



POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ



MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

2020



APROBANDO EL "MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO".

Signature of Juan L. OLIVERA GARCÍA, General Manager of the Directorate of Traffic, Transport and Road Safety of the National Police.



Signature of Victor A. PATINO ZEBALLOS, General Manager of the National Police.

Resolución de la Comandancia General de la Policía Nacional

Nº 01-2019-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-UNIPLA.APA

Lima, 08 MAR 2019



VISTO, la Hoja de Estudio y Opinión Nº 01-2019-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-UNIPLA.APA del 25 de abril de 2019, formulado por la Unidad de Planeamiento de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, mediante la cual sugiere aprobar el: "Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito".

CONSIDERANDO:

Que, el numeral 15 del artículo 9 del Decreto Legislativo Nº 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, establece que la Comandancia General de la Policía Nacional del Perú tiene entre sus funciones, aprobar en el marco de su competencia, las resoluciones, manuales, reglamentos, directivas y demás documentos de carácter interno que regulan el funcionamiento operativo de la Policía Nacional del Perú para el ejercicio de la función policial;



Que, el numeral 2 del artículo 162 del Reglamento del Decreto Legislativo Nº 1267, Ley de la Policía Nacional del Perú, aprobado mediante Decreto Supremo Nº 026-2017-IN, prescribe que la Dirección Nacional de Orden y Seguridad de la Policía Nacional del Perú tiene como una de sus funciones elaborar y proponer al Sub Comandante General los proyectos normativos destinados a fortalecer el desarrollo funcional y operativo de las materias especializadas relacionadas con el orden y la seguridad en el ámbito de su competencia;

Que, mediante Hoja de Estudio y Opinión Nº 01-2019-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-UNIPLA.APA del 25 de abril de 2019, la Unidad de



MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO



El funcionamiento de la Dirección Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, recomienda la aprobación del "Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito"; el cual tiene por finalidad establecer los lineamientos básicos y generales, así como los procedimientos que deberá observar el efectivo policial en las diligencias de prevención e investigación de accidentes de tránsito, asimismo las normas de funcionamiento y operación de las unidades especializadas en la investigación de este tipo de hechos y la implementación de un sistema estadístico con fines preventivos, es un proyecto que trata de concordar con la realidad de los accidentes de tránsito a nivel nacional;

Que, mediante el Informe N° 078-2019-DIRNOS-PNP/DIRTTSV-DIVPIAT del 10 de julio de 2019, el Jefe de la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú, recomienda que se apruebe mediante Resolución de la Comandancia General de la Policía Nacional del Perú el "Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito";

Que mediante Hoja de Estudio y Opinión N° 177-2019-EMG-PNP/SEC del 5 de noviembre de 2019, el Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú opina que el Proyecto del "Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito" es viable;

Que la Dirección de Asesoría Jurídica de la Policía Nacional del Perú, mediante el Informe Legal N° 424-2019-SECEJE/DIRASJUR/DIVDJPN/DEPFCJEPN del 20 de setiembre de 2019 opina que el Proyecto de Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito resulta viable;

Lo propuesto por el General de la Policía Nacional del Perú, Director de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial de la Policía Nacional del Perú; y

Lo opinado por el General de la Policía Nacional del Perú, Jefe del Estado Mayor General de la Policía Nacional del Perú.

SE RESUELVE:

Artículo 1°. Aprobar el Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito, que como anexo forma parte integrante de la presente Resolución.

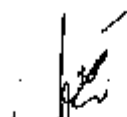
Artículo 2°. Derogar la Resolución Directoral N° 1021-2013-DIRGEN/EMG-PNP del 19 de noviembre de 2013 que aprueba el Manual de Servicio de Control e Investigación de Accidentes de Tránsito de la Policía Nacional del Perú.






 DA - 18863
 Juan L. OLIVERIA GARCÍA
 GENERAL PNP
 DIRECTOR DE LA DIRECCIÓN DE TRÁNSITO,
 TRANSPORTES Y SEGURIDAD VIAL DE LA POLICÍA
 NACIONAL DEL PERÚ




 DA - 36019
 Víctor A. PATRÓN ESCOBALLOS
 GENERAL PNP
 JEFE DE ESTADO MAJOR GENERAL DE
 LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

Resolución de la Comandancia General de la Policía Nacional



Artículo 3°. – Encargar que la Dirección de Comunicaciones e Imagen Institucional de la Policía Nacional del Perú publique la presente Resolución en la página web de la institución Policial (www.policia.gob.pe) y, en la página web del Sistema Integrado de Gestión de la Carrera Policial (sigcpd.policia.gob.pe)

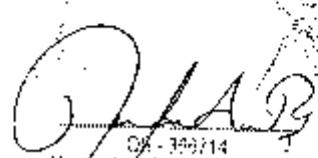
Regístrese, comuníquese y archívese.




 DA - 128832
 César A. SERVANTES CARDENAS
 GENERAL DE POLICIA
 COMANDANTE GENERAL DE LA
 POLICIA NACIONAL DEL PERÚ

POLICIA NACIONAL DEL PERÚ
 COMANDANCIA GENERAL
 Documento Autorizado

ELABORADO POR: [Nombre] COORDINADOR DE [Nombre]
 Reg. N° 112 Fecha 15 MAR 2021


 DA - 398714
 Mag. César A. Servantes Cardenas
 Comandante General



INTRODUCCION

La División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito es la unidad orgánica de carácter técnico, sistémico, normativo, operativo y especializado; responsable de prevenir, investigar y denunciar bajo la conducción jurídica del fiscal, los accidentes de tránsito con consecuencia fatal en Lima Metropolitana y a nivel nacional interviene mediante las UPIAT de las diferentes Regiones policiales, a quienes brinda apoyo siempre que los accidentes de tránsito revistan connotación por la complejidad de los hechos o lo soliciten las autoridades competentes, con autorización expresa del Director Nacional de Orden y Seguridad.

Desde la entrada en vigencia de la **RD. N°1021-2013- DIRGEN-EMG del 19NOV2013. “MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LA INTERVENCION EN INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO”** del 13NOV2013, el ordenamiento jurídico y diversas leyes de la materia ha sufrido cambios importantes, así como la misma reglamentación de la Ley de la PNP, por lo que se hizo necesario que dicho manual sea actualizado de conformidad a las leyes actuales y teniendo en cuenta la inminente puesta en vigencia del Nuevo Código Procesal Penal en Lima y a nivel nacional. Asimismo en el documento antes mencionado no se tenía en cuenta la función de prevención de accidentes de tránsito; es por ello que esta división especializada, conformó un equipo de trabajo, integrado por personal especializado y de amplia experiencia, con la finalidad de que el personal de las **UIATs y UPIAT** dedicado a la prevención e investigación de accidentes de tránsito con consecuencia fatal y las **Comisarias PNP (SIATs)** con competencia en lesiones y daños materiales, tengan una herramienta guía del como actuar en dichos eventos, proveyéndoles la información necesaria para la intervención, procedimientos, documentación, etc., para intervenir en dicha especialidad funcional, con la finalidad de lograr la equidad de criterio en todas las unidades y sub unidades especializadas de la PNP en todo el territorio nacional.

En tal sentido con la **RESOLUCION DE LA COMANDANCIA GENERAL N°044-2021.CG.PNP/EMG de fecha 09MAR2021**, ha sido aprobado el **“MANUAL DE NORMAS Y PROCEDIMIENTOS PARA LAS INTERVENCIONES DE PREVENCION E INVESTIGACION DE**





ACCIDENTES DE TRANSITO” el mismo que a la brevedad deberá de ser de conocimiento de las UIAT, UPIATs y SIATs de las Comisarías a nivel nacional para su aplicación en el servicio policial.

