacer en determina etapa, porque de lo contrario no podremos aponernos al cuantun indemnizatorio resuelto por el Juez.

Según Mesina (2010), considero que: “Al respecto el automóvil considerado como cosa o bien mueble no es un bien riesgoso, sin embargo, puesto en funcionamiento y entrando en circulación, este bien mueble se torna en un bien o cosa riesgosa “(p. 79-84).

Coincidimos con Mesinas (2010), Porque siempre en los delitos de peligro común en su mayoría existen por un lado el conductor que atropelló al agraviado y el representante legal que es el propietario del vehículo y al ser leída la sentencia en acto público, siempre veremos que existe la responsabilidad del imputado y el responsablemente solidario siempre será el dueño del vehículo.

Espinoza (2006), considero que: “El Reglamento Nacional de Tránsito, establece que se presume iuris tantum responsable de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecida en el presente reglamento” (p. 441-466).

El estatuto original de circulación instaure que se supone comprometido en un incidente al conductor, que incurra en infracciones a la regla instituida en la ordenanza. Coincidimos con el Dr. Espinoza (2006), en el sentido que en todo accidente de tránsito existe una presunción relativa que quien aparentemente causo el perjuicio tenga que repararlo, pero no podemos imputar a título de responsable a quien objetivamente se le haya en el lugar de los hechos porque si ponemos en el lado del conductor muchas veces el mismo peatón causa la infracción.

2.6. Delito de conducción en estado de ebriedad

Muñoz (2002), considero que: las drogas toxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas, o bebidas alcohólicas y similares producen el efecto de disminuir las facultades psíquicas, reflejos, atención, etc., en los conductores con estos índices no está permitido ponerse al volante de un vehículo. (p. 662)

Las sustancias ponzoñosas, narcóticos, alcoholismo entre otros disminuyen los instintivos de la persona que conducen y no se está permitido manejar en esas condiciones.

Coincidimos con Muñoz Conde en el sentido que toda droga sintética que ingresa al organismo humano va a alterar nuestro sistema y si el organismo es el de una persona que dedica al transporte público o privado va a ser pasible de causar un peligro común que en su mayoría trae como consecuencia daños irreparables en quienes lo reciben. Para mayor ilustración mostramos un panel fotográfico de la consecuencia de un accidente de tránsito ocurrido en una vía de la ciudad de Lima la secuela del accidente de tránsito ha sido irreparable materialmente.

2.7. Accidente de tránsito.

Para el Código de tránsito Art. 2°.-“Accidente de tránsito es un evento que causa daño a personas o cosas, que se perjudican o cuyas consecuencias son irreparables. Según Gispert (2001), considero que: “debe entenderse por accidente, siendo que un accidente es un estado que aparece en alguna cosa, sin que sea de su esencia. Suceso que altera el orden regular de las cosas dañando a personas o cosas” (p.10).

Un suceso automovilístico aparece de un momento a otro, este hecho modifica los objetos reales perjudicando a seres humanos y patrimonios. Con Gispert que los accidentes de tránsito ocurren de un momento a otro en razón que transforma el panorama personal o patrimonial de un individuo en el presente ejemplo queremos hacer énfasis que existe un daño al patrimonio privado y público ambos de relevancia jurídica.

(Jaúregui, 2016), considero que: “Los accidentes de tránsito son hoy un serio problema de salud pública mundial, por las muertes que causa y por la discapacidad que genera en ocasiones” (p. 430). Los sucesos producidos en las vías están considerados como complicación en los países universales por sus consecuencias fatales y las secuelas que producen en sus resultados Se coincide con ambos autores afirmar que hoy en día los accidentes de tránsito forman parte del problema de salud mental de la población, que en su mayoría deja secuelas irreversibles para con sus agraviados que en algunos casos nunca vuelven a ser los mismos de antes.

Decreto Legislativo N° 032-2006-MTC (2008), considera que: “El accidente según el código de tránsito del país del Perú se define como: El evento que causa daño a persona o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos” (pág. 8).

Todo suceso en un determinado estado es un acontecimiento que produce perjuicios a los ciudadanos y al patrimonio en su mayoría ocasionados por automóviles. Es un acontecimiento que da origen al perjuicio de los individuos que se ocasiona como resultado seguido del transporte de una unidad automovilística.

Coincidimos con el MTC en el sentido que el accidente de tránsito es un suceso que perjudica a una persona que es secuela inmediata del transporte de autos, coincidimos con el MTC, en el sentido que todo accidente de tránsito necesariamente necesita de un vehículo. Claro que también puede producirse un accidente de tránsito causado por un ciudadano e incluso podría darse el caso que se cause por animales como por ejemplo un caballo que corre a gran velocidad y enviste a un anciano.

Según Juristas Editores (2013), considero que: El Código Civil en su artículo 1970° y el artículo 29° de la Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre, indican que la responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito es objetiva y solidaria entre el conductor, el propietario del vehículo y de ser el caso, el prestador del servicio del transporte terrestre. (p.41)

El compromiso procedido de los sucesos automovilísticos es imparcial y asociado entre el chofer de la unidad y el dueño del vehículo. Se coincide con Juristas Editores porque en la realidad de los hechos cuando el Juez resuelve un proceso por Peligro Común, siempre a la sentencia accesoriamente va a fijar el cuantun de la reparación civil a favor del agraviado, pero he notado en su mayoría que la sentencia es solidaria entre el agente que produjo el accidente y el dueño de la unidad de transporte.

Fernández (2016), considero que: Los agentes tienen conocimiento que la normales atribuye potencialmente el costo de indemnizar el daño que ocasionen con su actividad, siendo esta una de las funciones de la responsabilidad civil, la de desincentivar aquellas conductas que vienen a ser demasiado riesgosas y perjudiciales para la sociedad o incentivar a tener mayor diligencia con aquellas actividades riesgosas. (p. 76)

Los causantes saben que la ley les exige remediar el perjuicio ocasionado, cuya obligación es del ámbito legal y a la vez estimular las diligencias peligrosas. Se coincide con Fernández en materia penal cuando a un imputado se le condena con responsabilidad de los hechos se le determinara el resarcimiento por concepto de

indemnización civil el derecho penal no acepta conductas que atenten contra la población peruana.

Trazegnies (1988), considero que: el problema debemos de analizarlo desde la perspectiva de los fines de la responsabilidad extracontractual. Pienso que la finalidad primordial del sistema de la responsabilidad extracontractual es siempre la reparación de la víctima. En otras palabras, frente a riesgos que son propiamente sociales, tenemos que enfrentar sus consecuencias con una distribución social de la reparación. (p. 858)

Debemos de tener el inconveniente que el extremo de la compensación del agraviado frente a peligros de la sociedad y sus secuelas. Se coincide con Trazegnies, porque al hablar de responsabilidad extracontractual estamos hablando de resarcimiento de daño no existe ningún contrato de promedio, debido a que en un aventó de accidente de tránsito nadie sale del hogar con la intención de dañar a alguien. En accidentes de tránsito solo existe el error cometido y desde el inicio del procedimiento el SOAT u otro medio de seguro, pero si el agraviado fuera el estado en esos caso la responsabilidad seria a favor del estado por peligro común.

Artículo 1969° Código Civil: considero que: “Aquel que por dolo o culpa causa un daño a otro está obligado a indemnizarlo. El descargo por falta de dolo o culpa corresponde a su autor”

La persona con conciencia y voluntad produce un perjuicio tiene la obligación de repararlo su excusa es de parte del imputado Se coincide con el Art 1969° Código Civil Vigente. Cualquier persona que tenga plena convicción de sus actos y se osa a realizarlos y causa un perjuicio a otra persona necesariamente tiene el imperativo de resarcir el daño enmendándolo y quien negara los cargos siempre será el autor.

Jurídicas Iderlegis (1994), considero que: En su aspecto Ideal la justicia es el sentimiento que cada uno lleva consigo en cada lugar y en cada época sobre cómo deben ser los actos humanos y el Derecho. La justicia existe siempre como una y valorativa del Derecho (p. 85 -88)

2.8. Análisis del artículo 1970° del Código Civil.

“Aquel que mediante un bien riesgoso o peligroso, o por el ejercicio de una actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo” (p .414). El que

por razón de proporcionado peligro por el accionar de su propio movimiento produce un perjuicio, tiene la obligación de enmendarlo.

Coincidimos con el Art. 1970° en el extremo que, los accidentes de tránsito son de naturaleza de resultado, por ejemplo, un conductor necesariamente tiene que utilizar un vehículo para desarrollar su actividad, no importa si el accidente lo realiza el mismo dueño o el que lo alquila en estos tipos de casos siempre existirá la culpa jamás habrá un delito doloso y el daño ocasionado en algunos casos es irreparable.

Peña (2010), toma en consideración que El tipo culposo individualiza una conducta (al igual que el doloso). La conducta no se concibe sin voluntad y la voluntad no se concibe sin finalidad; la conducta que individualiza el tipo culposo tendrá una finalidad, al igual que la que individualiza el tipo doloso. (p.166 - 167)

En este ejemplar especifica la conducta de cada persona por su fin y de la misma manera ocurre con el tipo engañoso. Coincidimos con Oscar Peña Gonzales en todo tipo culposo se determina la conducta de una persona humana, pero también es cierto que cualquier conducta se realiza con brío y todo atrevimiento en base a un propósito en el ejemplo culposo se afirma como se logra ese objetivo porque se vulnera la obligación de preservar el acicalado del habitante. En los casos de accidentes de tránsito generalmente se producen por ser muy precipitados se osan a realizar determinados actos innecesarios que van a traer como consecuencia un peligro que no debería de realizarse.

El Código Civil en su artículo N° 1970 señala considera que: “Aquel que mediante un bien riesgo o peligroso, o por el ejercicio de un actividad riesgosa o peligrosa, causa un daño a otro, está obligado a repararlo” (p.414).

La persona que comete una inseguridad por la actividad que despliega por su accionar y perjudica a su semejante tiene la necesidad de enmendarlo. Coincidimos con el C.C.V. en el extremo del dispositivo en mención uno porque a cualquier luz y razonabilidad si alguien con capacidad causa un perjuicio ajeno a un semejante tiene la necesidad de resarcir el perjuicio ocasionado que en su mayoría en inmediatez por preservarse la vida humana.

La obligación por causa de siniestros automovilísticos es objetiva, tanto el conductor de la unidad y el dueño del vehículo son solidarios en el tema de la reparación civil.

Coincidimos con el Ministerio de Justicia en el sentido que en cualquier situación eventual de transitar es imparcial la responsabilidad en cuanto a remediar o subsanar el perjuicio producido siendo la realidad de nuestro país la de abandonar al lesionado exponiéndolo al peligro.

2.9. Principio de indemnización.

Según La Revista Ibero Latinoamericana de Seguros (RIS) N° Considero que: Es un concepto que rige una buena parte del negocio del mercado de seguros y se encuentra incorporado al condicionado de la póliza. La idea es que el asegurador pague una suma en compensación por el monto de una pérdida tratando, en la medida de lo posible, que el asegurado retorne a la situación en que estaba antes de que esto ocurriera (p. 49).

La restitución, consiste en la restauración material del estado anterior a la violación del derecho. Puede tener por objeto las cosas muebles robadas o apoderadas, y las cosas inmuebles a cuya posesión se haya llegado mediante una usurpación. Si la restitución es imposible de hecho (Destrucción o pérdida), o legalmente (Derecho legítimamente adquirido por un tercero), el damnificado puede exigir en sustitución de ella y como reparación, el pago del valor del bien.

Si la falta de restitución fuese parcial, la reparación consistirá en el pago de la diferencia del valor actual del bien.

Respecto a la indemnización de los daños y perjuicios. En el Derecho Civil se entiende por daño o perjuicio los menoscabos sufridos y las ganancias que se han dejado de obtener, es decir el daño emergente que consiste en la pérdida o disminución de las cosas y derechos y lucro cesante que es la pérdida o disminución de una ganancia esperada.

TÍTULO III

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

El análisis y la discusión de resultados considera la sistematización de la información acopiada, para lo cual se utilizó técnicas y herramientas estadísticas, las mismas que han permitido la elaboración de tablas y figuras estadísticas, gracias a la cual, los procesos de análisis e interpretación de los resultados han permitido el logro de los objetivos investigativos.

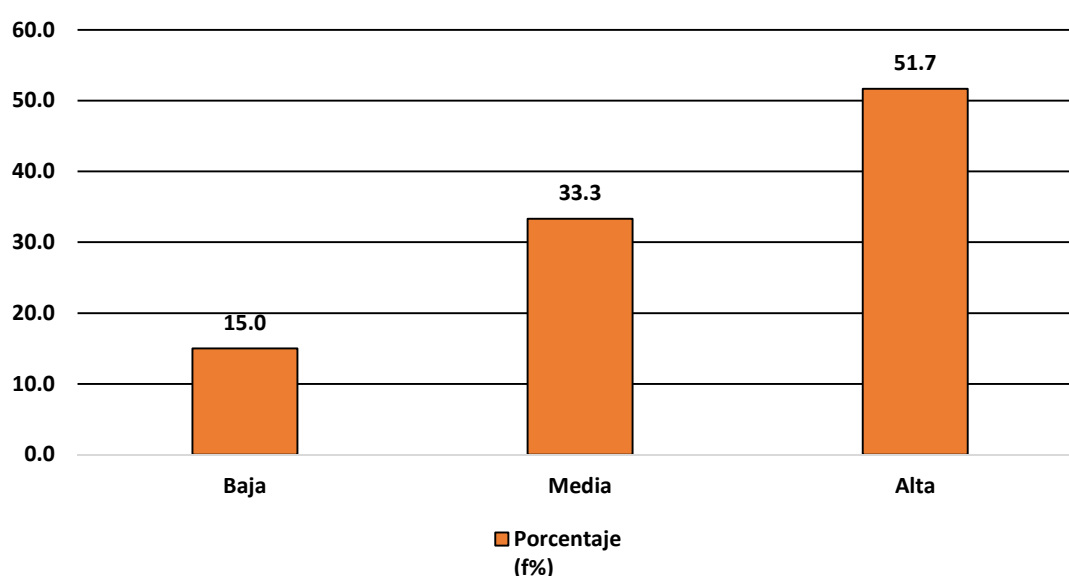
En los estudios desarrollados bajo el marco metodológico de enfoque cuantitativo, el empleo de las técnicas y herramientas estadísticas es indispensable para alcanzar los propósitos investigativos, las mismas que demandan procedimentalmente la comprobación de las hipótesis, en ese sentido para la realización del presente estudio se ha elaborado, en un primer momento, los instrumentos de recolección de datos, las mismas que fueron aplicados a los profesionales del Derecho que fueron seleccionados como muestra de estudio, y en un segundo momento, se ha sistematizado la información haciendo uso para ello del software estadístico SPSS V22, gracias a la cual se ha presentado analizado e interpretado los datos, permitiendo de esta manera estructurar las conclusiones.

3.1. Descripción de los resultados

Tabla 1: Resultados sobre incidencia de homicidio culposo en el Distrito Judicial de Ayacucho periodo 2013-2015

| Categoría | Frecuencia (fi) | Porcentaje (f%) |
|-----------|--------------------|--------------------|
| Baja | 9 | 15.0 |
| Media | 20 | 33.3 |
| Alta | 31 | 51.7 |
| Total | 60 | 100.0 |

Nota: Cuestionario de información; n=60



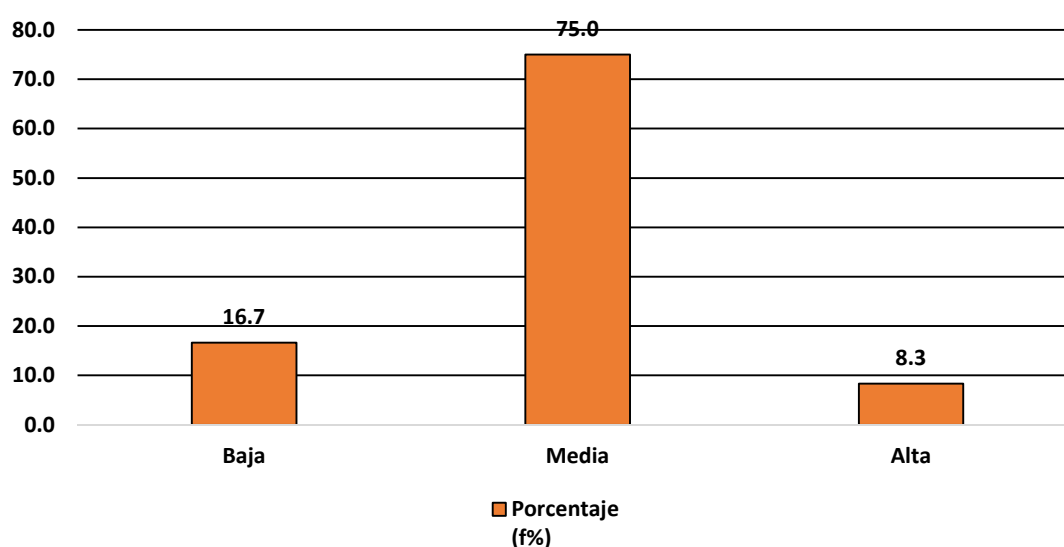
La tabla 1 nos permite observar que el 15% de encuestados considera que la incidencia de los delitos de homicidio culposo en los casos de accidentes de tránsito es baja; el 33.3% sostiene que es media y el 51.7% afirma que es alta.