OLGER BENAVIDES PONCE DE LEON
CORONEL PNP
JEFE DE LA DIVISION DE PREVENCIÓN E
INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRANSITO



Lpderecho.pe



INDICE

TÍTULO I

CAPÍTULO I GENERALIDADES

| | | |
|----|-----------------------------|----|
| A. | Finalidad..... | 06 |
| B. | Contenido | 06 |
| C. | Alcance..... | 06 |
| D. | Base Legal | 06 |
| E. | Definición de términos..... | 07 |

CAPÍTULO II PRINCIPIOS DOCTRINARIOS

| | | |
|----|---|----|
| | Principios reguladores de la circulación..... | 13 |
| A. | Principio de Confianza..... | 13 |
| B. | Principio de Seguridad..... | 13 |
| C. | Principio de Integridad Personal..... | 13 |
| D. | Principio de Señalización..... | 14 |

TÍTULO II

CAPÍTULO I ACCIDENTES DE TRÁNSITO

| | | |
|----|--|----|
| A. | Tránsito | 15 |
| | Elementos del tránsito..... | 15 |
| | 1. El hombre..... | 15 |
| | 2. La vía..... | 16 |
| | 3. El vehículo..... | 18 |
| | 4. El medio ambiente..... | 19 |
| B. | Accidentes de Tránsito..... | 19 |
| | 1. Clasificación de los accidentes de tránsito | 19 |
| | a. Accidentes de Tránsito Simples..... | 19 |
| | 1) Choque..... | 19 |
| | 2) Volcadura..... | 20 |
| | 3) Incendio..... | 21 |
| | 4) Despiste..... | 21 |
| | b. Accidentes de Tránsito Múltiples..... | 22 |
| | 1) Choques..... | 22 |
| | 2) Atropello..... | 24 |
| | 3) Caída..... | 26 |





| | | |
|----|--|----|
| c. | Accidentes de Tránsito Mixtos..... | 26 |
| d. | Accidentes de Tránsito en Cadena..... | 26 |
| e. | Accidente de Tránsito Especial con vehículo en movimiento...27 | |
| 2. | Las fases del accidente de tránsito..... | 27 |
| a. | Fase de percepción..... | 27 |
| b. | Fase de decisión..... | 27 |
| c. | Fase de conflicto..... | 27 |

CAPITULO II

PROCEDIMIENTOS POLICIALES EN ACCIDENTES DE TRANSITO

| | | |
|----|---|----|
| A. | Concepto..... | 29 |
| B. | Conocimiento del hecho..... | 29 |
| C. | Comprobación o verificación del hecho..... | 29 |
| D. | Aislamiento y protección de la escena..... | 30 |
| 1. | Intangibilidad..... | 30 |
| 2. | Conservación..... | 30 |
| 3. | Ocupación de la escena del accidente..... | 30 |
| E. | Comunicación a las autoridades competentes..... | 31 |
| F. | Ocupación de la escena del accidente..... | 31 |
| 1. | Aislamiento y protección de la escena..... | 31 |
| 2. | Llegada a la escena..... | 34 |
| 3. | Ingreso a la escena..... | 35 |
| 4. | Métodos de ocupación de la escena..... | 36 |
| 5. | Perennización de la escena..... | 37 |
| G. | Procedimientos..... | 37 |
| 1. | En accidentes de tránsito con daños materiales..... | 37 |
| 2. | En accidentes de tránsito con lesiones personales..... | 41 |
| 3. | En accidentes de tránsito con muerte..... | 44 |
| 4. | En ferrocarriles..... | 47 |
| 5. | Casos especiales..... | 49 |
| H. | Acción policial para la denuncia de los accidentes de tránsito a la autoridad competente..... | 55 |
| 1. | Competencia policial en la investigación..... | 55 |
| 2. | Intervención en apoyo a autoridades..... | 56 |
| 3. | Documentos de trámite..... | 57 |
| 4. | Remisión de documentos..... | 58 |
| a. | En casos de accidentes con daños materiales..... | 58 |
| b. | En casos de accidentes con lesiones personales o muerte.... | 58 |
| c. | En casos de accidentes con participación de menores..... | 58 |





CAPÍTULO III

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN PARA LAS UNIDADES ESPECIALIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

| | | |
|----|--|----|
| A. | Normas Administrativas..... | 60 |
| | 1. Organización..... | 60 |
| | 2. Recursos humanos..... | 64 |
| | 3. Logística..... | 64 |
| B. | Normas técnicas..... | 65 |
| | 1. Traslado al lugar del accidente..... | 66 |
| | 2. En el lugar del accidente..... | 69 |
| | 3. Después de abandonar el lugar del accidente..... | 69 |
| | 4. Actividades conexas..... | 70 |
| | 5. Elementos de apoyo..... | 75 |
| | 6. El Informe o Atestado Policial..... | 77 |
| | a. Su importancia como documento de investigación técnica..... | 77 |
| | b. Su estructura..... | 77 |



CAPÍTULO IV

ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES

| | | |
|----|---------------------------------|----|
| A. | Generalidades..... | 92 |
| B. | Cuadros de Resumen Mensual..... | 93 |

TÍTULO III

CAPÍTULO I

PROCEDIMIENTOS PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

| | | |
|----|--|-----|
| A. | Operaciones de Campo – Medios Tecnológicos..... | 96 |
| | 1. Operación policial de control de alcoholemia..... | 96 |
| | 2. Operación policial de control de velocidad..... | 98 |
| B. | Operaciones Técnicas | 96 |
| | 1. Estudios Técnicos de Seguridad Vial..... | 100 |
| | 2. Estudios técnicos..... | 101 |
| | 3. Instrucción y Sensibilización en Prevención de Accidentes de Tránsito..... | 103 |



TITULO IV

CAPITULO I PERITAJE DE DAÑOS

| | |
|--|-----|
| Peritaje Técnico Vehiculares con fines de Investigación..... | 106 |
| A. En planta..... | 106 |
| B. En el exterior (Comisarias, DOV y Talleres) | 107 |

ANEXOS

Anexo N° 01 Acta de Intervención policial

Anexo N° 02 Hoja cromática y de entrevista

Anexo N° 03 Formato de Informe Policial en aplicación al NCPP

Anexo N° 04 Formato de Atestado Policial

Anexo N° 05 Formato de Estudio Técnico de Seguridad Vial

Anexo N° 06 Formato de Estudio Técnico

Anexo N° 07 Plano a escala con diagrama de accidente de tránsito típico.

Anexo N° 08 Simbología





CAPITULO I GENERALIDADES

A. FINALIDAD

Establecer los lineamientos básicos y generales, así como los procedimientos de actuación que deberá observar el personal de la Policía Nacional del Perú en las diligencias de prevención e investigación de accidentes de tránsito, en concordancia con las normas legales vigentes.

B. CONTENIDO

Contiene los procedimientos para la prevención, así como para la intervención e investigación de accidentes de tránsito; las normas de funcionamiento y operación de las Unidades especializadas en la investigación de este tipo de hechos y la implementación de un sistema estadístico con fines preventivos.

C. ALCANCE

Este manual sirve como instrumento para el desarrollo de las actividades funcionales del personal de la Policía Nacional del Perú que, con motivo de la prestación de servicios, tenga que efectuar actividades de prevención e investigación de accidentes de tránsito.

D. BASE LEGAL

1. Constitución Política del Perú.
2. Decreto Legislativo N° 1267 - Ley de la PNP.
3. Ley N° 9024 - Código de Procedimientos Penales.
4. Ley N° 27337 - Código del Niño y del Adolescente.
5. Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.
6. Ley N° 27444 - Ley del Procedimiento Administrativo General.
7. Ley N° 27189 - Ley de Transporte Público Especial de Pasajeros en Vehículos Menores.
8. Ley N° 27200 - Ley de Señales Audibles y Visibles en Vehículos de Emergencia y Vehículos Oficiales.
9. Decreto Legislativo N° 635 - Código Penal y sus modificatorias.
10. Decreto Legislativo N° 957 - Código Procesal Penal modificatorias.
11. Decreto Legislativo N° 295 - Código Civil
12. Decreto Legislativo N° 768 - Código Procesal Civil
13. Decreto Supremo N° 026-2017-IN que reglamentó el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 - Ley de la Policía Nacional del Perú, y su modificatoria con Decreto Supremo N° 011-2019-IN
14. Decreto Supremo N° 004-2019-JUS -TUO de la Ley N° 27444 del 22ENE2019, Ley de Procedimiento Administrativo General.





15. Decreto Supremo N° 022-2019-IN., que aprueba el Reglamento del Decreto Legislativo N° 1216 que fortalece la Seguridad Ciudadana en materia de tránsito y transporte.
16. Decreto Legislativo N° 1340 del 05ENE2017, que perfecciona el marco normativo de la PNP, prohibiendo el uso de instalaciones policiales como depósitos vehiculares.
17. Decreto Supremo N° 011-2017-IN del 25ABR2017, Reglamento del DL. N° 1340.
18. Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP.
19. Decreto Supremo N° 007-2016-MTC – Reglamento Nacional del Sistema de Emisión de Licencias de Conducir.
20. Decreto Supremo N° 021-2001-IN - Reglamento sobre el uso de Señales Audibles y Visibles en Vehículos de Emergencia y Vehículos Oficiales.
21. Decreto Supremo N° 024-2002-MTC - Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito.
22. Decreto Supremo N° 016-2009-MTC - Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito y todas sus modificatorias.
23. Decreto Supremo N° 058-2003-MTC - Reglamento Nacional de Vehículos y todas sus modificatorias.
24. Decreto Supremo N° 07-82-RE - Reglamento sobre privilegios e inmunidades diplomáticas.
25. Decreto Supremo N° 11-EMG/A2.c 27AGO60 - Reglamento Administrativo de Tránsito Militar en Tiempo de Paz.
26. Resolución Ministerial N° 575-2017-IN del 15JUN2017, reglamento que regula la emisión de licencias de conducir policial.
27. Resolución Ministerial N° 10-93-JUS - Texto Único Ordenado del Código Procesal Civil.
28. Resolución Directoral N° 16-2016-MTC/14 – Manual de Dispositivos de Control del Tránsito Automotor para Calles y Carreteras.
29. Manual para el Desarrollo del Plan de Investigación (Convenio Ministerio Público – PNP).
30. Resolución Directoral N°776-2016-DIRGEN/EMG-PNP 27JUL2016 - Manual de Documentación Policial

E. DEFINICIÓN DE TÉRMINOS

1. Accidente de Tránsito.

Evento de naturaleza culposa, que se suscita de manera casual, inesperada, no premeditada, siendo previsible y evitable, que ocurre en la vía pública o privada como consecuencia directa de la circulación





de vehículos, donde participan los elementos de tránsito, por lo menos un vehículo en movimiento y que tenga como resultado, daños materiales, lesiones o muerte.

2. **Accidente de tránsito en cadena**
Suceso en que participan por lo menos tres vehículos en traslación y toman contacto uno detrás del otro.
3. **Accidente de tránsito con fuga**
Figura penal considerada, cuando uno de los participantes en forma voluntaria abandona el lugar de los hechos con la finalidad de ocultarse en el anonimato, impidiendo su identificación.
4. **Accidente de tránsito mixto**
Denominación del suceso que combina un accidente simple y uno múltiple.
5. **Accidente de tránsito múltiple**
Suceso en que participan por lo menos dos vehículos en traslación, o un vehículo en traslación y un peatón, o cuando existe interacción de dos o más personas como sujetos activos.
6. **Accidente de tránsito simple**
Suceso en que participa un solo vehículo en traslación con una relación directa o indirecta del elemento humano.
7. **Acera**
Parte de la vía destinada al tránsito de peatones.
8. **Alcoholemia**
Presencia de alcohol en la sangre, su nivel puede ser medido cualitativamente con pruebas en aire espirado y cuantitativamente con análisis de sangre u otro tipo de fluidos corporales.
9. **Atropello**
Es el accidente de tránsito que consiste en la colisión de un vehículo en movimiento y un peatón.
10. **Autopista**
Carretera de tránsito rápido sin intersecciones y con control de accesos.
11. **Berma**
Parte de una carretera o camino contiguo a la calzada, no habilitada para la circulación de vehículos y destinada eventualmente a la detención de vehículos en emergencia y circulación de peatones.
12. **Cadena de eventos**
Eslabonamiento sucesivo de los hechos o evolución del accidente hasta la posición final, concebido también como el desarrollo de las fases del accidente de tránsito.
13. **Caída**
Es la pérdida del equilibrio de una persona en un vehículo en movimiento, pudiendo ser dentro o fuera de este, hasta caer a la superficie del suelo o a la superficie del piso del propio vehículo.
14. **Calzada**
Parte de la vía destinada a la circulación de vehículos y eventualmente al cruce de peatones y animales.





- 15. Carril**
Parte de la calzada que se encuentra demarcada con marcas planas en el pavimento cuyo objetivo es canalizar la circulación de vehículos en filas, proporcionándole simultáneamente seguridad y fluidez.
- 16. Ciclocarril**
Carril o parte de un carril de una calzada que ha sido señalizada para permitir la circulación compartida de los ciclos y vehículos automotores
- 17. Cicloavía**
Espacio de la vía pública segregada físicamente para el uso exclusivo de los ciclos
- 18. Climatérico**
Intervención del elemento medio ambiente en el tránsito cuando es peligroso por alguna circunstancia. Difiere en concepto de climático o climatológico.
- 19. Connotación**
Es cuando el accidente de tránsito es de relevancia política, social, cultural, religiosa, etc.
- 20. Conductor**
Persona habilitada para conducir un vehículo por una vía.
- 21. Contacto Inicial**
Es el primer toque o golpe entre las unidades participantes en un accidente en el momento en que entran en conflicto.
- 22. Cotejo de Niveles**
Es el estudio comparativo de daños y/o lesiones que evidencian las unidades participantes en un accidente, para permitir establecer la relación entre causa y efecto.
- 23. Croquis**
Es el dibujo o diseño ligero de la escena del hecho, no sujeto a escala.
- 24. Crucero peatonal**
Parte de la calzada destinada para el cruce de peatones.
- 25. Choque**
Es el accidente de tránsito que consiste en la colisión entre un vehículo en traslación y otro objeto que puede tratarse de un vehículo en situación fijo o móvil, entendiéndose asimismo la colisión contra un animal.
- 26. Derecho de Paso**
Prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.
- 27. Desenganche**
Es la separación de las unidades colisionantes después del máximo enganche. En este evento termina por completo toda intensidad de fuerza recíproca entre los participantes en el accidente.
- 28. Despiste**
Como accidente de tránsito, está referido a la salida del vehículo de la porción circulable de la vía, con resultados dañosos.
- 29. Detención**
Inmovilización del vehículo por emergencia, por impedimento de circulación o para cumplir una disposición reglamentaria.