Como podemos observar la mayoría de los encuestados considera que los delitos de homicidios culposos se producen con mucha frecuencia en el área de estudio, lo que significa que existen diferentes factores que generan que este tipo de siniestros ocurran frecuentemente, llegando en muchos casos a la pérdida de vidas humanas.

Tabla 2: Resultados sobre accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Ayacucho periodo 2013-2015

| Categoría | Frecuencia (fi) | Porcentaje (f%) |
|-----------|--------------------|--------------------|
| Baja | 10 | 16.7 |
| Media | 45 | 75.0 |
| Alta | 5 | 8.3 |
| Total | 60 | 100.0 |

Nota: Cuestionario de información; n=60



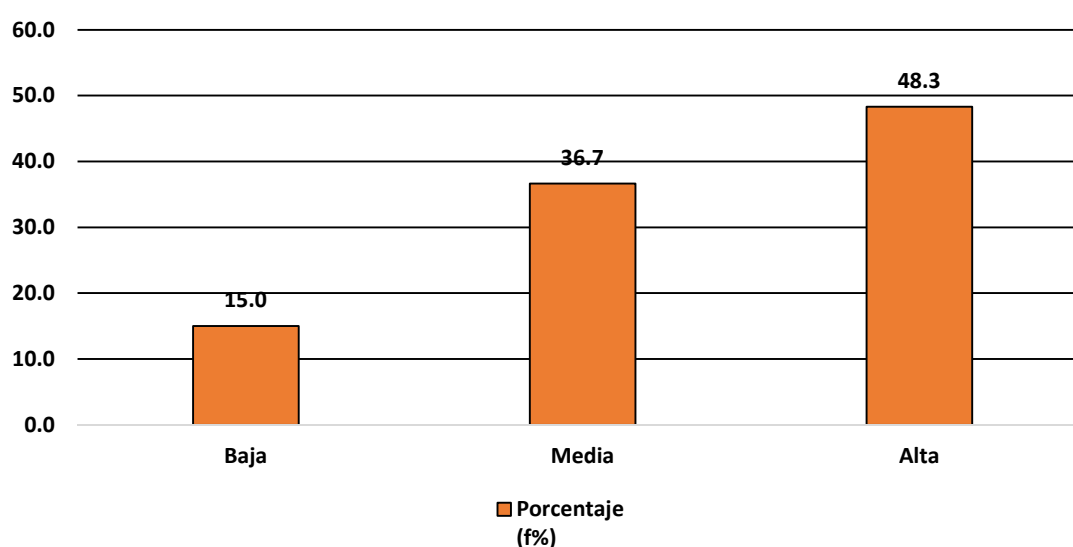
La tabla 2 nos permite observar que el 16.7% de los encuestados considera que los accidentes de tránsito en el área de estudio es bajo; el 75% asegura que este tipo de eventos ocurre en un nivel medio y el 8.3% afirma que los accidentes de tránsito en el área de estudio son muy frecuentes.

Podemos apreciar que la mayoría de los encuestados considera que los accidentes de tránsito en el área de estudio se ubican en la valoración media, lo que significa que este tipo de accidentes cuando ocurren en el área de estudio, en la mayoría de los casos se debe a imprudencia de los conductores, es decir obedecen a factores humanos.

Tabla 3: Resultados sobre causas humanas que ocasionan accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categoría | Frecuencia (fi) | Porcentaje (f%) |
|-----------|--------------------|--------------------|
| Baja | 9 | 15.0 |
| Media | 22 | 36.7 |
| Alta | 29 | 48.3 |
| Total | 60 | 100.0 |

Nota: Cuestionario de información; n=60



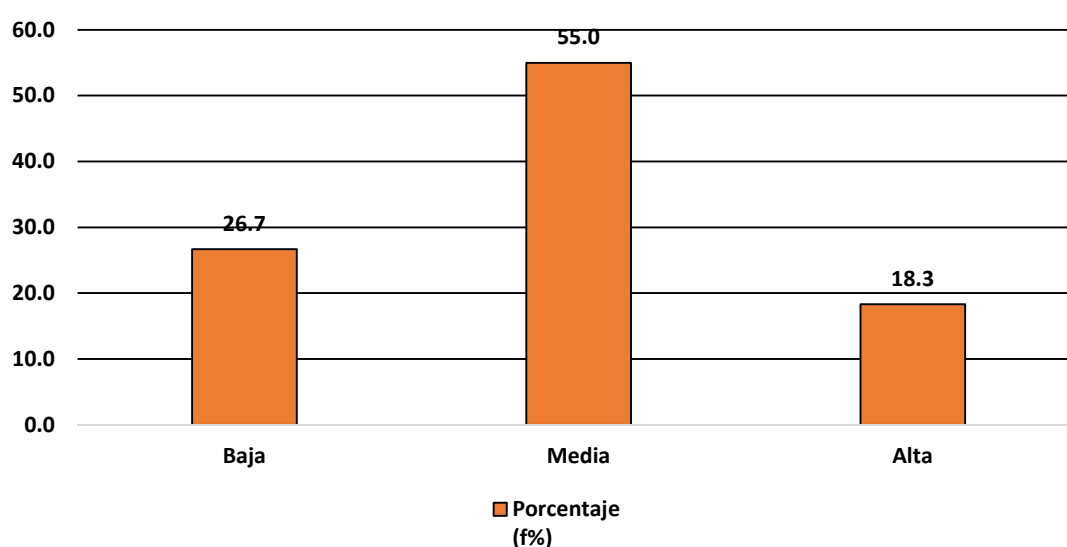
La figura 3 nos permite observar que el 15% de encuestados considera que la principal causa de los delitos de homicidios culposos en accidentes de tránsito es baja; mientras que el 36.7% afirma que es media y el 48.3% sostiene que es alta.

La mayoría de los encuestados considera que las causas que ocasionan los delitos de homicidio culposo se deben a eventos que tiene que ver con los factores humanos, los mismos que muchas veces puede ser evitados, sin embargo, por la imprudencia de los conductores, frecuentemente derivan en pérdidas humanas.

Tabla 4: Resultados sobre causas mecánicas que ocasionan accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categoría | Frecuencia (fi) | Porcentaje (f%) |
|-----------|--------------------|--------------------|
| Baja | 16 | 26.7 |
| Media | 33 | 55.0 |
| Alta | 11 | 18.3 |
| Total | 60 | 100.0 |

Nota: Cuestionario de información; n=60



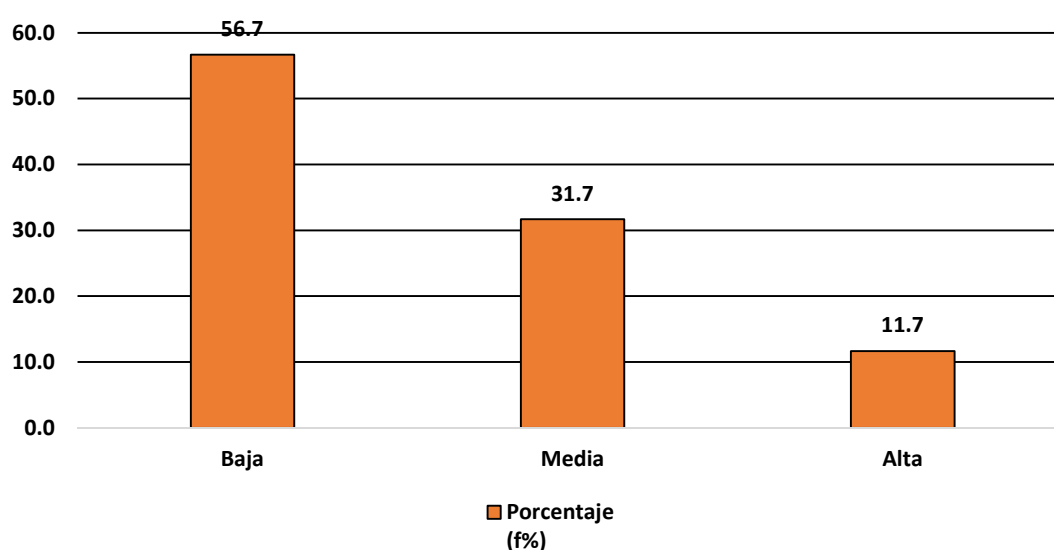
La figura 4 nos permite observar que el 26.7% de encuestados considera que las causas mecánicas que determinan los homicidios culposos en accidentes de tránsito son bajas; por otro lado observamos que el 55% sostiene que las causas mecánicas en este tipo de delitos es media y el 18.3% afirma que este tipo de factores es alta.

Observamos que la mayoría de los encuestados sostiene que las causas mecánicas solo determinan un porcentaje promedio de los delitos de homicidios culposos, por lo que es necesario que se deban prever mecanismos de control que permitan asegurar que los vehículos cuenten con todas las exigencias normativas para circular.

Tabla 5: Resultados sobre causas naturales que ocasionan accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categoría | Frecuencia (fi) | Porcentaje (f%) |
|-----------|--------------------|--------------------|
| Baja | 34 | 56.7 |
| Media | 19 | 31.7 |
| Alta | 7 | 11.7 |
| Total | 60 | 100.0 |

Nota: Cuestionario de información; n=60



La figura 5 nos permite observar que el 56.7% de encuestados considera que las causas naturales constituyen uno de los factores que determinan los homicidios culposos en accidentes de tránsito en un nivel bajo; mientras que el 31.7% afirma que las causas naturales solo determinan este tipo de eventos en un nivel medio; en ese mismo sentido notamos que el 11.7% afirma que esta causa es alta.

La mayoría de los encuestados considera que las causas mecánicas no son determinantes o no inciden de manera sustancial en la ocurrencia de homicidios culposos por accidentes de tránsito, lo que implica que son poco frecuentes que en accidentes de este tipo, los hechos fortuitos sean determinantes.

Tabla 6: Resultados de la prueba de normalidad

| Variables/dimensiones | Kolmogorov-Smirnov ^a | | |
|-----------------------|---------------------------------|----|------|
| | Estadístico | gl | Sig. |
| Homicidio_culposo | ,322 | 60 | ,000 |
| Causas_naturales | ,351 | 60 | ,000 |
| Causas_mecànicas | ,283 | 60 | ,000 |
| Causas_humanas | ,303 | 60 | ,000 |
| Accidentes_transito | ,400 | 60 | ,000 |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 6 permite conocer que los datos no configuran distribución normal, afirmación que se corrobora con el registro del p_valor que en todos los casos resulta ser menor al nivel de significancia (0,05), por lo que podemos afirmar que para calcular la dirección e intensidad de la asociación entre las variables de estudio, ha sido necesario utilizar el estadígrafo denominado Tau_b de Kendall, en la medida que las variables son del tipo ordinal.

3.2. Comprobación de hipótesis

3.2.1. Para la hipótesis general

Hipótesis alterna (Ha)

Las causas humanas, mecánicas y naturales determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Hipótesis nula (Ho)

Las causas humanas, mecánicas y naturales no determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Tabla 7: Resultados sobre el contraste entre el homicidio culposo y los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | Homicidio culposo | | | Total | |
|------------------------|-------|-------------------|-------|-------|-------|--------|
| | | Baja | Media | Alta | | |
| Accidentes Transito | Baja | Recuento | 4 | 4 | 2 | 10 |
| | | % del total | 6,7% | 6,7% | 3,3% | 16,7% |
| | Media | Recuento | 5 | 16 | 24 | 45 |
| | | % del total | 8,3% | 26,7% | 40,0% | 75,0% |
| | Alta | Recuento | 0 | 0 | 5 | 5 |
| | | % del total | 0,0% | 0,0% | 8,3% | 8,3% |
| Total | | Recuento | 9 | 20 | 31 | 60 |
| | | % del total | 15,0% | 33,3% | 51,7% | 100,0% |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 7 nos permite observar que, en relación a los accidentes de tránsito, el 16.7% de los encuestados sostienen que es baja; el 75% afirma que es media y el 8,3% afirma que es alta.

En lo que concierne a los resultados sobre homicidio culposo, el 15% de encuestados considera que es baja; el 33.3% afirma que es media y el 51,7% sostiene que es alta.

Tabla 8: Resultados sobre la asociación entre el homicidio culposo y los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | | Homicidio culposo | Accidentes tránsito |
|------------------|---------------------|----------------------------|-------------------|---------------------|
| tau_b de Kendall | Homicidio culposo | Coeficiente de correlación | 1,000 | ,483** |
| | | Sig. (bilateral) | . | ,002 |
| | | N | 60 | 60 |
| | Accidentes tránsito | Coeficiente de correlación | ,483** | 1,000 |
| | | Sig. (bilateral) | ,002 | . |
| | | N | 60 | 60 |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 8 nos permite observar que el valor de Tau_b=0,483 lo que significa que existe una asociación directa fuerte entre las variables de estudio, además podemos notar que el p_valor=0,02 que resulta ser menor al nivel de significancia =0,05, por que se decidió asumir la hipótesis alterna y rechazar la hipótesis nula, por tanto podemos afirmar que, las causas humanas, mecánicas y naturales determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

3.2.2. Para la hipótesis específica 1

Hipótesis alterna (Ha)

Las causas humanas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Hipótesis nula (Ho)

Las causas humanas no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Tabla 9: Resultados sobre el contraste entre las causas humanas y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | | Homicidio culposo | | | |
|----------------|-------------|-------------|-------------------|-------|--------|-------|
| | | | Baja | Media | Alta | Total |
| Causas humanas | Baja | Recuento | 6 | 1 | 2 | 9 |
| | | % del total | 10,0% | 1,7% | 3,3% | 15,0% |
| | Media | Recuento | 3 | 16 | 3 | 22 |
| | | % del total | 5,0% | 26,7% | 5,0% | 36,7% |
| | Alta | Recuento | 0 | 3 | 26 | 29 |
| | | % del total | 0,0% | 5,0% | 43,3% | 48,3% |
| Total | Recuento | 9 | 20 | 31 | 60 | |
| | % del total | 15,0% | 33,3% | 51,7% | 100,0% | |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 9 nos permite observar que, en relación a las causas humanas, el 15% de los encuestados sostienen que es baja; el 36.7% afirma que es media y el 48,3% afirma que es alta.

En lo que concierne a los resultados sobre homicidio culposo, el 15% de encuestados considera que es baja; el 33.3% afirma que es media y el 51,7% sostiene que es alta.

Tabla 10: Resultados sobre la correlación entre las causas humanas y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | Homicidio culposo | Causas humanas |
|------------------|-------------------|-----------------------------|----------------|
| tau_b de Kendall | Homicidio culposo | Coefficiente de correlación | 1,000 |
| | | Sig. (bilateral) | ,717** |
| | | N | 60 |
| | Causas humanas | Coefficiente de correlación | ,717** |
| | | Sig. (bilateral) | 1,000 |
| | | N | 60 |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 10 nos permite observar que el valor de Tau_b=0,717 lo que significa que existe una asociación directa fuerte entre las variables de estudio, además podemos notar que el p_valor=0,00 que resulta ser menor al nivel de significancia =0,05, por que se decidió asumir la hipótesis alterna y rechazar la hipótesis nula, por tanto podemos afirmar que, las causas humanas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

3.2.3. Para la hipótesis específica 2

Hipótesis alterna (Ha)

Las causas mecánicas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Hipótesis nula (Ho)

Las causas mecánicas no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Tabla 11: Resultados sobre el contraste entre las causas mecánicas y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | | Homicidio culposo | | | |
|----------------|-------------|-------------|-------------------|-------|--------|-------|
| | | | Baja | Media | Alta | Total |
| Causas humanas | Baja | Recuento | 2 | 7 | 7 | 16 |
| | | % del total | 3,3% | 11,7% | 11,7% | 26,7% |
| | Media | Recuento | 7 | 10 | 16 | 33 |
| | | % del total | 11,7% | 16,7% | 26,7% | 55,0% |
| | Alta | Recuento | 0 | 3 | 8 | 11 |
| | | % del total | 0,0% | 5,0% | 13,3% | 18,3% |
| Total | Recuento | 9 | 20 | 31 | 60 | |
| | % del total | 15,0% | 33,3% | 51,7% | 100,0% | |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 11 nos permite observar que, en relación a las causas mecánicas, el 26,7% de los encuestados sostienen que es baja; el 55% afirma que es media y el 18,3% afirma que es alta.

En lo que concierne a los resultados sobre homicidio culposo, el 15% de encuestados considera que es baja; el 33.3% afirma que es media y el 51,7% sostiene que es alta.

Tabla 12: Resultados sobre la asociación entre las causas mecánicas y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | Homicidio culposo | Causas mecánicas |
|------------------|-------------------|-----------------------------|------------------|
| tau_b de Kendall | Homicidio culposo | Coefficiente de correlación | 1,000 |
| | | Sig. (bilateral) | . |
| | | N | 60 |
| | Causas mecánicas | Coefficiente de correlación | ,151** |
| | | Sig. (bilateral) | ,203 |
| | | N | 60 |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 12 nos permite observar que el valor de Tau_b=0,151 lo que significa que no existe una asociación entre las variables de estudio, además podemos notar que el p_valor=0,23 que resulta ser mayor al nivel de significancia =0,05, por que se decidió asumir la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alterna, por tanto podemos afirmar que, las causas mecánicas no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

3.2.4. Para la hipótesis específica 3

Hipótesis alterna (Ha)

Las causas naturales inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Hipótesis nula (Ho)

Las causas naturales no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

Tabla 13: Resultados sobre el contraste entre las causas naturales y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| Categorías | | | Homicidio culposo | | | |
|------------------|-------------|-------------|-------------------|-------|--------|-------|
| | | | Baja | Media | Alta | Total |
| Causas naturales | Baja | Recuento | 5 | 13 | 16 | 34 |
| | | % del total | 8,3% | 21,7% | 26,7% | 56,7% |
| | Media | Recuento | 3 | 5 | 11 | 19 |
| | | % del total | 5,0% | 8,3% | 18,3% | 31,7% |
| | Alta | Recuento | 1 | 2 | 4 | 7 |
| | | % del total | 1,7% | 3,3% | 6,7% | 11,7% |
| Total | Recuento | 9 | 20 | 31 | 60 | |
| | % del total | 15,0% | 33,3% | 51,7% | 100,0% | |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 13 nos permite observar que, en relación a las causas naturales, el 56.7% de los encuestados sostienen que es baja; el 31.7% afirma que es media y el 11.7% afirma que es alta.

En lo que concierne a los resultados sobre homicidio culposo, el 15% de encuestados considera que es baja; el 33.3% afirma que es media y el 51,7% sostiene que es alta.

Tabla 14: Resultados sobre la correlación entre las causas naturales y el homicidio culposo en los accidentes de tránsito en el distrito Judicial de Ayacucho en el periodo 2013-2015

| | Categorías | | Homicidio culposo | Causas naturales |
|------------------|-------------------|----------------------------|-------------------|------------------|
| tau_b de Kendall | Homicidio Culposo | Coeficiente de correlación | 1,000 | ,063 |
| | | Sig. (bilateral) | . | ,856 |
| | | N | 60 | 60 |
| | Causas naturales | Coeficiente de correlación | ,063 | 1,000 |
| | | Sig. (bilateral) | ,856 | . |
| | | N | 60 | 60 |

Nota: instrumentos de medición; n=60

La tabla 14 nos permite observar que el valor de Tau_b=0,063 lo que significa que no existe una asociación entre las variables de estudio, además podemos notar que el p_valor=0,856 que resulta ser mayor al nivel de significancia =0,05, por que se decidió asumir la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alterna, por tanto podemos afirmar que, las causas naturales no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.

CAPÍTULO IV

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1. Conclusiones

Las causas humanas, mecánicas y naturales determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015, en la medida que el valor de $Tau_b=0,483$ lo que significa que existe una asociación directa fuerte entre las variables de estudio, además podemos notar que el $p_valor=0,02$ que resulta ser menor al nivel de significancia $=0,05$, por que se decidió asumir la hipótesis alterna y rechazar la hipótesis nula, con un nivel de significancia del 5% y un intervalo de confianza del 95%, (Tabla 8)

Las causas humanas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015, en la medida que el valor de $Tau_b=0,717$ lo que significa que existe una asociación directa fuerte entre las variables de estudio, además podemos notar que el $p_valor=0,00$ que resulta ser menor al nivel de significancia $=0,05$, por que se decidió asumir la hipótesis alterna y rechazar la hipótesis nula, con un nivel de significancia del 5% y un intervalo de confianza del 95%, (Tabla 10)

Las causas mecánicas no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015, en la medida que el valor de $Tau_b=0,151$ lo que significa que no existe

una asociación entre las variables de estudio, además podemos notar que el $p_valor=0,23$ que resulta ser mayor al nivel de significancia $=0,05$, por que se decidió asumir la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alterna, con un nivel de significancia del 5% y un intervalo de confianza del 95%. (Tabla 12)

Las causas naturales no inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015, en la medida que el valor de $Tau_b=063$ lo que significa que no existe una asociación entre las variables de estudio, además podemos notar que el $p_valor=0,856$ que resulta ser mayor al nivel de significancia $=0,05$, por que se decidió asumir la hipótesis nula y rechazar la hipótesis alterna, con un nivel de significancia del 5% y un intervalo de confianza del 95%. (Tabla 14)

4.2. Recomendaciones

El Colegio de Abogados de Ayacucho, debe organizar eventos de diálogos y foros de discusión para valorar la pertinencia de la aplicación de las normas jurídicas que regulas el delito de homicidio culposo ocurridos a causa de accidentes de tránsito, a fin de sistematizar propuestas que permitan perfeccionarlos.

Los juristas y magistrados deben alcanzar propuestas de reformas sobre la normatividad vigente que regula los delitos de homicidios culposos en caso de accidentes de tránsito, las mismas que deben sr acogidas por los congresistas con la finalidad de reorientar y modificar las normas vigentes.

Las universidades públicas y privadas de nuestro país, a través de sus facultades y escuelas de Derecho, deben seguir promoviendo la realización de trabajos de investigación que tiene la línea de homicidios culposos a causa de accidentes de tránsito.

BIBLIOGRAFÍA

- ALVARADO, JORGE E. Manual de tránsito y transporte terrestre, Editorial de la Universidad Técnica particular de Loja, Año 2,005 primera edición, Loja. Ecuador, pag.98.
- ANA maría cortes de arabia (2011) accidentes de tránsito, responsabilidad penal. - Jurisprudencia.
- ARMANDO. Sánchez, “manual práctico del conductor “Reglamento nacional de tránsito D.S N. 033-2003 M.T.C. Art, 2 pág. 5
- BACA -. Cabrera Exp-3355-98 Denis /Rojas Vargas Fidel Huamán, y jurisprudencia penal procesos sumarios Tomo II Caseta jurídica Lima –pág. 95
- Bardales, J. (2014). Métods y téncias de investigación científica. Lima: San Marcos.
- Barrón, Roosbelt. La Reparación Civil y su Relación con los Delitos Culposos en el Distrito Judicial de Lima Norte año 2017. Lima: Trabajo de investigación presentado a la Universidad César Vallejo de Trujillo para obtener el grado académico de Maestro en Derecho Penal, 2017.
- CABANILLAS, Guillermo. Diccionario jurídico Elemental. Editorial holista, Buenos Aires, Argentina edición 1,998, pag.205.
- CABANILLAS, Guillermo. Obra, citada. Tomo V.PAG.554
- Carrasco, S. (2012). Metodología de la investigación. Lima: San Marcos.
- Cillero, Miguel. Responsabilidad penal de los adolescentes y el interés superior del niño. Santiago de Chile: Universidad Católica de Chile, 2002.
- CONSEJO NACIONAL DE POLÍTICA CRIMINAL. PUEDO (Justicia Penal para Adolescentes). Lima: MINJUS, 2016.
- Constitución Política del Perú Artículo 1.- año 1993 pag.9

- Dueñas, A. (2014). Investigación cuantitativa y proyectos de investigación. Lima: San Marcos.
- F. RAMOS, Murillo reglamento nacional de tránsito –código de tránsito año 2009 pág. 7
- García, Juan Carlos. «EL INTERNAMIENTO PREVENTIVO EN EL PROCESO DE.» Derecho y Cambio Social, 2012: 80.
- HERMILLA. -EDIGRABER-. Editora gráfica. Reglamento Nacional Responsabilidad civil, y seguros obligatorios para accidentes de tránsito. ROY-. Freyre. (194) pag. -116
- Hermosa, V. (2016). La punibilidad en el ordenamiento jurídico peruano. Lima: Horizonte.
- Hernández, Cristian. El debido proceso y la justicia juvenil” Universidad Nacional Mayor de San Marcos. Lima Perú. Lima: UNMSM, 2016.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). Metodología de la investigación. México: Mc Graw Hill.
- Hurtado, Mario. Los delitos culposos en accidentes e tránsito y sus consecuencias jurídicas en el distrito judicial de Salinas, Ecuador. Salinas: Trabajo de investigación presentado a la Universidad de Quito, Ecuador para obtener el grado académico de maestro en Derecho Penal, 2016.
- Jaúregui, M. (2016). Negligencia y el homicidio culposo en el sistema jurídico peruano. Lima: San Marcos.
- Maldonado, F. (2016). Delitos culposos. Implicancias jurídicas. Lima: San Marcos.
- Mendoza, C. (2013). Elaboración de proyectos y tesis de investigación. Lima: San Marcos.
- Morales, Hugo. Diseño y la implementación de la política de prevención de la violencia urbana y juvenil. Lima: PUCP, 2009.
- Nieves, Carlos. La Reparación Civil en los Delitos Culposos Ocasionados por Vehículos Motorizados en Accidentes de Tránsito. Lima: Trabajo de investigación

presentado a la Universidad Particular San Martín de Porres para obtener el título de Maestro en Derecho Penal, 2016.

Orellana, G. (2017). Teoría general del delito. Análisis epistemológico. Lima: UNMSM.

Peralta, H. (2016). Los delitos de Homicidio Culposo en el sistema jurídico peruano. Lima: San Marcos.

Pino, R. (2012). Metodología de la investigación. Lima: San Marcos.

REGLAMENTO Nacional de tránsito –código modificado D. S -017-2008 –MTC.Pub-19-4-2008.

Rivera, G. (2016). Los delitos omisivos en la legislación peruana. Lima: Gaceta Juridica.

Sánchez, Ramón. Implicancias jurídicas del delito culposo en accidentes de tránsito en el Municipio de Aguascalientes, México en el periodo enero-octubre 2016. Aguascalientes: Trabajo de investigación presentado a la Universidad de Puebla para obtener el grado académico de magíster en Derecho Penal, 2016.

Tuesta Soldevilla, M. (2016). Teoría del delito y la jurisprudencia en los casos ocurridos en la legislación peruana. Lima: Horizonte.

Villanueva, Leticia. Ministerio público y los menores infractores” . Lima: UNMSM, 2007.

ANEXOS

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO EN ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL DISTRITO JUDICIAL DE AYACUCHO 2013
- 2015

| PROBLEMA | OBJETIVOS | HIPOTESIS | VARIABLES E INDICADORES | METODOLOGÍA |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>General</p> <p>¿Cuáles son las causas de los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?</p> <p>Específicos</p> <p>¿Cómo las causas humanas inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?</p> <p>¿Cómo las causas mecánicas inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?</p> <p>¿Cómo las causas naturales inciden en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015?</p> | <p>General</p> <p>Determinar las causas que inciden en el problema de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>Específicos</p> <p>Determinar la incidencia de las causas humanas en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>Determinar la incidencia de las causas mecánicas en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>Determinar la incidencia de las causas naturales en los homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> | <p>General</p> <p>Las causas humanas, mecánicas y naturales determinan la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>Específicas:</p> <p>a) Las causas humanas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>b) Las causas mecánicas inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> <p>c) Las causas naturales inciden significativamente en la creciente problemática de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Ayacucho 2013-2015.</p> | <p>Variable 1: Homicidio culposo</p> <p>Dimensiones</p> <p>Obrar con culpa Negligencia Violación de la obligación</p> <p>Variable 2: Accidentes de tránsito</p> <p>Dimensiones</p> <p>Causas humanas Causas mecánicas Causas naturales</p> | <p>Tipo de investigación Enfoque mixto</p> <p>Nivel Relacional</p> <p>Método Deductivo</p> <p>Diseño Descriptivo correlacional</p> <p>Población La población está integrada por 60 casos</p> <p>Muestra. Muestra censal</p> <p>Técnicas e instrumentos de recolección de datos</p> <p>Encuesta Cuestionario</p> <p>Análisis de datos Estadística descriptiva Estadística inferencial</p> |

CUESTIONARIO PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD

Estimado Sr(a) Srta, estamos desarrollando un estudio relacionado con el principio de oportunidad a los conductores de vehículos que cometen homicidios por accidente de tránsito, en diferentes modalidades, para lo cual pedimos por favor tenga a bien, de responder las siguientes interrogantes. Muchas gracias.

| | | | | |
|--------------------------|---------------|---------------------------------|------------|-----------------------|
| Totalmente en desacuerdo | En desacuerdo | Ni de acuerdo, ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

| N° | ITEMS | PUNTAJES | | | | |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| DIMENSION 1 : MECANISMO DE SOLUCION AL CONFLICTO PENAL | | | | | | |
| 1 | Considera que el acuerdo preparatorio es un mecanismo efectivo para proteger a las víctimas de atropello por accidente de tránsito. | | | | | |
| 2 | El acuerdo preparatorio garantiza la seguridad de los integrantes de la familia que ha sufrido accidente de tránsito. | | | | | |
| 3 | El acuerdo preparatorio permite que las víctimas que han sufrido atropello por accidente de tránsito alcancen la tranquilidad y el bienestar psicológico y social. | | | | | |
| 4 | La negociación garantiza la seguridad física y psicológica de los miembros que han sido atropellados por accidentes de tránsito. | | | | | |
| 5 | La negociación es un mecanismo efectivo para que las personas que han sufrido atropellos por accidentes de tránsito cesen definitivamente. | | | | | |
| 6 | La negociación generalmente es aceptada por las partes en conflicto. | | | | | |
| 7 | La conciliación entre el agresor y las víctimas que han sufrido accidentes de tránsito, es el mecanismo legal que garantiza la seguridad de las víctimas. | | | | | |
| 8 | La conciliación entre las partes en disputa cuenta con los recursos legales y materiales para ser cumplida con eficacia. | | | | | |
| 9 | La conciliación garantiza la posibilidad de llegar a un acuerdo entre las dos partes. | | | | | |
| DIMENSION 2: REPARACION INMEDIATA DEL DAÑO CAUSADO | | | | | | |
| 10 | Considera que el daño físico causado a las víctimas por accidente de tránsito no se puede resarcir. | | | | | |
| 11 | El daño físico causado que han sufrido atropello por accidente de tránsito perjudica su desarrollo integral. | | | | | |
| 12 | Existen mecanismos legales que permitan resarcir el daño físico causado por los conductores de vehículos. | | | | | |
| 13 | La reparación material a las víctimas que han sufrido accidentes de tránsito pocas veces se cumple. | | | | | |
| 14 | La reparación material a las víctimas que han sufrido atropello por un vehículo guarda relación con el daño causado. | | | | | |

| | | | | | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 15 | La reparación material interpuesto a los conductores de vehículos guardan relación con el daño psicológico causado. | | | | | |
| 16 | La reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido accidente de tránsito no guarda relación con el daño causado. | | | | | |
| 17 | La reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido atropello por vehículos no siempre se cumple. | | | | | |
| 18 | La mayoría de los casos es muy irrisorio el monto interpuesto por reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido accidente por causas fatales. | | | | | |
| | | | | | | |

**“HOMICIDIOS CULPOSOS EN ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL
DISTRITO JUDICIAL DE AYACUCHO 2013 - 2015.”**

ENCUESTA DE OPINIÓN

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión a
Cerca de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el Distrito judicial de Ayacucho
2013-2015.

| Señale usted estar o no de acuerdo con las siguientes afirmaciones. De ser el caso sustente su posición, respondiendo ¿Por qué? | Opinion del encuestado | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| | Estoy de acuerdo | No estoy de acuerdo |
| 1. Esta de acuerdo usted que la ciudadanía conoce sobre la problemática de tránsito en el Distrito Judicial de Ayacucho. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. esta de acuerdo usted que los conductores de vehículos y los peatones conozcan la problemática de accidente de tránsito cumpla la ley y legislación de transporte tránsito y seguridad vial .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. Esta de acuerdo usted que los conductores de vehículos y los peatones Respetan las señales de tránsito.. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. Esta de acuerdo usted que las razones por las cuales se comete implicancias de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. Esta de acuerdo usted que los policías de tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar el tránsito en las vía. .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. Esta de acuerdo usted que los policías de tránsito entregan correctamente las papeletas de infracción a los conductores que infringen el Reglamento general de tránsito.. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. Esta de acuerdo usted de las sanciones que se imponen a los conductores que cometen implicancias a la ley de tránsito y transporte terrestre y seguridad vial. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8.- Esta de acuerdo usted que es necesario tomar medidas de seguridad para evitar la comisión de las implicancias y problemática de los accidentes de tránsito por parte de los conductores de vehículos. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9. Esta de acuerdo usted que los peatones en el Distrito de Ayacucho Respetan las señales de tránsito .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10.-Está de acuerdo usted que se enseñe en los centros educativos la legislación de tránsito y su Reglamento como una materia más. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

CONTANCIA POLICIAL
CONSTANCIA DE PRÁCTICAS
CONSTANCIA

Por intermedio de la presente el suscrito; Coronel PNP. Marlon ANTICONA JULCA. Jefe de la DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA, en cumplimiento a lo solicitado por el Suboficial PNP. Jaime FERNANDEZ GALLARDO, Identificado con CIP. 30281018 DNI N° 28294148, perteneciente a esta VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA.