- 30. Diagrama**
Es el dibujo hecho a escala que representa gráficamente el detalle secuencial del accidente.
- 31. Distancia del tiempo de reacción**
Es el espacio o distancia comprendido entre la percepción del estímulo y el inicio de la respuesta.
- 32. Dosaje Etílico**
Es la prueba que permite determinar la concentración alcohólica en la sangre. Se entiende como el análisis de la sangre extraída o cuando la norma lo contempla por medio de alcoholímetros o similares.
- 33. EMIAT**
Equipo Móvil de Investigación de Accidentes de Tránsito.
- 34. Estacionar**
Paralizar un vehículo en la vía pública, con o sin el conductor, por un periodo mayor que el necesario para dejar o recibir pasajeros o cosas.
- 35. Evidencia**
Es todo vestigio material, biológico o físico que como indicio o prueba contribuye a establecer o a demostrar algo del accidente.
- 36. Examen Toxicológico**
Es la prueba que se realiza para verificar la absorción o ingestión por individuo de sustancia tóxica.
- 37. FIAT**
Foco de incidencia de accidentes de tránsito.
- 38. GMIAT**
Grupo Móvil de Investigación de Accidentes de Tránsito.
- 39. Incendio**
Es el accidente de tránsito que consiste en la inflamación parcial o total de un vehículo en marcha, cuyo origen debe obedecer a fallas del vehículo.
- 40. Inspección Técnico Policial**
Es el examen detallado, ordenado y completo de un determinado escenario.
- 41. Intersección**
Es el área comprendida dentro de la prolongación o conexión de las porciones circulable de los ramales que se cruzan en ángulo.
- 42. Línea de parada**
Línea transversal marcada en la calzada antes de la intersección que indica al conductor el límite para detener el vehículo acatando la señal correspondiente (Línea de detención).
- 43. Llanta**
Elemento físico que unido al aro conforma la rueda. Puede ser neumática, maciza, de metal u otro material
- 44. Maniobras Evasivas**
Acciones al volante que pueden prevenir un accidente con diferente grado de gravedad, evitando o disminuyendo las consecuencias.
- 45. Máximo Enganche**
Es la continuación del contacto inicial, cuando la mayor fuerza de presión recíproca actúa entre las unidades que colisionan.





46. Naturaleza

Es cuando el accidente de tránsito reviste una modalidad o clase especial, diferente a un accidente común o conocido, que lo ubica por encima del mismo, por la determinación de las razones que los provocan constituyendo un problema de variable complejidad.

47. Peatón

Es toda persona que circula caminando por una vía pública o privada.

48. Policía Interviniente

Corresponde al funcionario policial que realiza la intervención en el lugar de los hechos

49. Posición final

Es el lugar y/o orientación en que se detienen finalmente las unidades de tránsito después del accidente sin que haya habido aplicación de fuerza alguna que no ha intervenido en el evento dañoso.

50. Punto de Referencia

Elemento que sirva para la fijación de las evidencias, confección del plano y diagrama de colisión. Debe tener las siguientes características: fijo, identificable y visible.

51. Reconstrucción

Es la reproducción de las distintas fases del accidente, desde la etapa previa al conflicto hasta la posición final.

52. Reacción

Es la respuesta a un estímulo.

53. Rueda

Unión de la llanta con el aro, que colocada en el eje permite la rotación de éste y la traslación del vehículo.

54. Señal de Tránsito

Dispositivo, signo o demarcación colocado por la Autoridad competente con el objeto de regular, advertir o encauzar el tránsito.

55. SIAT

Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (Comisarías)

56. Tiempo de reacción

Magnitud física que representa al valor numérico de la respuesta del individuo como elemento del tránsito, que se expresa convencionalmente en segundos.

57. Tránsito

Conjunto de desplazamientos de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público.

58. Transporte

Traslado de personas o bienes de un lugar a otro, como parte de un sistema de servicio dentro del desarrollo de una sociedad, que requiere elementos como infraestructura, vehículo, operador, etc.

59. Trascendencia

Es cuando el accidente de tránsito se refiere a la magnitud de los daños o lesiones que supera la capacidad de acción del personal a cargo de la SIAT de la comisaría PNP.

60. Unidad de Tránsito

Se denomina de esa manera a toda persona, animal, vehículo, u objeto





fijo o móvil que encontrándose en la vía de circulación tiene relación directa con el accidente de tránsito.

61. **UIAT**
Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito
62. **UPAT**
Unidad de Prevención de Accidentes de Tránsito
63. **UPER**
Unidad de Peritajes de Constatación de Daños e Inspección de Sistemas de Vehículos Siniestrados en Accidentes de Tránsito
64. **Vehículo**
Artefacto de libre operación que sirve para transportar personas o bienes por una vía.
65. **Vehículo automotor**
Vehículo de dos ruedas o más que tiene motor y tracción propia.
66. **Vehículo de emergencia**
Vehículo utilizado para prestar servicio de auxilio en forma inmediata conforme a ley.
67. **Vehículo oficial**
Vehículo asignado a autoridades, los de su comitiva y los encargados de su protección y seguridad, conforme a ley.
68. **Vía**
Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículos y/o peatones, y también de animales.
69. **Vía de acceso restringido**
Vía en que los vehículos y las personas solo tienen oportunidad a ingresar o salir de ella, por los lugares y bajo las condiciones fijadas por la Autoridad competente.
70. **Vía Privada**
Vía destinada al uso particular.
71. **Vía Pública**
Vía de uso público, sobre la cual la autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones.
72. **Volcadura**
Es el accidente de tránsito que consiste en el vuelco de un vehículo en traslación sobre su eje de equilibrio transversal (campana) o longitudinal (tonel).
73. **Zona de Seguridad**
Área dentro de la vía, especialmente señalizada para refugio exclusivo de los peatones (Isla de refugio).
74. **Zona rígida**
Área de la vía en la que se prohíbe el estacionamiento de vehículos las 24 horas del día.





CAPITULO II PRINCIPIOS DOCTRINARIOS

PRINCIPIOS REGULADORES DE LA CIRCULACIÓN

Los principios que regulan la circulación de peatones y vehículos, dentro de un marco de seguridad, constituyen la base, el fundamento, para alcanzar la finalidad aludida, creando derechos y obligaciones.

A. PRINCIPIO DE CONFIANZA.

Este principio está basado en el estricto cumplimiento de las normas de circulación. Es la CONFIANZA, que debe tener toda persona que los demás han de respetar las normas de circulación. Es el DERECHO, que se tiene de pensar, que los demás usuarios van a actuar y comportarse dentro de lo reglamentario. Es la GARANTÍA inspirada en la mutua confianza de un comportamiento basado en el respeto.

Este Principio no es absoluto. Se complementa con otro Principio, el Principio de Seguridad, que se impone cuando se prevé que, por parte del otro usuario, dadas sus manifestaciones externas, se puede presentar una conducta antirreglamentaria. La prudencia está a cargo de todos los usuarios de la vía, pero si uno de los dos es imprudente, obliga al otro a extremar sus medidas de prudencia.

B. PRINCIPIO DE SEGURIDAD.

Este principio se impone cuando el otro usuario actúa contraviniendo las normas de circulación, pero tiene que haber una manifestación externa del peligro, y darse cuenta por parte del otro usuario de este peligro, haciéndose necesario ceder el derecho, para evitar un daño o para disminuirlo. Obliga a un máximo de prudencia, de diligencia, contra la imprudencia o negligencia por parte del otro así esté dentro de la confianza que le brinda un derecho, por seguridad, por humanidad, ante una maniobra riesgosa o peligrosa del otro, no puede ampararse en el derecho y no tratar de evitar el accidente. El peatón no debe cruzar a mitad de cuadra, pero si el conductor se percata que lo está haciendo, debe tomar sus medidas preventivas para evitar el accidente.

El Principio de Seguridad no es otra cosa que la denominada "Circulación a la Defensiva".

C. PRINCIPIO DE INTEGRIDAD PERSONAL.

Se entiende por este principio que la normativa que regula la circulación, no puede exigir al usuario algún tipo de acto que comprometa su integridad física. Se entiende que al cumplir el sujeto una norma de tránsito está realizando un acto lícito, y todo acto lícito protege al sujeto de derecho, y el sujeto en el tránsito no puede estar ajeno a este amparo.





Es así, que ante un riesgo el reglamento no puede obligar a un conductor que ejecute una frenada brusca en una pista mojada y en bajada. Para ello hay que tener en cuenta cuando se encuentra en un estado de necesidad, al no haber originado la situación peligrosa y resultaría absurdo exigir una acción que, a manera de auto sacrificio, comprometa su integridad o seguridad personal. Es por ello que cuando se encuentra en el estado de necesidad, se ve en la obligación de causar un daño menor para evitar otro daño mayor.

D. PRINCIPIO DE SEÑALIZACIÓN.

Cuando existe alguna anormalidad, obstáculo o variación en la circulación, debe estar debidamente señalizada. Este Principio de Señalización está ligado al Principio de Confianza, puesto que mientras no haya una señal que indique la alteración de la normalidad, el usuario puede confiar, en que puede circular con la seguridad de no encontrar ningún obstáculo.



Lpderecho.P

TÍTULO II

CAPÍTULO I

ACCIDENTES DE TRÁNSITO

A. TRÁNSITO

El término **tránsito** se usa comúnmente para referirse a la acción de transitar, es decir, desplazarse de un lugar a otro ya sea en un medio de locomoción (automóvil, ómnibus, bicicleta, motocicleta, etc.) o a pie, por los diferentes tipos de camino. Para efectos del tránsito, se entiende que la circulación puede ser de personas, animales u objetos. Las personas transitan por diferentes motivos: para ir a estudiar, a trabajar o para ir a casa de sus familiares, entre otros. Mientras que los objetos o mercancías, suelen ser objeto del tránsito por motivo de mudanza o para ser comercializados.

ELEMENTOS DE TRANSITO

Los elementos básicos que interactúan y se relacionan entre sí para determinar las características de tránsito son: **El Hombre, La Vía y El Vehículo**. Y actualmente se incorpora un nuevo elemento que toma importancia a la hora de evaluar, diseñar y planificar, como lo es **El Medio Ambiente**.

1. EL HOMBRE

Es el elemento más importante que interviene en el tránsito, que como tal es de naturaleza sumamente compleja de ser estudiada.



El hombre tiene una serie de facultades naturales, que pueden llegar a convertirlo en un buen usuario de la vía; pero es indiscutible que estas facultades por sí solas no son suficientes, sino que se hace necesario adquirir ciertas habilidades y aprender reglas. Las habilidades que pueda adquirir a través del aprendizaje estarán siempre vinculadas con la operación y funcionamiento del vehículo o con su sola circulación peatonal y con las normas que dicta la autoridad para organizar y controlar el tránsito en general.

El elemento Hombre interviene en forma directa cuando participa activamente en el tránsito como:



a. OCUPANTE

- **Conductor:** Cuando conduce o se encuentra a cargo del control físico de un vehículo.
- **Cobrador:** Como el encargado de recibir el valor del pasaje.
- **Pasajero o simplemente ocupante:** Cuando se traslada de un sitio a otro, haciendo uso de un vehículo, abonando o no una cantidad de dinero por el servicio.

b. PEATÓN

Es toda persona que transita a pie, es decir que utiliza la vía de circulación o superficie transitable sin hacer uso del vehículo, por sus propios medios.

El elemento hombre interviene en forma indirecta, cuando sin necesidad de encontrarse en la vía o superficie transitable y/o vehículo, diseña y construye vehículos, la red vial, dicta las normas y condicionamientos a cumplirse para hacer un correcto uso de vía y vehículo; participa en la evaluación de los postulantes a licencia de conducir; impone medidas educativas y correctivas, entre otras.

En conclusión, el hombre es el gran responsable del tránsito por ser el elemento que piensa y finalmente porque es quien puede evitar el accidente.

La intervención indirecta del Elemento Hombre en el tránsito se produce por su rol en los aspectos de legislar la normativa referente a los diversos aspectos que influyen en la temática, fiscalizar el cumplimiento de las normas de tránsito, diseñar, construir, habilitar las vías de uso público, así como la implementación de la señalización en la red vial.

2. LA VÍA

La vía está considerada como el espacio físico delimitado por el derecho de vía y límites de propiedad privada; dentro de esto se denomina "porción circulable", al espacio de la vía destinada al tránsito de vehículos por razones de derecho o costumbre.





PARTES DE LA VÍA

Entre las principales se consideran las siguientes:

- 1) **Vereda o acera:** Parte de la vía designada para el tránsito de peatones, comprendida entre el sardinel o el lindero lateral de la calzada y la línea de propiedad adyacente.
- 2) **Sardinel:** Límite o borde de la acera colindante con la calzada. Está construido a nivel superior de la pista.
- 3) **Berma:** Parte de la autopista o carretera, contigua a la calzada, destinada a la detención de vehículos por emergencia, y que sirve además como soporte de la base y capa superficial de la pista.
- 4) **Calzada o Pista:** Parte de la vía de circulación destinada para el tránsito de vehículos.
- 5) **Canal - Sendero o Carril:** Porciones longitudinales de la calzada que tienen por finalidad canalizar y ordenar la corriente vehicular en columnas de marcha.
- 6) **Cuneta:** Zanja construida al costado de la vía, para recibir y conducir las aguas que discurren desde la calzada.
- 7) **Crucero de Peatones:** Parte de la calzada señalada para el paso de peatones.
- 8) **Isla de Seguridad:** Parte de la calzada destinada para el refugio o detención momentánea de los peatones.
- 9) **Alcantarilla:** Rejilla en la calzada que sirve para dejar pasar las aguas de lluvias o aniegos con conexión a un desagüe.
- 10) **Pretil:** Murete o valla que se coloca al costado de los puentes u otros pasajes para seguridad de los transeúntes.
- 11) **Separador Central:** División objetiva y física de las calzadas para facilitar el ordenamiento vehicular, que puede estar constituida por líneas, botones, hitos, sardineles, cunetas, plantas o arbustos.
- 12) **Separador lateral:** Aplicable en vías donde existen pistas auxiliares o de servicio.

MATERIAL

- 1) **Pavimento**
 - **Asfalto:** A base de brea y alquitrán, con buena fricción para el frenaje.





- **Cemento:** La superficie es lisa, brillante y no porosa no contribuye a un buen frenaje.
- 2) **Afirmado:** Tierra aplanada y prensada para conservarla dura, provoca polvo por el viento y paso de los vehículos que atenta contra la visibilidad.
- 3) **Ripio – Cascajo:** Piedra chica, partida y presionada formando una capa sin ligamento o pegamento entre las piedras. Dificulta el tránsito peatonal.
- 4) **Piedra:** Conjunto de piedras presionadas ligadas con un pegamento que forma su base.
- 5) **Adoquín:** Piedras pulidas en la parte que va a servir de superficie de la calzada. Se mantienen fijas por medio de la mezcla que las une.
- 6) **Ladrillo:** Piedras utilizadas principalmente en vías privadas por su vistosidad y colorido.
- 7) **Huellas:** Ante la falta de habilitación de una calzada, las huellas paralelas coincidentes con las dimensiones de los ejes de los vehículos, facilitan el recorrido de vehículos.
- 8) **Mixto:** Cuando una pista tiene porciones de diferente material. Ejemplo *cemento y asfalto*.

3. EL VEHÍCULO

Es el artefacto construido por el hombre y que tiene como finalidad el transporte de personas y/o cosas de un lugar a otro, sin importar el tipo de tracción que le dé movimiento ni el tipo de superficie que utilice para su traslación.

Su clasificación se encuentra contenida en el Reglamento Nacional de Vehículos y las normas que estandarizan la clasificación vehicular.



4. EL MEDIO AMBIENTE

Se considera que en todo accidente de tránsito intervienen los elementos Hombre, Vía y Vehículo, y no siempre se tiene en cuenta las condiciones climáticas.



En la casuística emergen accidentes ausentes de uno de los tres primeros elementos enunciados, lo que no sucede con el ambiente, el que no solamente está siempre presente en todo accidente, sino que inclusive, puede tener especial relevancia en el suceso.

Algunos de los fenómenos naturales que participan en el tránsito son: el aire, el viento, la nieve, el granizo, la escarcha, la humedad, el rocío, el brillo solar la lluvia, la niebla, la neblina, el frío, el calor, entre otros.



B. ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El concepto sobre accidente de tránsito podría expresarse como la ocurrencia, suceso o acontecimiento eventual e impremeditado, que como resultado de un riesgo, de un hecho de causa previsible (no previsto siendo previsible), tiene consecuencias indeseables, desafortunadas (incidente) o dañoso (accidente), traen consigo una culpa o responsabilidad, a mérito de imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se produce en un lugar transitable en donde interviene en forma directa o indirecta el elemento humano, a veces animal y por lo menos un vehículo en traslación.

1. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Para mejor comprensión de los accidentes de tránsito, estos se han clasificado de la siguiente manera:

a. ACCIDENTES DE TRÁNSITO SIMPLES

Son todos aquellos en los que participan un solo vehículo en traslación sobre una vía de circulación y con una relación directa o indirecta del elemento humano. Estos a su vez se sub clasifican en:

1) CHOQUE

Es la colisión de un vehículo en traslación contra cualquier objeto permanente o transitoriamente fijo, o contra otro vehículo estacionado. Por la forma de la colisión, los choques simples pueden ser:

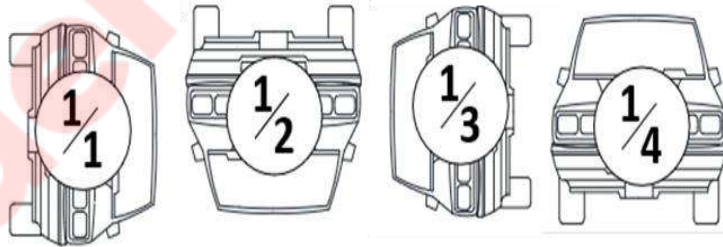


- a) **Frontal:** Cuando el vehículo que colisiona lo hace con su parte anterior.
- b) **Angular:** Cuando el vehículo que impacta lo hace con cualquiera de sus vértices (posterior o anterior).
- c) **Lateral:** Cuando el vehículo que impacta lo hace con cualquiera de sus lados (derecho o izquierdo).
- d) **Posterior:** Cuando el vehículo que colisiona lo hace con su parte trasera.

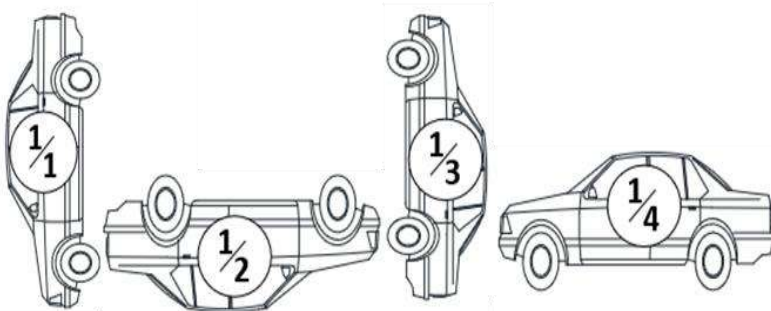
2) VOLCADURA

Es el vuelco que sufre un vehículo cuando se encuentra en traslación, pudiendo hacerlo sobre sus lados o hacia adelante o hacia atrás. En estos casos, la volcadura adquiere su propia denominación:

- a) **Tonel:** Es el vuelco de un vehículo en traslación que gira sobre su eje de equilibrio longitudinal.



- b) **Campana:** Es el vuelco de un vehículo en traslación que gira sobre su eje de equilibrio transversal.



3) INCENDIO

El incendio como accidente de tránsito debe darse cuando el vehículo se encuentra en traslación y suele tener como causa una falla de orden mecánico (rotura de la tubería de alimentación de gasolina, cortocircuito en el sistema eléctrico, inflamación de combustible, etc.).



4) DESPISTE

Es la pérdida del contacto de las llantas de un vehículo con la superficie normalmente circulable de la vía; es decir, salirse de la porción designada para tal efecto. El despiste puede ser de dos clases:

a) **Parcial:** Cuando no todas las ruedas del vehículo no pierden total contacto con la porción circulable.



b) **Total:** Cuando todas las ruedas del vehículo pierden contacto con la porción circulable.



Para ser considerado como accidente de tránsito, el resultado dañoso del DESPISTE debe provenir del hecho individual, ya que por lo general se constituye en el hecho

previo al suceso de mayor gravedad (despiste - volcadura, despiste - atropello, despiste - choque, etc.).

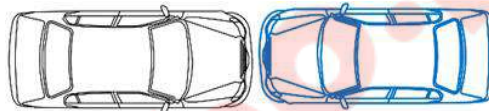
b. ACCIDENTES DE TRÁNSITO MÚLTIPLES

Son aquellos donde participan por los menos dos vehículos en traslación o un vehículo en traslación y un peatón. Los accidentes de tránsito múltiple se clasifican en:

1) CHOQUES

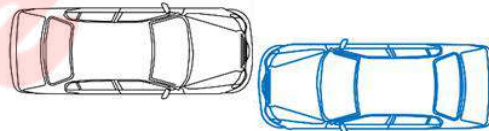
a) **Frontal:** Se configura en forma genérica, cuando las partes exteriores de ambos vehículos entran en contacto entre sí. A su vez, el choque frontal puede ser:

(1) **Céntrico:** Cuando los ejes longitudinales de los vehículos se alinean.

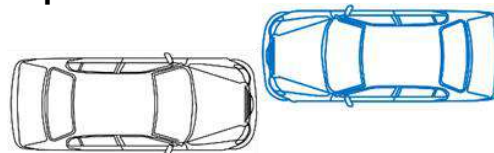


(2) **Excéntrico:** Cuando los ejes longitudinales de los vehículos no se alinean y puede ser:

- **Derecho**



- **Izquierdo.**



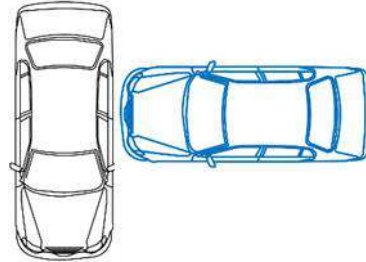
b) **Embiste:** Cuando el vehículo que colisiona lo hace con su parte frontal contra la parte lateral del otro. Cuando el eje longitudinal del primer vehículo se alinea con el eje transversal del otro, se le denomina choque en "T". Los choques por embiste según el lado y la parte en que se producen pueden ser:

(1) **Lateral Derecho:** Cuando el vehículo que recibe el impacto lo hace por el lado derecho.

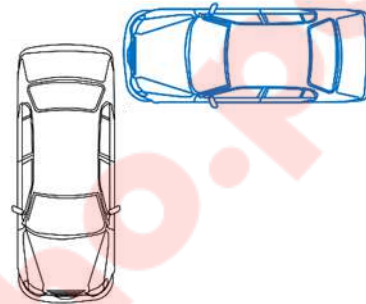
(2) **Lateral izquierdo:** Cuando el vehículo impactado recibe al impactado por su lado izquierdo.

Dependiendo del alineamiento o no de los ejes de equilibrio la nominación es de la siguiente forma:

- **Céntrico**

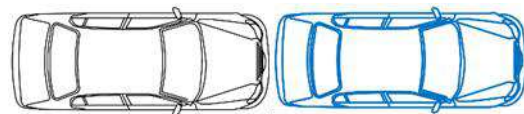


- **Excéntrico**

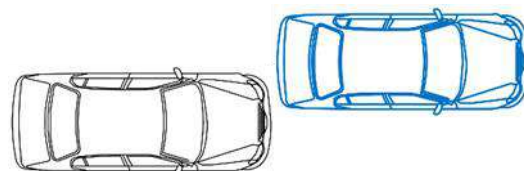


- c) **Alcance:** Es la colisión que se produce entre dos vehículos en traslación, que circulan en el mismo sentido, impactando con su parte frontal el que transita por detrás, contra la parte posterior del que recorre por delante. Por la forma del impacto y de acuerdo al alineamiento o no, de los ejes longitudinales de los vehículos, estos pueden ser:

- **Céntrico**



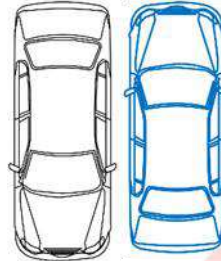
- **Excéntrico (Derecho o Izquierdo).**



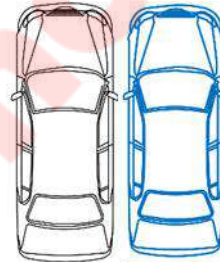
- d) **Lateral:** Es la colisión que se produce entre dos vehículos en traslación, donde sus partes laterales toman contactos entre sí. De acuerdo a la forma del

impacto y sentidos de circulación de los vehículos, pueden ser:

- (1) **Positivo:** Cuando los vehículos circulan en sentido opuestos y sus partes laterales entran en contacto en forma longitudinal.