Hace constar lo siguiente:

Que, el suscrito en referencia a lo solicitado ha brindado las facilidades respectivas al Suboficial PNP, Jaime FERNANDEZ GALLARDO, a fin de que el Suboficial mencionado, realice trabajo de Investigación, mediante la recopilación de datos, acopio de información comparativa, narrativa de hechos cuantitativos, cualitativos de las diversas INVESTIGACIONES INMERSAS EN EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO EN ACCIDENTE DE TRANSITO, PERPETRADOS DURANTE EL AÑO 2013-2015, verificados dentro de esta jurisdicción policial de Ayacucho. Investigados por la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito; SIATF.- DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO.

Durante el tiempo de permanencia realizado en la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito; SIAT-DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA. En MAR2018-FEB-2019. El Suboficial PNP; Jaime FERNANDEZ GALLARDO Ha brindado orientación normativa del tratamiento de la Ley en el Delito de Homicidio Culposo inmerso en accidentes de Tránsito.

Se otorga la presente constancia para los fines que el interesado considere conveniente

Ayacucho, junio del 2019.



OP - 230013
Marlon Héctor ANTICONA JULCA
CORONEL PNP
JEFE REGION POLICIAL AYACUCHO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 020-2017-VIII-MACREPOL-I-A/REGPOL-DIVPOS- AYA/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por proyección.**
2. Consecuencia : Lesiones graves seguida de muerte.
3. Lugar y jurisdicción policial : Prolongación Libertad cuadra 13, altura de la intersección con el Jr. Juan Gordillo, del distrito de Ayacucho, Provincia de Huamanga Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 15.AGO.2017; Hrs. 21.45 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 16.AGO.2017; 09.00 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Camioneta pick up, de placa de rodaje Nro. EGV-871.
7. Clase de vía y zona : Jiron ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. Aceras : Irregulares
2. Calzada : 08.00 mts.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento no se localizaron evidencias.

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: camioneta pick up; placa de rodaje **EGV-871**, marca: Toyota, año de fabricación 2015, tipo de carrocería pick up, modelo: Hilux, colores: blanco; motor: 1GD0019520; serie: MR0HA8CD4G1085251.

2. Medidas

Largo: 05.335 mts., ancho: 1.855 mts., alto: 1.815 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por el Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este, habiendo ingresando al Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de la Municipalidad Distrital de Vinchos.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 17AGO016, a horas 10.00, en el interior de la Comisaría de Ayacucho, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee cuatro (04) llantas cuyas superficies de rodamiento se encuentran en buen estado de uso y conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, se observó daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación, siendo los siguientes:

- Puerta posterior lado izquierdo vértice posterior inferior abollado parcialmente y con una pequeña raspadura.

7. Conductor

a. Generales de Ley

Filfredo HUAMANYALLI HUAMANI, con licencia de conducir Nro.S28302562, con domicilio en el Anexo de Coñani s/n-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003727, que indica como resultado: **“0.00 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 23.44 del 16AGO2017, después de una hora (01) con cincuenta y nueve (59) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 17 de Agosto del 2017, a horas 09.30, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor.

d. **Observaciones**

- Presento licencia de conducir Nro.S28302562, Clase “A” Categoría “Dos-b”, con fecha de expedición 25MAY2016 y fecha de revalidación 25MAY.2019, sin restricciones.

8. **Peatón.**

a. **Generales de Ley**

Godofredo CANCHARI CUAREZ (46), se desconoce demás generales de Ley.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003728, que indica como resultado: **“0.80 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 00.20 del 16AGO2017, después de dos horas (02) con treinta y cinco (35) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la intersección, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el Hospital Regional de Ayacucho al siguiente día de los hechos.

Al momento de la formulación del presente documento no se ha recepcionado RML de atención inicial, no habiéndose podido realizar examen del cadáver, desconociéndose a la fecha el diagnóstico del fallecimiento

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. INSPECCION TECNICA POLICIAL

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 16.AGO.2017, a horas 09.00, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. Referente a la Vía

La 13 cuadra del Jr. Libertad, altura de la intersección con el Jr. Juan Gordillo, forma una intersección en "T", ubicada en la ciudad de Ayacucho, provincia de Huamanga-Ayacucho, siendo una intersección conformada por el encuentro de dos calzadas, de doble sentido de circulación cada una y a los extremos aceras seguidas de zona de área verde y propiedad privada, asimismo presenta las siguientes características:

- a. **Configuración de la vía** : Recta y plana.
- b. **Clase de la Vía** : Intersección en "T"
- c. **Material y estado de la calzada** : Pavimentado en regular estado de uso y de conservación.
- d. **Ordenamiento el Tránsito** : Jr. Libertad de Norte a Sur y viceversa y Jr. Gordillo en sentido de Este a Oeste y viceversa.
- e. **Area de maniobrabilidad** : Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** : Luz pública (noche) y supeditada a los haces lumínicos de los faros de la unidad, a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** : Restringida en amplitud y en profundidad por la hora del evento.
- h. **Fluidez vehicular** : Rápida
- i. **Intensidad vehicular** : Discontinua.
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado y seca a la hora de la ITP.

2. Condiciones Climáticas

A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba despejado.

3. Punto de Referencia (PR)

Se ha tomado como tal el vértice Sur-Oeste de la puerta del inmueble signado como Jr. Juan Gordillo Nro.104.

4. Referente a Evidencias

a. Evidencias Materiales

No se hallaron.

b. Evidencias Físicas

No se hallaron este tipo de evidencias.

c. Evidencias Biológicas

No se hallaron.

5. Zona de Conflicto

Área de atropello

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

---Se estima por aproximación que el impacto se produjo en un área de 03.00 x 03.00 metros, cuyo punto medio se ubica a 09.00 metros al Este del Punto de referencia.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo no se encontró en su posición final por haber sido trasladado a la Comisaría de Ayacucho.

b. Peatón.

No fue hallado en su posición final, toda vez que fue auxiliado y trasladado al Hospital Regional de Ayacucho.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

La inexistencia de evidencias (huellas de frenada) y/o algún tipo de rastro importante para el cálculo de la velocidad desarrollada por el conductor en momentos previos a la producción del accidente, no permite que ésta pueda ser calculada en valores numéricos, es por ello que ante esta situación, el desarrollo de la velocidad será estimada en función a los riesgos presentes y posibles que debieron ser evaluados apropiadamente por el conductor y que pueden ser establecidos en lo siguiente:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La iluminación artificial la hora del evento, no permitía al conductor observar todo su entorno al 100%.

- La afluencia peatonal en el lugar ya que es zona urbana, también demandaba del conductor la adopción de las medidas preventivas necesarias.
- En su condición de conductor lo hacía conocedor de los riesgos presentes y/o posibles en el lugar.
- El estado de embriaguez del peatón.
- La secuencia del evento.
- Parte de intervención policial

Ante estas circunstancias se estima que el conductor de la UT-1 conducía a una velocidad permitida para la zona ya que procedente de otra vía ingresaba a una principal, pero a pesar de ello ante el ingreso a la calzada por el viandante no le permitió efectuar ninguna maniobra que resulte eficaz como para evitar el impacto, habiendo superado esta su capacidad de reacción.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse anticipadamente ante la actitud del peatón que se interpone en su eje de circulación, a quien impacta con la carrocería lateral izquierda, altura del vértice inferior posterior de la puerta posterior del mismo lado, ocasionando la hendidura parcial del mismo.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo impactado la UT-1 con su estructura lateral izquierda contra el cuerpo del peatón y seguidamente lo proyecta contra la calzada, habiendo sufrido lesiones en dicha secuencia, que debido a la severidad de las mismas fallece al siguiente día en el Hospital Regional de Ayacucho.
 - La secuencia lógica del accidente configura el impacto de la carrocería lateral izquierdo del vehículo contra el cuerpo del peatón al momento que su conductor efectúa la maniobra evasiva de viraje a la derecha de su circulación, que le ocasiona lesiones diversas.

---El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del impacto de la carrocería lateral izquierda de la unidad contra el cuerpo del peatón y su proyección violenta hacia el pavimento de la calzada, así como la secuencia del accidente (atropello por proyección)

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. **Evidencia material**
No se hallaron

2. **Evidencia física**
No se hallaron evidencias físicas (huellas de frenada)
3. **Evidencia biológica**
No se hallaron.

E. ANALISIS INTEGRAL

1. La UT-1, ingresaba a la 13ava cuadra el Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte y procedente del Jr. Juan Gordillo, ocupando la calzada que conforma la intersección, aproximadamente a horas 21.45.
2. El peatón cruzaba la calzada del Jr. Libertad en sentido de Este a Oeste, a la misma hora.
3. La UT-1, era desplazada una velocidad apropiada para la zona, ya que se encontraba saliendo del Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este e ingresaba a la 13va. Cuadra del Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte, cuyo conductor no tiene una percepción anticipada del peatón ingresando a la calzada.
4. De la manifestación del conductor de la UT1, otras diligencias policiales efectuadas, secuencia del evento, consecuencias, condiciones de la vía y su configuración, nos permite conocer la forma y circunstancias de cómo se suscito el hecho, estableciéndose que el conductor de la UT1. al realizar el operativo de su vehículo, procedente del Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este, ingresa al Jr. Libertad ingresando la 13ava. cuadra en sentido de Sur a Norte, en cuyo momento de igual manera el peatón habría ingresado a la calzada, cruzando la vía en sentido de Este Oeste y al encontrarse en el centro de la calzada del Jr. Libertad, el conductor del vehículo se percata de la presencia del mismo en su eje de circulación, realizando una maniobra de viraje a la derecha, pero pese ello le llega a impactar con la carrocería lateral izquierda, altura de la puerta posterior, proyectándolo contra el pavimento.
5. Es atribuible a la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien debido a diversos factores, tales como exceso de confianza en su eje de circulación, al no haber tenido una percepción anticipada del peatón con la intención de cruzar y/o cruzando la calzada, ya que al haber tenido una percepción real de su presencia en la calzada interponiéndose en su eje de circulación, pese haber realizado la maniobra evasiva de viraje a la derecha de su circulación, ello corroborado con el hecho de que el impacto de la estructura del vehículo contra el cuerpo del peatón no fue con la carrocería anterior (parachoques), sino con la carrocería lateral izquierda a la altura de la puerta posterior lado izquierdo, a la diferencia de masas, el cuerpo del agraviado al ser impactado es proyectado sobre la superficie solida de la calzada, en cuya secuencia de impacto del vehículo y caída sobre la solidez del pavimento sufre lesiones

diversas, asimismo se ha establecido que de igual manera fue un factor predominante para la materialización del hecho, la actitud imprudente del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ello corroborado con el examen de dósaje étílico que se le practico con el resultado de 0.80 g/l, quien al encontrarse sus con sus facultades psicofísicas disminuidas y/o alteradas por la ingesta alcohólica, no consideró como un peligro el hecho de encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular, quien no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro y ponerse a buen recaudo, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivó en su atropello y posterior fallecimiento en el Hospital Regional de Ayacucho, materializándose el hecho.

6. Asimismo se tiene que de conformidad al examen de dósaje étílico practicado al conductor de la unidad participante, se obtuvo el resultado 0.00 g/l, con lo que se establecería que al momento de los hechos se encontraba ecuánime, asimismo posee licencia de conducir para el tipo de vehículo participante y la unidad vehicular contar con SOAT y tarjeta de propiedad vigentes.
1. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por proyección), con el subsiguiente resultado de lesiones graves seguida de muerte.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna de la presencia de la peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada del peligro, ya que al tener percepción real del peatón cruzando la calzada pese haber realizado una maniobra evasiva le llega a impactar con su carrocería lateral izquierda.
- b. Al factor imprudencia del peatón, el cual debido a diversos factores, tales como exceso de confianza y distracción, y al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se interpuso en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, ya que no pudo reaccionar favorablemente para ponerse a buen recaudo.

2. Factor Contributivo.

Al condicional de la vía, que se trata de una intersección en "T" y a la hora del evento (21.45 horas), el cual contribuyó a la materialización del hecho.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

A. El conductor de la unidad participante, se encuentra incurso dentro de los alcances del numeral 1 del Art. 083 , Sección "I", Capítulo II, Título IV, del Reglamento Nacional de Tránsito

1. **Art. 83.- Precauciones.**-El conductor de cualquier vehículo debe:
.-01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

B. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.

VI. ANEXOS

Se adjunta al presente :

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.
- Paneux fotográfico

Ayacucho, 20 de Agosto del 2017

PERITO



80-A-31372501
CARLOS VASQUEZ REVILLA
SO. T. 1

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 029-2017-VIII-MACREPOL-I-A/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por aplastamiento.**
2. Consecuencia : Fatal.
3. Lugar y jurisdicción policial : Av. Javier Pérez de Cuellar del distrito de Ayacucho, Provincia de Huamanga-Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 04.OCT.2017; Hrs. 07.30 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 04.OCT.2017; 08.10 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Ómnibus, de placa de rodaje Nro. Y1A-700.
7. Clase de vía y zona : Avenida, ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. Zona de jardín Este : **02.10 metros**
2. Acera Este y Oeste : **1.40 metros**
3. Calzada : **07.00 metros.**

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento se localizó en la intersección una mancha de sangre y restos de masa encefálica en la calzada, a la unidad vehicular y el cuerpo del occiso en sus posiciones finales.

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: ómnibus; placa de rodaje **Y1A-700**, marca: Mitsubishi, año de fabricación 1997, tipo de carrocería Minibús, modelo: Rosa FUSO, colores: blanco-azul.

2. Medidas

Largo: 06.95 mts., ancho: 1.99 mts., alto: 2.68 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por la Av. Pérez de Cuellar, ocupando el carril Este, en sentido de Sur a Norte.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de Nancy MALDONADO CORDOVA.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 04OCT2017, a horas 09.00, en el lugar de los hechos, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores y muelles en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee seis (06) llantas: cuyas superficies de rodamiento la anterior izquierda se encuentra en buen estado de conservación, las posteriores de ambos lados en regular estado de conservación y la anterior derecha en mal estado de conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, no se observó daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación.

7. Conductor

a. **Generales de Ley**

Rene Jesús MARTINEZ RAFAEL (42), identificado con DNI Nro.28310580, con domicilio en el Jr. Calvario Maz. B Lote Nro.11-Capillapata-San Juan Bautista-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0004167, que indica como

resultado: "0.00 gr/lt. de alcohol en sangre"; indicando como hora de extracción 10.43, después de tres (03) horas con trece (13) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 04 de Octubre del 2017, a horas 11.00, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor, cuyo resumen es como sigue:

- Que en circunstancias que conducía el vehículo participante con dirección al terminal terrestre por la Av. Javier Pérez de Cuellar a una velocidad aproximada de 20 km., por hora, altura del grifo Terminal sintió como un bache y al parar el vehículo una persona que transitaba por el lugar le indicó que había atropellado a una persona y que se encontraba sobre esa persona indicándole que avance un poco, avanzando y estacionando el vehículo y al bajar efectivamente había atropellado a un menor con la llanta posterior derecha, el mismo que se encontraba con la cabeza abollada, haciéndose presente personal de serenazgo y la PNP, procediendo a intervenir, asimismo refiere que no se percató de la presencia del menor por inmediaciones por donde se desplazaba.

a. **Observaciones**

- Presento licencia de conducir Nro.S28310580, Clase "A" Categoría "Tres-c-Profesional", de fecha de expedición 19FEB2003 y fecha de revalidación 08MAY.2020, sin restricciones.

8. Peaton.

a. **Generales de Ley**

FABRICIO LIAN QUINTANILLA LOPEZ (02), se desconoce demás generales de Ley.

b. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la vía, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el mismo lugar de los hechos.