- (2) **Negativo:** Cuando los vehículos circulan en el mismo sentido y sus partes laterales toman contacto entre sí en forma longitudinal.



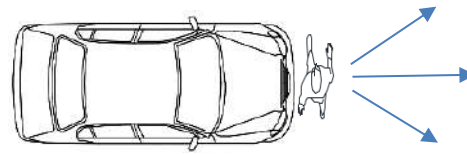
- (3) **Topetazo:** Cuando los vehículos circulan en el mismo sentido y sus partes laterales toman contacto entre sí en forma transversal.



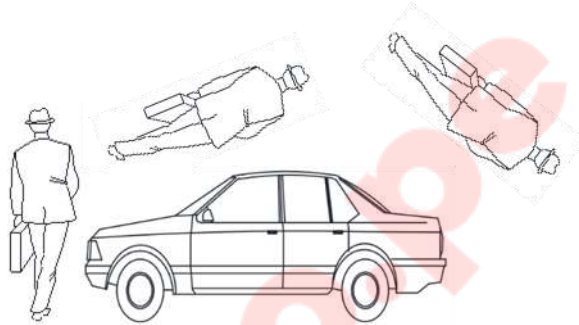
2) ATROPELLO

Es la colisión entre un vehículo en traslación y un peatón, por la forma de la colisión se sub clasifican en:

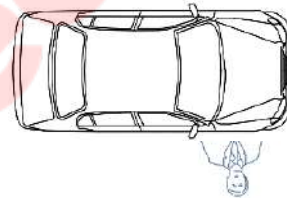
- a) **Con proyección:** Se configura cuando el vehículo impacta al peatón y lo proyecta ya sea hacia adelante (sentido de circulación del vehículo) o hacia los lados (del vehículo).



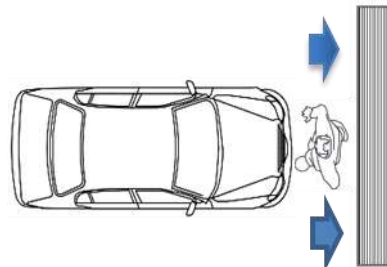
- b) **Con volteo:** Cuando el vehículo impacta al peatón y por la forma de la carrocería aunada a la acción del peatón, lo eleva y éste cae sobre el vehículo, pudiendo rodar hacia atrás o a los lados del mismo.



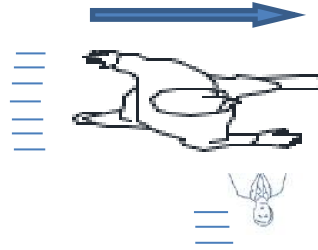
- c) **Con aplastamiento:** Esta clase de atropello se configura, cuando cualquiera de las ruedas del vehículo pasa sobre cualquier parte del cuerpo del peatón.



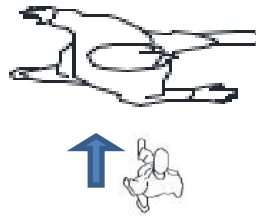
- d) **Por compresión:** Esta clase se produce cuando un vehículo al impactar a un peatón lo presiona en forma mecánica contra cualquier objeto que se encuentra permanente o transitoriamente fijo en la vía.



- e) **Por arrastramiento:** Cuando un vehículo arrastra a un peatón al engancharse cualquier parte, sea de su cuerpo o vestimenta, con alguna parte del vehículo.

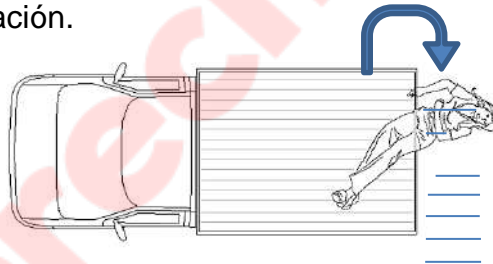


- f) **Por encontronazo:** Cuando el peatón impacta contra el vehículo.



3) CAÍDA

En este tipo de sucesos la caída se puede producir dentro o fuera del vehículo, pero siempre como consecuencia de la circulación.



c. ACCIDENTES DE TRÁNSITO MIXTOS

Se denomina así a aquellos donde se combina un accidente de tránsito simple y uno múltiple o viceversa.



d. ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN CADENA

Son aquellos accidentes donde participan por lo menos tres vehículos que toman contacto uno detrás de otro. Para la consideración de esta sub clasificación, el accidente debe

producirse en la misma vía de circulación, con vehículos que se desplacen en el mismo sentido, y que deben encontrarse en traslación por lo menos el último que impacta por detrás.



e. **ACCIDENTE DE TRÁNSITO ESPECIAL CON VEHÍCULO EN MOVIMIENTO**

La clasificación de este tipo de sucesos está en función a la particularidad y atipicidad del hecho con la clasificación general de accidentes de tránsito anteriormente descrita.

2. **LAS FASES DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Conocida como la cadena de eventos, expresa el desarrollo en etapas o fases que corresponden a una serie de momentos que comienzan generalmente, con la percepción del riesgo y termina con la posición final de las unidades de tránsito participantes.

a. **FASE DE PERCEPCIÓN**

Es cuando la persona mediante los órganos de los sentidos, aprecia, analiza, selecciona y valora un peligro, con el fin de tomar una medida evasiva, considerando las circunstancias del momento y lugar.

- **PERCEPCIÓN POSIBLE**

Es el momento y lugar en que la persona como conductor, peatón u ocupante, debió o se dio cuenta, a modo de advertencia del riesgo o situación anormal que podía culminar en un accidente.

- **PERCEPCIÓN REAL**

Es el momento y lugar en que la persona como unidad de tránsito, interpreta y valora el riesgo que pueda concretarse o no en un accidente.

b. **FASE DE DECISIÓN**

Corresponde a la reacción del Elemento Hombre tratando de evadir la situación de conflicto, desarrollando acciones y/o maniobras destinadas a eliminar los riesgos.

c. **FASE DE CONFLICTO**

Comprende el momento y espacio en que se llega a consumar el accidente. Solamente en los choques y atropellos dentro del



área de conflicto se produce las sub fases de **Contacto Inicial**, **el Máximo Enganche** y en la mayoría de las veces el **Desenganche**, hasta que las Unidades de Tránsito adoptan sus posiciones finales.



Lpderecho.pe



CAPÍTULO II

PROCEDIMIENTOS POLICIALES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

La investigación en la escena del accidente, requiere de fases o pasos secuenciales que coadyuven al logro de los objetivos trazados por la Policía Nacional del Perú.

Consecuentemente, a continuación, se señalan las siguientes fases que sirven como patrón de conducta por parte de todo personal policial interviniente o de las unidades especializadas, quienes con la experiencia y conocimiento sobre el tratamiento de indicios y evidencias que se encuentren en la escena del accidente.

A. CONCEPTO

Son las acciones que corresponde realizar al personal de la Policía Nacional del Perú, con motivo de la ocurrencia de un accidente de tránsito, desde la etapa inicial como intervención hasta su conclusión como investigación policial.

B. CONOCIMIENTO DEL HECHO

Es la noticia, versión, información, exposición o simple referencia o idea que llega por cualquier medio o circunstancias a conocimiento de la autoridad policial, respecto a la comisión u omisión de un hecho delictuoso o infracción punible o supuestamente delictual, para su posterior esclarecimiento.