Por disposición Fiscal el cadáver fue trasladado e internado en la Morgue Central de Ayacucho para los fines de ley, cuyo examen de cadáver fue realizado por el Médico Legista, donde consigna causa de la muerte "Traumatismo cráneo encefálico severo con fractura de bóveda y exposición de encéfalo".

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. INSPECCION TECNICA POLICIAL

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 04.OCT.2017, a horas 08.10, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. Referente a la Vía

La Av. Javier Pérez de Cuellar, ubicada en la ciudad de Ayacucho, provincia de Huamanga-Ayacucho, es una vía de un solo sentido de circulación de Sur a Norte y al extremo Este presenta zona de jardín seguido de acera y límite de propiedad privada y al Oeste acera seguido de zona de jardín, asimismo presenta las siguientes características:

- a. **Configuración de la vía** : Recta y plana.
- b. **Clase de la Vía** : Avenida
- c. **Material y estado de la calzada** : Pavimentado en regular estado de uso y de conservación.
- d. **Ordenamiento del Tránsito** : De Sur a Norte.
- e. **Area de maniobrabilidad** : Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** : Luz natural (día), a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** : Buena en amplitud y en profundidad.
- h. **Fluidez vehicular** : **Moderada**
- i. **Intensidad vehicular** : Discontinua
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado de la vía y seca a la hora de la ITP.

2. Condiciones Climáticas

A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba despejado.

3. Punto de Referencia (PR)

Se ha tomado como tal el vértice Sur-Este del inmueble signado como Urb. José Ortiz Vergara Maz. "R-2" Lote Nro.03-Huamanga-Ayacucho.

4. Referente a Evidencias

a. Evidencias Materiales

Se halló un sombrero color rojo de tela, sobre el borde Este de la calzada, ubicada a 09.00 metros al Sur del Punto de Referencia siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 0.20 cmts.

b. Evidencias Físicas

Se halló una huella de arrastre de una longitud de 06.00 metros en sentido de Sur a Norte, cuyo punto medio se ubica a 02.00 metros al Sur del Punto de referencia siguiendo el borde este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.50 metros.

c. Evidencias Biológicas

Conformadas por una mancha de sangre tipo goteo y arrastre y restos de masa encefálica dispersadas, localizadas en la calzada, en un área de 06.00 x 02.00 mts., siendo ubicada su parte media a 02.00 metros al Sur del Punto de Referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.00 metros.

5. Zona de Conflicto

Área de atropello (aplastamiento)

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

Se estima por aproximación que el atropello se produjo en un área de 06.00 x 03.00 mts., siendo ubicada su parte media a 02.00 metros al Sur del Punto de Referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.50 metros.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo se encontró en su posición final, apoyado sobre sus neumáticos y con la parte anterior orientada al Norte, cuyo punto medio se ubica a 03.50 metros al Norte del PR siguiendo el borde este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 02.50 metros.

b. Peatón.

Fue hallado en su posición final, luego de haber sido tratado de ser auxiliado por parte de su abuela materna, quien retiro al menor de debajo del vehículo ubicado a la altura de la parte posterior del neumático posterior lado derecho, donde habría quedado luego del atropello y al percatarse de la gravedad de las lesiones lo coloca nuevamente sobre la calzada, encontrándose en esta última posición en posición de cubito dorsal y con la cabeza orientada al Oeste, cuyo punto medio se ubica a 00.50 metros al Sur del punto de referencia y de allí en ángulo recto al Oeste 0.70 metros en ángulo recto.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

La inexistencia de evidencias, datos y/o algún tipo de rastro importante para el cálculo de la velocidad desarrollada por el conductor en momentos previos a la producción del accidente, no permite que ésta pueda ser calculada en valores numéricos, por lo que tomando en cuenta lo siguiente:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La iluminación natural a la hora del evento.
- La secuencia del evento.
- Parte de intervención policial

Ante estas circunstancias se estima que el conductor de la UT-1 conducía a una velocidad permitida para la zona ya que había reiniciado la marcha luego de haberse detenido para el abordaje y descenso de pasajeros.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse anticipadamente ante la actitud del menor peatón en su eje de circulación, a quien atropella con los neumáticos duales posterior lado derecho, sin producirse daños en su estructura.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo atropellado con sus neumáticos duales posteriores lado derecho, quien sufre el aplastamiento, habiendo sufrido lesiones que debido a la severidad de las ocasionadas durante el aplastamiento falleció.
 - La secuencia lógica del accidente configura el aplastamiento de los duales posteriores lado derecho del vehículo, que ocasionan lesiones de gravedad tales como; "Traumatismo craneo encefálico severo con fractura de bóveda y exposición de encéfalo".
 - El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del aplastamiento de la rueda posterior lado derecho de la unidad, así como la secuencia del accidente (atropello por aplastamiento)

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. **Evidencia material**
El sombrero color rojo de toma en cuenta como una evidencia referencia de la ubicación primigenia del peatón.

contacto de los neumáticos duales posterior lado derecho contra la cabeza del peatón, quien debido a la diferencia de masas sufre el arrastre y aplastamiento sobre la calzada, en cuya secuencia se produce las lesiones que derivan en su deceso en el mismo lugar de los hechos.

5. Es atribuible a la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien debido a diversos factores, tales como exceso de confianza en su eje de circulación, al no haber tenido una percepción anticipada ni real de la presencia del peatón, según propia versión, lo cual no le permitió realizar maniobras evasivas, ya que se percató del hecho cuando ya el accidente se había materializado, asimismo, se ha establecido que de igual manera fue un factor predominante para la materialización del hecho, la actitud imprudente del peatón, quien debido a su minoría de edad (02 años), quien en un determinado momento no tuvo el cuidado y protección de su madre con la cual se encontraba momentos previos, quien además por tal situación no consideró como un peligro el hecho de encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivó en su atropello y fallecimiento, materializándose el hecho.
1. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por aplastamiento), con el subsiguiente resultado fatal.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna de la presencia de la peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada ni real del peligro, hecho que no le permitió ejecutar una maniobra eficaz en el momento oportuno con la finalidad de evitar el hecho o disminuir sus consecuencias.
- b. Al factor imprudencia del peatón, el cual debido a su minoría de edad, dos (02) años, quien se interpuso en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, haciéndose mención que además el indicado menor de dos años de edad, se encontraba solo al momento que realiza una actitud desfavorable, ya que su señora madre se encontraba realizando otras actividades.

2. Factor Contributivo.

Al condicional de la vía, el cual contribuyó a la materialización del hecho.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

A. El conductor de la unidad participante, se encuentra incurso dentro de los alcances del numeral 1 del Art. 083 , Sección "I", Capítulo II, Título IV, del Reglamento Nacional de Tránsito

1. **Art. 83.- Precauciones.**-El conductor de cualquier vehículo debe:
.-01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

B. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.


VI. ANEXOS

Se adjunta al presente :

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.

Ayacucho, 05 de Octubre del 2017

PERITO



80 A-31372501
CARLOS VASQUEZ REVILLA

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 003-2018-VIII-MACREPOL-I-A/REGPOL-DIVPOS- AYA/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por proyección.**
2. Consecuencia : Lesiones graves seguida de muerte.
3. Lugar y jurisdicción policial : Vía de Evitamiento Norte, altura de la Asoc. San Carlos, del distrito de Jesús Nazareno, Provincia de Huamanga Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 14.SET.2017; Hrs. 19.40 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 15.SET.2017; 09.00 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Camión volquete, de placa de rodaje V4S-914.
7. Clase de vía y zona : Vía de Evitamiento ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. **Bermas este y Oeste** : **Irregulares**
2. **Calzada** : **09.80 mts.**
3. **Cunetas Este y Oeste** : **01.20 mts.**

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento se localizó una huella de frenada dual de la unidad participante dejada al momento de producirse el accidente de tránsito (atropello).

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: N3; placa de rodaje **V4S-914**, marca: Volvo, año de fabricación 2011, tipo de carrocería: Volquete, modelo: FMX 6x4R, colores: blanco-azul.

2. Medidas

Largo: 08.06 mts., ancho: 2.50 mts., alto: 03.20 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de la Alejandro Lucia SULCA DE CABRERA.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 15SET2017, a horas 16.00, en el frontis de la Comisaría de Ayacucho, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Operativo, al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores y muelles en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee diez (10) llantas cuyas superficies de rodamiento se encuentran en buen estado de uso y conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, se observó los siguientes daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación:

- Cobertor de vértice anterior derecha de carrocería de cabina hundido.
- Parachoques anterior lado derecho rajado.

7. Conductor

a. Generales de Ley

Máximo Eustaquio ZENTENO HUARI (54), con licencia de conducir Nro.S19886324, con domicilio en el Jr. Porvenir s/n-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003894, que indica como resultado: **“0.00 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 22.54 del 14SET2017, después de una tres (03) horas con catorce (14) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 15 de Septiembre del 2017, a horas 15.00, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor, cuyo resumen es como sigue:

- Que el día y hora de los hechos, se encontraba retornando de la Comunidad de Mollepata, conduciendo el vehículo participante, luego de haber descargado agregados, es así cuando se encontraba a la altura de la Asoc. San Agustín en la Vía de Evitamiento, salió de un momento a otro del interior del terreno de la Universidad San Cristóbal de Huamanga, de una puerta artesanal adecuada por los vecinos del lugar, una persona de sexo masculino, corriendo por el lado derecho y por el impulso que salió se fue contra su vehículo en circunstancias que se encontraba en movimiento, ante este hecho freno hacia el lado izquierdo efectuando una maniobra y pese a ello le llegó a impactar a la persona por el lado derecho ligeramente, por la parte de la máscara, el mismo ante el impacto se cayó contra el piso por la espalda y una vez suscitado este hecho se estacionó y procedió auxiliarlo comunicando a personal de Serenazgo a la Policía, quienes se hicieron presentes en el lugar, quienes lo trasladaron al Hospital Regional de Ayacucho, quedando internado en la sala de Neurocirugía, siendo luego intervenido por personal policial.
- Asimismo que al momento de los hechos se encontraba desplazando a una velocidad aproximada de 20 Km., por hora toda vez que el ambiente estaba con presencia de lluvia, habiéndose percatado de la presencia del peatón en el instante.

a. **Observaciones**

- Presentó licencia de conducir Nro.S28302562, Clase “A” Categoría “Dos-b”, con fecha de expedición 25MAY2016 y fecha de revalidación 25MAY.2019, sin restricciones; asimismo producido el hecho resultó ileso.

8. Peatón.

a. **Generales de Ley**

Máximo ARANGO SORAS (65), con DNI Nro.28228325, se desconoce demás generales de Ley.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003895, que indica como resultado: **“3.06 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 23.40 del 14SET2017, después de cuatro horas (04) aproximadamente de producido el accidente.

c. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la Vía de Evitamiento Norte, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el Hospital Regional de Ayacucho, posterior al evento.

Recepcionado el certificado de defunción, registra como fallecimiento el día 16SET2017, a las 18.00 horas en el Hospital Regional de Ayacucho, teniendo como causa de la muerte “Paro cardiorrespiratorio, enclavamiento de tronco medular, hipertensión endocraneana y traumatismo encéfalo craneano grave”.

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. **INSPECCION TECNICA POLICIAL**

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 15.SET.2017, a horas 09.00, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. **Referente a la Vía**

La Vía de Evitamiento Norte, altura de la Asoc. San Carlos, del distrito de Jesús Nazareno, provincia de Huamanga-Ayacucho, comprende una sola vía de doble sentido de circulación, presentando al Oeste cuneta seguido de berma y propiedad privada (UNSCH), al Este cuneta seguida de berma y propiedad privada, asimismo presenta las siguientes características:

- | | |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| a. Configuración de la vía | : Recta y en pendiente (bajada) en sentido de Norte a Sur |
| b. Clase de la Vía | : Vía de evitamiento |
| c. Material y estado de la calzada | : Asfaltado en regular estado de uso y de conservación. |

- d. **Ordenamiento del Tránsito** : En sentido de Norte a Sur y viceversa.
- e. **Area de maniobrabilidad** :Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** :Luz pública escasa (noche) y supeditada a los haces lumínicos de los faros de la unidad, a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** :Restringida en amplitud y en profundidad por la hora del evento.
- h. **Fluidez vehicular** : Rápida
- i. **Intensidad vehicular** : Escasa.
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado
2. **Condiciones Climáticas**
A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba con presencia de lluvia.
3. **Punto de Referencia (PR)**
Se ha tomado como tal el vértice Sur del inmueble signado como Asoc. San Carlos Maz. "I" Lote Nro.01-Jesús Nazareno-Huamanga-Ayacucho, altura del medidor de luz Nro.65375343.
4. **Referente a Evidencias**
- a. **Evidencias Materiales**
No se hallaron.
- b. **Evidencias Físicas**
Se halló una huella de frenada dual de neumáticos lateral derecha posterior de la unidad participante sobre la calzada Oeste, de una longitud de siete (07) metros cuyo punto medio se ubica a 9.90 metros al Sur del Punto de referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 07.00 metros.
- c. **Evidencias Biológicas**
No se hallaron.
5. **Zona de Conflicto**
- Área de atropello**

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

---Se estima por aproximación que el impacto se produjo en un área de 03.00 x 03.00 metros, cuyo punto medio se ubica a 12.40 metros al Sur del Punto de referencia siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 07.00 metros.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo no se encontró en su posición final por haber sido trasladado a la Comisaría de Ayacucho.

b. Peatón.

No fue hallado en su posición final, toda vez que fue auxiliado y trasladado al Hospital Regional de Ayacucho.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

Se halló una huella de frenadas dual de 07.00 metros lineales dejadas por los neumáticos de la UT1 (Remolcador), por lo que al realizarle el desarrollo de la formula se tiene lo siguiente:

$$\begin{aligned} V &= 15.9 / \text{CF} \cdot D \\ V &= 15.9 / 0.70 \times 07 \\ V &= 32.20 \text{ Km por hora} \end{aligned}$$

V= velocidad
CF= coeficiente de fricción
D= huella de frenada
15.9 = constante

Con lo que se establece que la velocidad de la UT2, al momento de los hechos era de 32.20 kilómetros por hora, con un margen de error de 10%, el cual se encuentra permitida para la zona.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse ante la actitud del peatón que se interpone en su eje de circulación, a quien impacta con la carrocería anterior, altura del vértice anterior lado derecho de la cabina, ocasionándose el hundimiento del cobertor vértice derecho y la rajadura del parachoques lado derecho.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo impactado la UT.1 con su estructura vértice anterior derecha contra el cuerpo del peatón y seguidamente lo proyecta contra la calzada, habiendo sufrido

lesiones en dicha secuencia, que debido a la severidad de las mismas fallece posteriormente en el Hospital Regional de Ayacucho.

- La secuencia lógica del accidente configura el impacto de la carrocería vértice anterior derecha del vehículo contra el cuerpo del peatón al momento que su conductor efectúa la maniobra evasiva de frenar, que le ocasiona lesiones diversas.

---El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del impacto de la carrocería de la unidad contra el cuerpo del peatón y su proyección violenta hacia el asfalto de la calzada, así como la secuencia del accidente (atropello por proyección).

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. Evidencia material

No se hallaron

2. Evidencia física

La huella de frenada hallada en el lugar de los hechos, se producen al momento que el conductor de la unidad participante, al percatarse del ingreso del peatón a la calzada interponiéndose en su eje de circulación como maniobra evasiva frena su unidad, en cuyo momento deja la evidencia hallada.

3. Evidencia biológica

No se hallaron.

E. ANALISIS INTEGRAL

1. La UT.1, circulaba por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur, ocupando el carril Oeste de la calzada, aproximadamente a horas 19.40.
2. El peatón ingresa a la calzada de la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Oeste a Este, a la misma hora.
3. De la manifestación del conductor de la UT1, Inspección Técnica Policial, otras diligencias policiales efectuadas, secuencia del evento, consecuencias, condiciones de la vía y su configuración, nos permite conocer la forma y circunstancias de cómo se suscito el hecho, estableciéndose que el conductor de la UT1. al realizar el operativo de su vehículo, desplazándose por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur, desarrollando una pendiente (bajada), mientras que por su parte el peatón, quien habría salido del terreno de propiedad de la Universidad "San Cristóbal de Huamanga-UNSCH", por un forado que existe en el muro perimétrico de dicho terreno y seguidamente cruzo la berma alta y procedió a bajar por el terreno hacia la calzada por un

sendero existente en el lugar y cruzando la cuneta ingresa a la calzada, en sentido de Oeste a Este, llegando a interponerse en el eje de circulación del vehículo, en cuyo momento su conductor se percata de la presencia del mismo en su eje de desplazamiento, realizando una maniobra de frenar, pero pese a ello y ante la cercanía de la situación adversa, le llega a impactar con la carrocería vértice anterior derecha de la cabina, proyectándolo contra el pavimento.

4. Asimismo se tiene que es atribuible a la materialización del hecho la actitud imprudente del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ello corroborado con el examen de dósaje étílico que se le practico con el resultado de 3.06 g/l, quien al encontrarse con sus facultades psicofísicas disminuidas y/o alteradas por la ingesta alcohólica, en un grado elevado, no consideró como un peligro el hecho de ingresar a la calzada sin percatarse de la circulación del vehículo participante encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular, por lo que no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro y ponerse a buen recaudo, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivo en su atropello y posterior fallecimiento en el Hospital Regional de Ayacucho, asimismo se tiene que ha contribuido para la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien al no haber tenido una percepción anticipada del peatón por inmediaciones del lugar, seguido de su ingreso intempestivo a la calzada, en cuyo momento tiene una percepción real de su presencia en la calzada interponiéndose en su eje de circulación, y pese haber realizado la maniobra evasiva de frenar, ello corroborado con la huella de frenada y el punto de impacto estructura del vehículo contra el cuerpo del peatón con la carrocería vértice anterior derecho, a la diferencia de masas, el cuerpo del agraviado al ser impactado es proyectado sobre la superficie solida de la calzada, en cuya secuencia de impacto del vehículo y caída sobre la solidez del pavimento sufre lesiones diversas, materializándose el hecho.
5. De igual manera, han sido factores que contribuyeron para la materialización del hecho, la condición de la vía, que por la hora del evento (noche), ante la escasa luz pública del lugar y la condición climatológica del ambiente, que al momento de los hechos se encontraba con presencia de lluvia, no ha permitido tanto al conductor como al peatón tener una buena visibilidad en profundidad y amplitud, que no les ha permitido tener una percepción anticipada de sus desplazamientos por el lugar y de esta manera adoptar medidas de seguridad preventivas.
6. Asimismo se tiene que de conformidad al examen de dósaje étílico practicado al conductor de la unidad participante, se obtuvo el resultado 0.00 g/l, con lo que se establecería que al momento de los hechos se encontraba ecuánime, asimismo posee licencia de conducir para el tipo de vehículo participante y la unidad vehicular contar con SOAT y tarjeta de propiedad vigentes.

7. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por proyección), con el subsiguiente resultado de lesiones graves seguida de muerte.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor imprudencia del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, debidamente comprobado con el examen correspondiente, ingreso a la calzada con la intención de cruzarla, llegando a interponerse en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, ya que no pudo reaccionar favorablemente para evitarse el hecho y/o ponerse a buen recaudo.

2. Factor Contributivo.

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna del ingreso del peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada del peligro, ya que al tener percepción real del peatón cruzando la calzada pese haber realizado una maniobra evasiva le llega a impactar con su carrocería anterior vértice derecho de la cabina.
- b. A la condición de la vía por la hora del evento (noche) y la condición del factor climatológico con la presencia de lluvia al momento de los hechos, que no permitió a conductor y peatón tener una percepción anticipada de sus desplazamientos por la zona del evento.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

- A. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 67 y 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. Artículo 67.- Circulación del peatón.

El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada.

2. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.
- B. El conductor de la unidad participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 83, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.
1. **Art. 83.- Precauciones.-** El conductor de cualquier vehículo debe:
01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

VI. ANEXOS

Se adjunta al presente:

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.
- Paneux fotográfico.

Ayacucho, 30 de Enero del 2018.

PERITO



80 A. 81872501

Carlos YASQUEZ REVILLA

SO 7





CUESTIONARIO PRINCIPIO DE OPORTUNIDAD

Estimado Sr(a) Srta, estamos desarrollando un estudio relacionado con el principio de oportunidad a los conductores de vehículos que cometen homicidios por accidente de tránsito, en diferentes modalidades, para lo cual pedimos por favor tenga a bien, de responder las siguientes interrogantes. Muchas gracias.

| | | | | |
|--------------------------|---------------|---------------------------------|------------|-----------------------|
| Totalmente en desacuerdo | En desacuerdo | Ni de acuerdo, ni en desacuerdo | De acuerdo | Totalmente de acuerdo |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

| N° | ITEMS | PUNTAJES | | | | |
|---------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| DIMENSION 1 : MECANISMO DE SOLUCION AL CONFLICTO PENAL | | | | | | |
| 1 | Considera que el acuerdo preparatorio es un mecanismo efectivo para proteger a las víctimas de atropello por accidente de tránsito. | | | | | |
| 2 | El acuerdo preparatorio garantiza la seguridad de los integrantes de la familia que ha sufrido accidente de tránsito. | | | | | |
| 3 | El acuerdo preparatorio permite que las víctimas que han sufrido atropello por accidente de tránsito alcancen la tranquilidad y el bienestar psicológico y social. | | | | | |
| 4 | La negociación garantiza la seguridad física y psicológica de los miembros que han sido atropellados por accidentes de tránsito. | | | | | |
| 5 | La negociación es un mecanismo efectivo para que las personas que han sufrido atropellos por accidentes de tránsito cesen definitivamente. | | | | | |
| 6 | La negociación generalmente es aceptada por las partes en conflicto. | | | | | |
| 7 | La conciliación entre el agresor y las víctimas que han sufrido accidentes de tránsito, es el mecanismo legal que garantiza la seguridad de las víctimas. | | | | | |
| 8 | La conciliación entre las partes en disputa cuenta con los recursos legales y materiales para ser cumplida con eficacia. | | | | | |
| 9 | La conciliación garantiza la posibilidad de llegar a un acuerdo entre las dos partes. | | | | | |
| DIMENSION 2: REPARACION INMEDIATA DEL DAÑO CAUSADO | | | | | | |
| 10 | Considera que el daño físico causado a las víctimas por accidente de tránsito no se puede resarcir. | | | | | |
| 11 | En daño físico causado que han sufrido atropello por accidente de tránsito perjudica su desarrollo integral. | | | | | |
| 12 | Existen mecanismos legales que permitan resarcir el daño físico causado por los conductores de vehículos. | | | | | |
| 13 | La reparación material a las víctimas que han sufrido accidentes de tránsito pocas veces se cumple. | | | | | |
| 14 | La reparación material a las víctimas que han sufrido atropello por un vehículo guarda relación con el daño causado. | | | | | |

| | | | | | | |
|----|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|
| 15 | La reparación material interpuesto a los conductores de vehículos guardan relación con el daño psicológico causado. | | | | | |
| 16 | La reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido accidente de tránsito no guarda relación con el daño causado. | | | | | |
| 17 | La reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido atropello por vehículos no siempre se cumple. | | | | | |
| 18 | La mayoría de los casos es muy irrisorio el monto interpuesto por reparación pecuniaria a las víctimas que han sufrido accidente por causas fatales. | | | | | |
| | | | | | | |

**“HOMICIDIOS CULPOSOS EN ACCIDENTE DE TRANSITO EN EL
DISTRITO JUDICIAL DE AYACUCHO 2013 - 2015.”**

ENCUESTA DE OPINIÓN

La presente investigación tiene como finalidad conocer su opinión a
Cerca de homicidios culposos por accidentes de tránsito en el Distrito judicial de Ayacucho
2013-2015.

| Señale usted estar o no de acuerdo con las siguientes afirmaciones. De ser el caso sustente su posición, respondiendo ¿Por qué? | Opinion del encuestado | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|-----------------------|
| | Estoy de acuerdo | No estoy de acuerdo |
| 1. Esta de acuerdo usted que la ciudadanía conoce sobre la problemática de tránsito en el Distrito Judicial de Ayacucho. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 2. esta de acuerdo usted que los conductores de vehículos y los peatones conozcan la problemática de accidente de tránsito cumpla la ley y legislación de transporte tránsito y seguridad vial .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 3. Esta de acuerdo usted que los conductores de vehículos y los peatones Respetan las señales de tránsito.. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 4. Esta de acuerdo usted que las razones por las cuales se comete implicancias de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 5. Esta de acuerdo usted que los policías de tránsito están cumpliendo a cabalidad su función de controlar el tránsito en las vía. .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 6. Esta de acuerdo usted que los policías de tránsito entregan correctamente las papeletas de infracción a los conductores que infringen el Reglamento general de tránsito.. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 7. Esta de acuerdo usted de las sanciones que se imponen a los conductores que cometen implicancias a la ley de tránsito y transporte terrestre y seguridad vial. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 8.- Esta de acuerdo usted que es necesario tomar medidas de seguridad para evitar la comisión de las implicancias y problemática de los accidentes de tránsito por parte de los conductores de vehículos. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 9. Esta de acuerdo usted que los peatones en el Distrito de Ayacucho Respetan las señales de tránsito .. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |
| 10.-Está de acuerdo usted que se enseñe en los centros educativos la legislación de tránsito y su Reglamento como una materia más. | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> |

CONTANCIA POLICIAL
CONSTANCIA DE PRÁCTICAS
CONSTANCIA

Por intermedio de la presente el suscrito; Coronel PNP. Marlon ANTICONA JULCA. Jefe de la DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA, en cumplimiento a lo solicitado por el Suboficial PNP. Jaime FERNANDEZ GALLARDO, Identificado con CIP. 30281018 DNI N° 28294148, perteneciente a esta VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA.

Hace constar lo siguiente:

Que, el suscrito en referencia a lo solicitado ha brindado las facilidades respectivas al Suboficial PNP, Jaime FERNANDEZ GALLARDO, a fin de que el Suboficial mencionado, realice trabajo de Investigación, mediante la recopilación de datos, acopio de información comparativa, narrativa de hechos cuantitativos, cualitativos de las diversas INVESTIGACIONES INMERSAS EN EL DELITO DE HOMICIDIO CULPOSO EN ACCIDENTE DE TRANSITO, PERPETRADOS DURANTE EL AÑO 2013-2015, verificados dentro de esta jurisdicción policial de Ayacucho. Investigados por la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito; SIATF.- DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO.

Durante el tiempo de permanencia realizado en la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito; SIAT-DIVOPUS-VIII-MACREGPOL-AYACUCHO-ICA. En MAR2018-FEB-2019. El Suboficial PNP; Jaime FERNANDEZ GALLARDO Ha brindado orientación normativa del tratamiento de la Ley en el Delito de Homicidio Culposo inmerso en accidentes de Tránsito.

Se otorga la presente constancia para los fines que el interesado considere conveniente

Ayacucho, junio del 2019.



OP - 230013
Marlon Héctor ANTICONA JULCA
CORONEL PNP
JEFE REGION POLICIAL AYACUCHO

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 020-2017-VIII-MACREPOL-I-A/REGPOL-DIVPOS- AYA/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por proyección.**
2. Consecuencia : Lesiones graves seguida de muerte.
3. Lugar y jurisdicción policial : Prolongación Libertad cuadra 13, altura de la intersección con el Jr. Juan Gordillo, del distrito de Ayacucho, Provincia de Huamanga Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 15.AGO.2017; Hrs. 21.45 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 16.AGO.2017; 09.00 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Camioneta pick up, de placa de rodaje Nro. EGV-871.
7. Clase de vía y zona : Jiron ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. Aceras : Irregulares
2. Calzada : 08.00 mts.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento no se localizaron evidencias.

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: camioneta pick up; placa de rodaje **EGV-871**, marca: Toyota, año de fabricación 2015, tipo de carrocería pick up, modelo: Hilux, colores: blanco; motor: 1GD0019520; serie: MR0HA8CD4G1085251.

2. Medidas

Largo: 05.335 mts., ancho: 1.855 mts., alto: 1.815 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por el Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este, habiendo ingresando al Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de la Municipalidad Distrital de Vinchos.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 17AGO016, a horas 10.00, en el interior de la Comisaría de Ayacucho, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee cuatro (04) llantas cuyas superficies de rodamiento se encuentran en buen estado de uso y conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, se observó daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación, siendo los siguientes:

- Puerta posterior lado izquierdo vértice posterior inferior abollado parcialmente y con una pequeña raspadura.

7. Conductor

a. Generales de Ley

Filfredo HUAMANYALLI HUAMANI, con licencia de conducir Nro.S28302562, con domicilio en el Anexo de Coñani s/n-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003727, que indica como resultado: **“0.00 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 23.44 del 16AGO2017, después de una hora (01) con cincuenta y nueve (59) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 17 de Agosto del 2017, a horas 09.30, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor.

d. **Observaciones**

- Presento licencia de conducir Nro.S28302562, Clase “A” Categoría “Dos-b”, con fecha de expedición 25MAY2016 y fecha de revalidación 25MAY.2019, sin restricciones.

8. **Peatón.**

a. **Generales de Ley**

Godofredo CANCHARI CUAREZ (46), se desconoce demás generales de Ley.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003728, que indica como resultado: **“0.80 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 00.20 del 16AGO2017, después de dos horas (02) con treinta y cinco (35) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la intersección, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el Hospital Regional de Ayacucho al siguiente día de los hechos.

Al momento de la formulación del presente documento no se ha recepcionado RML de atención inicial, no habiéndose podido realizar examen del cadáver, desconociéndose a la fecha el diagnóstico del fallecimiento

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. INSPECCION TECNICA POLICIAL

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 16.AGO.2017, a horas 09.00, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. Referente a la Vía

La 13 cuadra del Jr. Libertad, altura de la intersección con el Jr. Juan Gordillo, forma una intersección en "T", ubicada en la ciudad de Ayacucho, provincia de Huamanga-Ayacucho, siendo una intersección conformada por el encuentro de dos calzadas, de doble sentido de circulación cada una y a los extremos aceras seguidas de zona de área verde y propiedad privada, asimismo presenta las siguientes características:

- a. **Configuración de la vía** : Recta y plana.
- b. **Clase de la Vía** : Intersección en "T"
- c. **Material y estado de la calzada** : Pavimentado en regular estado de uso y de conservación.
- d. **Ordenamiento el Tránsito** : Jr. Libertad de Norte a Sur y viceversa y Jr. Gordillo en sentido de Este a Oeste y viceversa.
- e. **Area de maniobrabilidad** : Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** : Luz pública (noche) y supeditada a los haces lumínicos de los faros de la unidad, a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** : Restringida en amplitud y en profundidad por la hora del evento.
- h. **Fluidez vehicular** : Rápida
- i. **Intensidad vehicular** : Discontinua.
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado y seca a la hora de la ITP.

2. Condiciones Climáticas

A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba despejado.

3. Punto de Referencia (PR)

Se ha tomado como tal el vértice Sur-Oeste de la puerta del inmueble signado como Jr. Juan Gordillo Nro.104.

4. Referente a Evidencias

a. Evidencias Materiales

No se hallaron.

b. Evidencias Físicas

No se hallaron este tipo de evidencias.

c. Evidencias Biológicas

No se hallaron.

5. Zona de Conflicto

Área de atropello

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

---Se estima por aproximación que el impacto se produjo en un área de 03.00 x 03.00 metros, cuyo punto medio se ubica a 09.00 metros al Este del Punto de referencia.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo no se encontró en su posición final por haber sido trasladado a la Comisaría de Ayacucho.

b. Peatón.

No fue hallado en su posición final, toda vez que fue auxiliado y trasladado al Hospital Regional de Ayacucho.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

La inexistencia de evidencias (huellas de frenada) y/o algún tipo de rastro importante para el cálculo de la velocidad desarrollada por el conductor en momentos previos a la producción del accidente, no permite que ésta pueda ser calculada en valores numéricos, es por ello que ante esta situación, el desarrollo de la velocidad será estimada en función a los riesgos presentes y posibles que debieron ser evaluados apropiadamente por el conductor y que pueden ser establecidos en lo siguiente:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La iluminación artificial la hora del evento, no permitía al conductor observar todo su entorno al 100%.

- La afluencia peatonal en el lugar ya que es zona urbana, también demandaba del conductor la adopción de las medidas preventivas necesarias.
- En su condición de conductor lo hacía conocedor de los riesgos presentes y/o posibles en el lugar.
- El estado de embriaguez del peatón.
- La secuencia del evento.
- Parte de intervención policial

Ante estas circunstancias se estima que el conductor de la UT-1 conducía a una velocidad permitida para la zona ya que procedente de otra vía ingresaba a una principal, pero a pesar de ello ante el ingreso a la calzada por el viandante no le permitió efectuar ninguna maniobra que resulte eficaz como para evitar el impacto, habiendo superado esta su capacidad de reacción.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse anticipadamente ante la actitud del peatón que se interpone en su eje de circulación, a quien impacta con la carrocería lateral izquierda, altura del vértice inferior posterior de la puerta posterior del mismo lado, ocasionando la hendidura parcial del mismo.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo impactado la UT-1 con su estructura lateral izquierda contra el cuerpo del peatón y seguidamente lo proyecta contra la calzada, habiendo sufrido lesiones en dicha secuencia, que debido a la severidad de las mismas fallece al siguiente día en el Hospital Regional de Ayacucho.
 - La secuencia lógica del accidente configura el impacto de la carrocería lateral izquierdo del vehículo contra el cuerpo del peatón al momento que su conductor efectúa la maniobra evasiva de viraje a la derecha de su circulación, que le ocasiona lesiones diversas.

---El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del impacto de la carrocería lateral izquierda de la unidad contra el cuerpo del peatón y su proyección violenta hacia el pavimento de la calzada, así como la secuencia del accidente (atropello por proyección)

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. **Evidencia material**
No se hallaron

2. **Evidencia física**
No se hallaron evidencias físicas (huellas de frenada)
3. **Evidencia biológica**
No se hallaron.

E. ANALISIS INTEGRAL

1. La UT-1, ingresaba a la 13ava cuadra el Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte y procedente del Jr. Juan Gordillo, ocupando la calzada que conforma la intersección, aproximadamente a horas 21.45.
2. El peatón cruzaba la calzada del Jr. Libertad en sentido de Este a Oeste, a la misma hora.
3. La UT-1, era desplazada una velocidad apropiada para la zona, ya que se encontraba saliendo del Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este e ingresaba a la 13va. Cuadra del Jr. Libertad en sentido de Sur a Norte, cuyo conductor no tiene una percepción anticipada del peatón ingresando a la calzada.
4. De la manifestación del conductor de la UT1, otras diligencias policiales efectuadas, secuencia del evento, consecuencias, condiciones de la vía y su configuración, nos permite conocer la forma y circunstancias de cómo se suscito el hecho, estableciéndose que el conductor de la UT1. al realizar el operativo de su vehículo, procedente del Jr. Juan Gordillo en sentido de Oeste a Este, ingresa al Jr. Libertad ingresando la 13ava. cuadra en sentido de Sur a Norte, en cuyo momento de igual manera el peatón habría ingresado a la calzada, cruzando la vía en sentido de Este Oeste y al encontrarse en el centro de la calzada del Jr. Libertad, el conductor del vehículo se percata de la presencia del mismo en su eje de circulación, realizando una maniobra de viraje a la derecha, pero pese ello le llega a impactar con la carrocería lateral izquierda, altura de la puerta posterior, proyectándolo contra el pavimento.
5. Es atribuible a la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien debido a diversos factores, tales como exceso de confianza en su eje de circulación, al no haber tenido una percepción anticipada del peatón con la intención de cruzar y/o cruzando la calzada, ya que al haber tenido una percepción real de su presencia en la calzada interponiéndose en su eje de circulación, pese haber realizado la maniobra evasiva de viraje a la derecha de su circulación, ello corroborado con el hecho de que el impacto de la estructura del vehículo contra el cuerpo del peatón no fue con la carrocería anterior (parachoques), sino con la carrocería lateral izquierda a la altura de la puerta posterior lado izquierdo, a la diferencia de masas, el cuerpo del agraviado al ser impactado es proyectado sobre la superficie solida de la calzada, en cuya secuencia de impacto del vehículo y caída sobre la solidez del pavimento sufre lesiones

diversas, asimismo se ha establecido que de igual manera fue un factor predominante para la materialización del hecho, la actitud imprudente del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ello corroborado con el examen de dósaje étílico que se le practico con el resultado de 0.80 g/l, quien al encontrarse sus con sus facultades psicofísicas disminuidas y/o alteradas por la ingesta alcohólica, no consideró como un peligro el hecho de encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular, quien no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro y ponerse a buen recaudo, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivó en su atropello y posterior fallecimiento en el Hospital Regional de Ayacucho, materializándose el hecho.

6. Asimismo se tiene que de conformidad al examen de dósaje étílico practicado al conductor de la unidad participante, se obtuvo el resultado 0.00 g/l, con lo que se establecería que al momento de los hechos se encontraba ecuánime, asimismo posee licencia de conducir para el tipo de vehículo participante y la unidad vehicular contar con SOAT y tarjeta de propiedad vigentes.
1. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por proyección), con el subsiguiente resultado de lesiones graves seguida de muerte.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna de la presencia de la peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada del peligro, ya que al tener percepción real del peatón cruzando la calzada pese haber realizado una maniobra evasiva le llega a impactar con su carrocería lateral izquierda.
- b. Al factor imprudencia del peatón, el cual debido a diversos factores, tales como exceso de confianza y distracción, y al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se interpuso en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, ya que no pudo reaccionar favorablemente para ponerse a buen recaudo.

2. Factor Contributivo.

Al condicional de la vía, que se trata de una intersección en "T" y a la hora del evento (21.45 horas), el cual contribuyó a la materialización del hecho.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

A. El conductor de la unidad participante, se encuentra incurso dentro de los alcances del numeral 1 del Art. 083 , Sección "I", Capítulo II, Título IV, del Reglamento Nacional de Tránsito

1. **Art. 83.- Precauciones.**-El conductor de cualquier vehículo debe:
.-01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

B. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.

VI. ANEXOS

Se adjunta al presente :

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.
- Paneux fotográfico

Ayacucho, 20 de Agosto del 2017

PERITO



80-A 31372501
CARLOS VASQUEZ REVILLA
SO. T. 1

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 029-2017-VIII-MACREPOL-I-A/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por aplastamiento.**
2. Consecuencia : Fatal.
3. Lugar y jurisdicción policial : Av. Javier Pérez de Cuellar del distrito de Ayacucho, Provincia de Huamanga-Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 04.OCT.2017; Hrs. 07.30 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 04.OCT.2017; 08.10 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Ómnibus, de placa de rodaje Nro. Y1A-700.
7. Clase de vía y zona : Avenida, ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. Zona de jardín Este : **02.10 metros**
2. Acera Este y Oeste : **1.40 metros**
3. Calzada : **07.00 metros.**

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento se localizó en la intersección una mancha de sangre y restos de masa encefálica en la calzada, a la unidad vehicular y el cuerpo del occiso en sus posiciones finales.

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: ómnibus; placa de rodaje **Y1A-700**, marca: Mitsubishi, año de fabricación 1997, tipo de carrocería Minibús, modelo: Rosa FUSO, colores: blanco-azul.

2. Medidas

Largo: 06.95 mts., ancho: 1.99 mts., alto: 2.68 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por la Av. Pérez de Cuellar, ocupando el carril Este, en sentido de Sur a Norte.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de Nancy MALDONADO CORDOVA.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 04OCT2017, a horas 09.00, en el lugar de los hechos, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores y muelles en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee seis (06) llantas: cuyas superficies de rodamiento la anterior izquierda se encuentra en buen estado de conservación, las posteriores de ambos lados en regular estado de conservación y la anterior derecha en mal estado de conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, no se observó daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación.

7. Conductor

a. **Generales de Ley**

Rene Jesús MARTINEZ RAFAEL (42), identificado con DNI Nro.28310580, con domicilio en el Jr. Calvario Maz. B Lote Nro.11-Capillapata-San Juan Bautista-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0004167, que indica como

resultado: "0.00 gr/lt. de alcohol en sangre"; indicando como hora de extracción 10.43, después de tres (03) horas con trece (13) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 04 de Octubre del 2017, a horas 11.00, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor, cuyo resumen es como sigue:

- Que en circunstancias que conducía el vehículo participante con dirección al terminal terrestre por la Av. Javier Pérez de Cuellar a una velocidad aproximada de 20 km., por hora, altura del grifo Terminal sintió como un bache y al parar el vehículo una persona que transitaba por el lugar le indicó que había atropellado a una persona y que se encontraba sobre esa persona indicándole que avance un poco, avanzando y estacionando el vehículo y al bajar efectivamente había atropellado a un menor con la llanta posterior derecha, el mismo que se encontraba con la cabeza abollada, haciéndose presente personal de serenazgo y la PNP, procediendo a intervenir, asimismo refiere que no se percató de la presencia del menor por inmediaciones por donde se desplazaba.

a. **Observaciones**

- Presento licencia de conducir Nro.S28310580, Clase "A" Categoría "Tres-c-Profesional", de fecha de expedición 19FEB2003 y fecha de revalidación 08MAY.2020, sin restricciones.

8. Peaton.

a. **Generales de Ley**

FABRICIO LIAN QUINTANILLA LOPEZ (02), se desconoce demás generales de Ley.

b. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la vía, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el mismo lugar de los hechos.

Por disposición Fiscal el cadáver fue trasladado e internado en la Morgue Central de Ayacucho para los fines de ley, cuyo examen de cadáver fue realizado por el Médico Legista, donde consigna causa de la muerte "Traumatismo cráneo encefálico severo con fractura de bóveda y exposición de encéfalo".

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. INSPECCION TECNICA POLICIAL

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 04.OCT.2017, a horas 08.10, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. Referente a la Vía

La Av. Javier Pérez de Cuellar, ubicada en la ciudad de Ayacucho, provincia de Huamanga-Ayacucho, es una vía de un solo sentido de circulación de Sur a Norte y al extremo Este presenta zona de jardín seguido de acera y límite de propiedad privada y al Oeste acera seguido de zona de jardín, asimismo presenta las siguientes características:

- a. **Configuración de la vía** : Recta y plana.
- b. **Clase de la Vía** : Avenida
- c. **Material y estado de la calzada** : Pavimentado en regular estado de uso y de conservación.
- d. **Ordenamiento del Tránsito** : De Sur a Norte.
- e. **Area de maniobrabilidad** : Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** : Luz natural (día), a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** : Buena en amplitud y en profundidad.
- h. **Fluidez vehicular** : **Moderada**
- i. **Intensidad vehicular** : Discontinua
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado de la vía y seca a la hora de la ITP.

2. Condiciones Climáticas

A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba despejado.

3. Punto de Referencia (PR)

Se ha tomado como tal el vértice Sur-Este del inmueble signado como Urb. José Ortiz Vergara Maz. "R-2" Lote Nro.03-Huamanga-Ayacucho.

4. Referente a Evidencias

a. Evidencias Materiales

Se halló un sombrero color rojo de tela, sobre el borde Este de la calzada, ubicada a 09.00 metros al Sur del Punto de Referencia siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 0.20 cmts.

b. Evidencias Físicas

Se halló una huella de arrastre de una longitud de 06.00 metros en sentido de Sur a Norte, cuyo punto medio se ubica a 02.00 metros al Sur del Punto de referencia siguiendo el borde este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.50 metros.

c. Evidencias Biológicas

Conformadas por una mancha de sangre tipo goteo y arrastre y restos de masa encefálica dispersadas, localizadas en la calzada, en un área de 06.00 x 02.00 mts., siendo ubicada su parte media a 02.00 metros al Sur del Punto de Referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.00 metros.

5. Zona de Conflicto

Área de atropello (aplastamiento)

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

Se estima por aproximación que el atropello se produjo en un área de 06.00 x 03.00 mts., siendo ubicada su parte media a 02.00 metros al Sur del Punto de Referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 01.50 metros.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo se encontró en su posición final, apoyado sobre sus neumáticos y con la parte anterior orientada al Norte, cuyo punto medio se ubica a 03.50 metros al Norte del PR siguiendo el borde este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 02.50 metros.

b. Peatón.

Fue hallado en su posición final, luego de haber sido tratado de ser auxiliado por parte de su abuela materna, quien retiro al menor de debajo del vehículo ubicado a la altura de la parte posterior del neumático posterior lado derecho, donde habría quedado luego del atropello y al percatarse de la gravedad de las lesiones lo coloca nuevamente sobre la calzada, encontrándose en esta última posición en posición de cubito dorsal y con la cabeza orientada al Oeste, cuyo punto medio se ubica a 00.50 metros al Sur del punto de referencia y de allí en ángulo recto al Oeste 0.70 metros en ángulo recto.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

La inexistencia de evidencias, datos y/o algún tipo de rastro importante para el cálculo de la velocidad desarrollada por el conductor en momentos previos a la producción del accidente, no permite que ésta pueda ser calculada en valores numéricos, por lo que tomando en cuenta lo siguiente:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La iluminación natural a la hora del evento.
- La secuencia del evento.
- Parte de intervención policial

Ante estas circunstancias se estima que el conductor de la UT-1 conducía a una velocidad permitida para la zona ya que había reiniciado la marcha luego de haberse detenido para el abordaje y descenso de pasajeros.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse anticipadamente ante la actitud del menor peatón en su eje de circulación, a quien atropella con los neumáticos duales posterior lado derecho, sin producirse daños en su estructura.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo atropellado con sus neumáticos duales posteriores lado derecho, quien sufre el aplastamiento, habiendo sufrido lesiones que debido a la severidad de las ocasionadas durante el aplastamiento falleció.
 - La secuencia lógica del accidente configura el aplastamiento de los duales posteriores lado derecho del vehículo, que ocasionan lesiones de gravedad tales como; "Traumatismo craneo encefálico severo con fractura de bóveda y exposición de encéfalo".
 - El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del aplastamiento de la rueda posterior lado derecho de la unidad, así como la secuencia del accidente (atropello por aplastamiento)

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. **Evidencia material**
El sombrero color rojo de toma en cuenta como una evidencia referencia de la ubicación primigenia del peatón.

contacto de los neumáticos duales posterior lado derecho contra la cabeza del peatón, quien debido a la diferencia de masas sufre el arrastre y aplastamiento sobre la calzada, en cuya secuencia se produce las lesiones que derivan en su deceso en el mismo lugar de los hechos.

5. Es atribuible a la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien debido a diversos factores, tales como exceso de confianza en su eje de circulación, al no haber tenido una percepción anticipada ni real de la presencia del peatón, según propia versión, lo cual no le permitió realizar maniobras evasivas, ya que se percató del hecho cuando ya el accidente se había materializado, asimismo, se ha establecido que de igual manera fue un factor predominante para la materialización del hecho, la actitud imprudente del peatón, quien debido a su minoría de edad (02 años), quien en un determinado momento no tuvo el cuidado y protección de su madre con la cual se encontraba momentos previos, quien además por tal situación no consideró como un peligro el hecho de encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivó en su atropello y fallecimiento, materializándose el hecho.
1. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por aplastamiento), con el subsiguiente resultado fatal.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna de la presencia de la peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada ni real del peligro, hecho que no le permitió ejecutar una maniobra eficaz en el momento oportuno con la finalidad de evitar el hecho o disminuir sus consecuencias.
- b. Al factor imprudencia del peatón, el cual debido a su minoría de edad, dos (02) años, quien se interpuso en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, haciéndose mención que además el indicado menor de dos años de edad, se encontraba solo al momento que realiza una actitud desfavorable, ya que su señora madre se encontraba realizando otras actividades.

2. Factor Contributivo.

Al condicional de la vía, el cual contribuyó a la materialización del hecho.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

A. El conductor de la unidad participante, se encuentra incurso dentro de los alcances del numeral 1 del Art. 083 , Sección "I", Capítulo II, Título IV, del Reglamento Nacional de Tránsito

1. **Art. 83.- Precauciones.**-El conductor de cualquier vehículo debe:
.-01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

B. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.


VI. ANEXOS

Se adjunta al presente :

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.

Ayacucho, 05 de Octubre del 2017

PERITO



80 A-31372501
CARLOS VASQUEZ REVILLA

INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO

INFORME TECNICO NRO. 003-2018-VIII-MACREPOL-I-A/REGPOL-DIVPOS- AYA/CA-SIAT-A.

I. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

1. Clase del Accidente : **Atropello por proyección.**
2. Consecuencia : Lesiones graves seguida de muerte.
3. Lugar y jurisdicción policial : Vía de Evitamiento Norte, altura de la Asoc. San Carlos, del distrito de Jesús Nazareno, Provincia de Huamanga Ayacucho, jurisdicción de la Comisaría PNP de Ayacucho.
4. Fecha y hora del accidente : 14.SET.2017; Hrs. 19.40 Aprox.
5. Fecha y hora de intervención : 15.SET.2017; 09.00 Hrs.
6. Unidad participante : **UNIDAD NRO.1.-** Camión volquete, de placa de rodaje V4S-914.
7. Clase de vía y zona : Vía de Evitamiento ubicada en zona urbana.

B. MEDIDAS

1. Bermas este y Oeste : **Irregulares**
2. Calzada : **09.80 mts.**
3. Cunetas Este y Oeste : **01.20 mts.**

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En el lugar del evento se localizó una huella de frenada dual de la unidad participante dejada al momento de producirse el accidente de tránsito (atropello).

II. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO

A. UNIDAD NRO.01

1. Características

Clase: N3; placa de rodaje **V4S-914**, marca: Volvo, año de fabricación 2011, tipo de carrocería: Volquete, modelo: FMX 6x4R, colores: blanco-azul.

2. Medidas

Largo: 08.06 mts., ancho: 2.50 mts., alto: 03.20 mts.

3. Sentido de Circulación

Esta unidad era desplazada por su conductor por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur.

4. Documentos

Tarjeta de propiedad según consulta SUNARP a nombre de la Alejandro Lucia SULCA DE CABRERA.

5. Examen del vehículo

Fue realizado el día 15SET2017, a horas 16.00, en el frontis de la Comisaría de Ayacucho, constatándose lo siguiente:

- a. Sistema de encendido : Operativo, al operar con la llave de contacto este se acciona encendiendo el motor del vehículo.
- b. Sistema de dirección : Operativo, al accionarse el volante guarda relación el giro libre del timón y el movimiento de las ruedas direccionales, posibilitando su maniobrabilidad.
- c. Sistema de frenos : Operativo, al presionar el pedal neutraliza en forma instantánea y simultánea las ruedas
- d. Sistema de suspensión : Operativo, posee amortiguadores y muelles en buen estado de operatividad
- e. Sistema de luces : Operativos anteriores y posteriores
- f. Claxon : Operativo.
- g. Tacógrafo : No posee
- h. Espejos retrovisores : Operativos.
- i. Limpiaparabrisas : Operativos.
- j. Neumáticos : Posee diez (10) llantas cuyas superficies de rodamiento se encuentran en buen estado de uso y conservación.

6. Daños

Al momento de realizarse el examen a dicha unidad, se observó los siguientes daños materiales recientes como consecuencia del accidente de tránsito materia de la presente investigación:

- Cobertor de vértice anterior derecha de carrocería de cabina hundido.
- Parachoques anterior lado derecho rajado.

7. Conductor

a. Generales de Ley

Máximo Eustaquio ZENTENO HUARI (54), con licencia de conducir Nro.S19886324, con domicilio en el Jr. Porvenir s/n-Huamanga-Ayacucho.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003894, que indica como resultado: **“0.00 gr/lt. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 22.54 del 14SET2017, después de una tres (03) horas con catorce (14) minutos aproximadamente de producido el accidente.

c. **Declaración**

Fue recepcionado por personal PNP de la Comisaría de Ayacucho, en una de las oficinas de la Comisaría de Ayacucho, el día 15 de Septiembre del 2017, a horas 15.00, en presencia del representante del Ministerio Público y su abogado defensor, cuyo resumen es como sigue:

- Que el día y hora de los hechos, se encontraba retornando de la Comunidad de Mollepata, conduciendo el vehículo participante, luego de haber descargado agregados, es así cuando se encontraba a la altura de la Asoc. San Agustín en la Vía de Evitamiento, salió de un momento a otro del interior del terreno de la Universidad San Cristóbal de Huamanga, de una puerta artesanal adecuada por los vecinos del lugar, una persona de sexo masculino, corriendo por el lado derecho y por el impulso que salió se fue contra su vehículo en circunstancias que se encontraba en movimiento, ante este hecho freno hacia el lado izquierdo efectuando una maniobra y pese a ello le llegó a impactar a la persona por el lado derecho ligeramente, por la parte de la máscara, el mismo ante el impacto se cayó contra el piso por la espalda y una vez suscitado este hecho se estacionó y procedió auxiliarlo comunicando a personal de Serenazgo a la Policía, quienes se hicieron presentes en el lugar, quienes lo trasladaron al Hospital Regional de Ayacucho, quedando internado en la sala de Neurocirugía, siendo luego intervenido por personal policial.
- Asimismo que al momento de los hechos se encontraba desplazando a una velocidad aproximada de 20 Km., por hora toda vez que el ambiente estaba con presencia de lluvia, habiéndose percatado de la presencia del peatón en el instante.

a. **Observaciones**

- Presentó licencia de conducir Nro.S28302562, Clase “A” Categoría “Dos-b”, con fecha de expedición 25MAY2016 y fecha de revalidación 25MAY.2019, sin restricciones; asimismo producido el hecho resultó ileso.

8. Peatón.

a. **Generales de Ley**

Máximo ARANGO SORAS (65), con DNI Nro.28228325, se desconoce demás generales de Ley.

b. **Dosaje Etílico**

Personal policial de la Comisaría de Ayacucho con el Oficio correspondiente, solicitó a la Sanidad PNP dicho examen, expidiéndose el Certificado N° 0024-0003895, que indica como resultado: **“3.06 gr/lit. de alcohol en sangre”**; indicando como hora de extracción 23.40 del 14SET2017, después de cuatro horas (04) aproximadamente de producido el accidente.

c. **Observaciones**

Se encontraba por inmediaciones de la Vía de Evitamiento Norte, quien debido al accidente sufrió lesiones traumáticas de gravedad que derivaron en su deceso en el Hospital Regional de Ayacucho, posterior al evento.

Recepcionado el certificado de defunción, registra como fallecimiento el día 16SET2017, a las 18.00 horas en el Hospital Regional de Ayacucho, teniendo como causa de la muerte “Paro cardiorrespiratorio, enclavamiento de tronco medular, hipertensión endocraneana y traumatismo encéfalo craneano grave”.

III. DESCRIPCION ANALITICA

A. **INSPECCION TECNICA POLICIAL**

Fue realizada por personal PNP especializado del Departamento de Investigación de Accidentes de Tránsito de la División de Tránsito Ayacucho, el día 15.SET.2017, a horas 09.00, en el lugar del evento, constatándose lo siguiente:

1. **Referente a la Vía**

La Vía de Evitamiento Norte, altura de la Asoc. San Carlos, del distrito de Jesús Nazareno, provincia de Huamanga-Ayacucho, comprende una sola vía de doble sentido de circulación, presentando al Oeste cuneta seguida de berma y propiedad privada (UNSCH), al Este cuneta seguida de berma y propiedad privada, asimismo presenta las siguientes características:

- | | |
|-------------------------------------------|-----------------------------------------------------------|
| a. Configuración de la vía | : Recta y en pendiente (bajada) en sentido de Norte a Sur |
| b. Clase de la Vía | : Vía de evitamiento |
| c. Material y estado de la calzada | : Asfaltado en regular estado de uso y de conservación. |

- d. **Ordenamiento del Tránsito** : En sentido de Norte a Sur y viceversa.
- e. **Area de maniobrabilidad** :Buena en amplitud y profundidad.
- f. **Iluminación** :Luz pública escasa (noche) y supeditada a los haces lumínicos de los faros de la unidad, a la hora del evento.
- g. **Visibilidad** :Restringida en amplitud y en profundidad por la hora del evento.
- h. **Fluidez vehicular** : Rápida
- i. **Intensidad vehicular** : Escasa.
- j. **Ubicación de la vía** : Zona urbana
- k. **Estado de la Vía** : Regular estado
2. **Condiciones Climáticas**
A la hora del evento, se tiene conocimiento que el ambiente se encontraba con presencia de lluvia.
3. **Punto de Referencia (PR)**
Se ha tomado como tal el vértice Sur del inmueble signado como Asoc. San Carlos Maz. "I" Lote Nro.01-Jesús Nazareno-Huamanga-Ayacucho, altura del medidor de luz Nro.65375343.
4. **Referente a Evidencias**
- a. **Evidencias Materiales**
No se hallaron.
- b. **Evidencias Físicas**
Se halló una huella de frenada dual de neumáticos lateral derecha posterior de la unidad participante sobre la calzada Oeste, de una longitud de siete (07) metros cuyo punto medio se ubica a 9.90 metros al Sur del Punto de referencia, siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 07.00 metros.
- c. **Evidencias Biológicas**
No se hallaron.
5. **Zona de Conflicto**
- Área de atropello**

Teniéndose en consideración:

- La Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del evento.
- La versión del piloto de la UT1.
- Parte de la secuencia el evento.

---Se estima por aproximación que el impacto se produjo en un área de 03.00 x 03.00 metros, cuyo punto medio se ubica a 12.40 metros al Sur del Punto de referencia siguiendo el borde Este de la calzada y de allí en ángulo recto al Oeste 07.00 metros.

6. Posiciones Finales

a. Unidad Nro.01 UT1

Al momento de realizarse la ITP por personal especializado el vehículo no se encontró en su posición final por haber sido trasladado a la Comisaría de Ayacucho.

b. Peatón.

No fue hallado en su posición final, toda vez que fue auxiliado y trasladado al Hospital Regional de Ayacucho.

B. DETERMINACION DE LA VELOCIDAD

Se halló una huella de frenadas dual de 07.00 metros lineales dejadas por los neumáticos de la UT1 (Remolcador), por lo que al realizarle el desarrollo de la formula se tiene lo siguiente:

$$\begin{aligned} V &= 15.9 / \text{CF} \cdot D \\ V &= 15.9 / 0.70 \times 07 \\ V &= 32.20 \text{ Km por hora} \end{aligned}$$

V= velocidad
CF= coeficiente de fricción
D= huella de frenada
15.9 = constante

Con lo que se establece que la velocidad de la UT2, al momento de los hechos era de 32.20 kilómetros por hora, con un margen de error de 10%, el cual se encuentra permitida para la zona.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS Y LESIONES

1. La UT1. en su desplazamiento por la vía, no llega a detenerse ante la actitud del peatón que se interpone en su eje de circulación, a quien impacta con la carrocería anterior, altura del vértice anterior lado derecho de la cabina, ocasionándose el hundimiento del cobertor vértice derecho y la rajadura del parachoques lado derecho.
2. Secuencia de lesiones para el peatón:
 - El desplazamiento de la UT-1 y la circulación del peatón por el lugar, en un determinado momento produjo el contacto de dos masas diferentes, habiendo impactado la UT.1 con su estructura vértice anterior derecha contra el cuerpo del peatón y seguidamente lo proyecta contra la calzada, habiendo sufrido

lesiones en dicha secuencia, que debido a la severidad de las mismas fallece posteriormente en el Hospital Regional de Ayacucho.

- La secuencia lógica del accidente configura el impacto de la carrocería vértice anterior derecha del vehículo contra el cuerpo del peatón al momento que su conductor efectúa la maniobra evasiva de frenar, que le ocasiona lesiones diversas.

---El análisis de los acápites anteriores nos permite establecer que las lesiones traumáticas de gravedad sufridas por el peatón fueron a consecuencia del impacto de la carrocería de la unidad contra el cuerpo del peatón y su proyección violenta hacia el asfalto de la calzada, así como la secuencia del accidente (atropello por proyección).

D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. Evidencia material

No se hallaron

2. Evidencia física

La huella de frenada hallada en el lugar de los hechos, se producen al momento que el conductor de la unidad participante, al percatarse del ingreso del peatón a la calzada interponiéndose en su eje de circulación como maniobra evasiva frena su unidad, en cuyo momento deja la evidencia hallada.

3. Evidencia biológica

No se hallaron.

E. ANALISIS INTEGRAL

1. La UT.1, circulaba por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur, ocupando el carril Oeste de la calzada, aproximadamente a horas 19.40.
2. El peatón ingresa a la calzada de la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Oeste a Este, a la misma hora.
3. De la manifestación del conductor de la UT1, Inspección Técnica Policial, otras diligencias policiales efectuadas, secuencia del evento, consecuencias, condiciones de la vía y su configuración, nos permite conocer la forma y circunstancias de cómo se suscito el hecho, estableciéndose que el conductor de la UT1. al realizar el operativo de su vehículo, desplazándose por la Vía de Evitamiento Norte, en sentido de Norte a Sur, desarrollando una pendiente (bajada), mientras que por su parte el peatón, quien habría salido del terreno de propiedad de la Universidad "San Cristóbal de Huamanga-UNSCH", por un forado que existe en el muro perimétrico de dicho terreno y seguidamente cruzo la berma alta y procedió a bajar por el terreno hacia la calzada por un

sendero existente en el lugar y cruzando la cuneta ingresa a la calzada, en sentido de Oeste a Este, llegando a interponerse en el eje de circulación del vehículo, en cuyo momento su conductor se percata de la presencia del mismo en su eje de desplazamiento, realizando una maniobra de frenar, pero pese a ello y ante la cercanía de la situación adversa, le llega a impactar con la carrocería vértice anterior derecha de la cabina, proyectándolo contra el pavimento.

4. Asimismo se tiene que es atribuible a la materialización del hecho la actitud imprudente del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, ello corroborado con el examen de dósaje étílico que se le practico con el resultado de 3.06 g/l, quien al encontrarse con sus facultades psicofísicas disminuidas y/o alteradas por la ingesta alcohólica, en un grado elevado, no consideró como un peligro el hecho de ingresar a la calzada sin percatarse de la circulación del vehículo participante encontrarse por inmediaciones del eje de circulación de la unidad vehicular, por lo que no pudo reaccionar favorablemente para evitar el peligro y ponerse a buen recaudo, llegando a interponerse en el sentido de circulación de la unidad vehicular, que derivo en su atropello y posterior fallecimiento en el Hospital Regional de Ayacucho, asimismo se tiene que ha contribuido para la materialización del hecho, el factor condicional del conductor de la unidad participante, quien al no haber tenido una percepción anticipada del peatón por inmediaciones del lugar, seguido de su ingreso intempestivo a la calzada, en cuyo momento tiene una percepción real de su presencia en la calzada interponiéndose en su eje de circulación, y pese haber realizado la maniobra evasiva de frenar, ello corroborado con la huella de frenada y el punto de impacto estructura del vehículo contra el cuerpo del peatón con la carrocería vértice anterior derecho, a la diferencia de masas, el cuerpo del agraviado al ser impactado es proyectado sobre la superficie solida de la calzada, en cuya secuencia de impacto del vehículo y caída sobre la solidez del pavimento sufre lesiones diversas, materializándose el hecho.
5. De igual manera, han sido factores que contribuyeron para la materialización del hecho, la condición de la vía, que por la hora del evento (noche), ante la escasa luz pública del lugar y la condición climatológica del ambiente, que al momento de los hechos se encontraba con presencia de lluvia, no ha permitido tanto al conductor como al peatón tener una buena visibilidad en profundidad y amplitud, que no les ha permitido tener una percepción anticipada de sus desplazamientos por el lugar y de esta manera adoptar medidas de seguridad preventivas.
6. Asimismo se tiene que de conformidad al examen de dósaje étílico practicado al conductor de la unidad participante, se obtuvo el resultado 0.00 g/l, con lo que se establecería que al momento de los hechos se encontraba ecuánime, asimismo posee licencia de conducir para el tipo de vehículo participante y la unidad vehicular contar con SOAT y tarjeta de propiedad vigentes.

7. El presente accidente reviste las características de un accidente de tránsito (atropello por proyección), con el subsiguiente resultado de lesiones graves seguida de muerte.

IV. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factores Predominantes

- a. Al factor imprudencia del peatón, quien al encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, debidamente comprobado con el examen correspondiente, ingreso a la calzada con la intención de cruzarla, llegando a interponerse en el eje de circulación de la unidad vehicular, sin considerar tal actitud como peligro latente para su seguridad, ya que no pudo reaccionar favorablemente para evitarse el hecho y/o ponerse a buen recaudo.

2. Factor Contributivo.

- a. Al factor condicional del conductor, quien al realizar el operativo de la unidad, no se percató en forma oportuna del ingreso del peatón en su eje de circulación, por lo cual no tuvo una percepción anticipada del peligro, ya que al tener percepción real del peatón cruzando la calzada pese haber realizado una maniobra evasiva le llega a impactar con su carrocería anterior vértice derecho de la cabina.
- b. A la condición de la vía por la hora del evento (noche) y la condición del factor climatológico con la presencia de lluvia al momento de los hechos, que no permitió a conductor y peatón tener una percepción anticipada de sus desplazamientos por la zona del evento.

V. SANCION ADMINISTRATIVA

- A. El peatón participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 67 y 80, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.

1. Artículo 67.- Circulación del peatón.

El peatón debe circular por las aceras, bermas o franjas laterales, según el caso, sin utilizar la calzada ni provocar molestias o trastornos a los demás usuarios, excepto cuando deba cruzar la calzada o encuentre un obstáculo que esté bloqueando el paso, y en tal caso, debe tomar las precauciones respectivas para evitar accidentes. Debe evitar transitar cerca al sardinel o al borde de la calzada.

2. **Artículo 80.- Tránsito de peatones que no se encuentran en completo uso de sus facultades.** Los ancianos, niños, personas discapacitadas y en general, los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales, deben ser conducidos por personas aptas para cruzar las vías públicas.
- B. El conductor de la unidad participante se encuentra incurso dentro de los alcances del Art. 83, del capítulo I, Título IV del Reglamento Nacional de Tránsito en vigencia.
1. **Art. 83.- Precauciones.-** El conductor de cualquier vehículo debe:
01.-Tener cuidado y consideración con los peatones y con los vehículos que transiten a su alrededor.

VI. ANEXOS

Se adjunta al presente:

- Plano del lugar del evento a escala 1/250 con secuencia del accidente.
- Paneux fotográfico.

Ayacucho, 30 de Enero del 2018.

PERITO



80 A. 81872501

Carlos YASQUEZ REVILLA

SO 7