El conocimiento de un accidente de tránsito puede proceder de las siguientes fuentes:

1. Como ocurrencia policial (testimonio en el lugar)
2. Red radial policial
3. Telefónicamente
4. Denuncia verbal
5. Denuncia escrita ante la PNP.
6. Denuncia derivada del Ministerio Público para la investigación.
7. Medios electrónicos y/o de comunicación social.

C. COMPROBACIÓN O VERIFICACIÓN DEL HECHO

Es el traslado del personal policial que tomó conocimiento o intervino en un hecho de tránsito, a fin de verificar en el lugar "IN SITU" y de manera objetiva los hechos.





El personal policial interviniente, comprobará en el lugar IN SITU las consecuencias del mismo (Daños materiales, lesiones o muerte) y de acuerdo a eso, dará cuenta a la comisaría del sector, para iniciar las diligencias, en concordancia a las competencias funcionales.

Del mismo modo, el personal policial interviniente, evitará que la escena se altere o destruyan los indicios o evidencias, ya que será el único responsable de la conservación e intangibilidad.

De acuerdo a las consecuencias, procederá su accionar, ya que, en caso de lesiones, deberá solicitar el apoyo de una ambulancia para el traslado de los heridos a un centro de salud. Evitando en lo posible la alteración de la escena del accidente.

Mientras, que al tratarse de personas que resulten fallecidas, evitara su modificación o alteración de la posición final donde quedo, ya que no será necesario, la búsqueda de algún documento que lo identifique, hacerlo, podría generarse especulaciones de alguna de las partes sobre la alteración o destrucción de los indicios o evidencias, por lo que deberá, esperar la llegada del personal policial especializado y competente para realizar las diligencias correspondientes, en concordancia a la normatividad vigente, y con la participación del representante del ministerio público.



D. AISLAMIENTO Y PROTECCIÓN DE LA ESCENA

Son los medios físicos, con los cuales el personal policial interviniente, aislara la escena, a fin de evitar la alteración o destrucción de los indicios o evidencias, por parte de las personas o de parte de la misma naturaleza. En tal sentido se debe cumplir con los siguientes objetivos:

1. Intangibilidad

Vulneración de la acción humana

- Alterar
- Destruir
- Aumentar
- Llevarse las evidencias.

2. Conservación

Vulneración de los fenómenos naturales que pueden

- Alterar
- Destruir las evidencias

3. Ocupación de la escena del accidente

Consiste en tomar posición temporal por la policía u otras autoridades pertinentes, del lugar donde se ha producido un hecho, o de los alrededores, a fin de ubicar indicios o evidencias que permitan practicar diligencias técnico científicas comprobatorias, tendientes al esclarecimiento del hecho investigado, esta acción comprende el aislamiento y protección de la escena del evento.



E. COMUNICACIÓN A LAS AUTORIDADES COMPETENTES

El proceso de investigación demanda no sólo el conocimiento del hecho, sino básicamente la planeación de la investigación, por ello el personal a cargo del proceso investigador debe considerar lo siguiente:

1. Definir las necesidades de personal y material a emplear.
2. Orientar la labor inicial mediante la obtención de información de diversas fuentes.
3. Formular una hipótesis para establecer un razonamiento lógico de investigación
4. Determinar un cronograma de actividades y tareas de investigación.
5. Identificar a los posibles involucrados.
6. Definir los roles con la autoridad competente.
7. Definir las medidas de aseguramiento, preservación y custodia de los medios de convicción obtenidos.
8. Mantener la comunicación y el control de gestión de la actividad investigativa mediante las reuniones de trabajo.

En base a lo expresado, se obtendrá la siguiente información:

1. Fecha y hora de la ocurrencia
2. Lugar preciso de la ocurrencia.
3. La identificación del informante
4. La forma como ocurrió el hecho.
5. La gravedad de las consecuencias.
6. Aspectos relacionados a:
 - Situación de tránsito en el lugar del accidente.
 - Solicitud de ambulancia, si hay heridos.
 - Solicitud de personal de rescate (DIVEME) en caso de personas atrapadas en el o los vehículos participantes.
 - Solicitud de bomberos en caso de incendio.
 - Solicitud de grúa para el retiro de los vehículos de la escena.

F. OCUPACIÓN DE LA ESCENA DEL ACCIDENTE

Consiste en tomar posesión temporal por la policía u otras autoridades pertinentes, del lugar donde se ha producido un accidente de tránsito, así como de los alrededores donde se puedan ubicar indicios o evidencias para practicar diligencias técnico – científicas comprobatorias, tendentes al esclarecimiento del hecho investigado; esta acción comprende:

1. **Aislamiento y protección de la escena del accidente.**
Siempre que ocurren hechos graves, como accidentes de tránsito, es





frecuente que acudan muchas personas al lugar de los hechos, para satisfacer su curiosidad, no reparando en invadirlo, contándose entre éstas a curiosos, familiares de las víctimas, periodistas, camarógrafos de TV, autoridades varias y hasta niños entorpeciendo la labor policial - pericial. Es más grave aún la contaminación de la escena del hecho, cuando voluntaria e involuntariamente se cogen, cambian de sitio o se llevan objetos, se dejan huellas, se borran y destruyen los rastros e indicios existentes, alterando o inutilizando el “fructífero manantial de información” que constituye la escena del delito para la investigación policial – judicial y ulterior esclarecimiento de los hechos. Para evitar a toda costa la modificación de la escena de los hechos, la autoridad policial debe adoptar acciones que varían según el lugar y circunstancias. En tal sentido, el personal policial interviniente, deberá realizar lo siguiente:

a. En campo abierto

- 1) Colocar barreras físicas necesarias disponibles de acuerdo a la magnitud de los hechos, en caso no se cuente o no haya disponibilidad podrá utilizarse (tranqueras, parantes, cordones, sogas, maderas, troncos, etc.) para rodear y delimitar un amplio espacio en torno al lugar de los hechos, así como los lugares de acceso. Designar personal policial en las áreas críticas, de modo que se garantice la intangibilidad del lugar aislado, así como impedir el ingreso de personas no autorizadas.
- 2) Durante la noche colocar linternas, mecheros, lámparas, luces intermitentes y otras señales visibles disponibles, en las áreas delimitadas o en los objetos que se desee proteger.
- 3) Es importante también, proteger las señales, trazas, manchas, huellas, indicios y evidencias del efecto modificador y/o destructor de los agentes atmosféricos, tales como: viento, polvo, humedad, lluvia, etc., para su conservación y posterior análisis.
- 4) Se debe evitar que las huellas de neumáticos de vehículos policiales o de otras autoridades que lleguen al área delimitada, superpongan y/o destruyan las huellas pre – existentes.





- 5) En campo abierto también se debe disponer como mínimo con un vehículo, que servirá tanto para bloquear el acceso al escenario de los hechos, así como para servir de enlace y realizar diligencias propias.
- 6) El policía que conforma el grupo de protección de la escena, debe tratar de determinar las rutas de ingreso y egreso de los autores del hecho, aprovechando los testimonios, las huellas de pisadas, neumáticos y otros vestigios, para reportarlos al personal encargado de la Inspección Técnico Policial.
- 7) En todo caso la autoridad policial, encargada de la protección de la escena del delito, debe cumplir rigurosamente las consignas relacionadas con:
 - a) La intangibilidad de la escena, cuidando que ninguna persona altere o cambie las cosas, las extraiga o las toque.
 - b) La prohibición del ingreso de personas no autorizadas.
 - c) Como preservar inicialmente los rastros, huellas, indicios y evidencias.
 - d) De qué medios de comunicación se dispone y a quienes debe comunicar las novedades.

Al término de la ocupación de la escena del accidente, por ser una vía de tránsito vehicular una vez perennizada debe ser abierta al tránsito.

b. En lugares cerrados

- 1) Aunque los accidentes de tránsito se desarrollan generalmente en lugares abiertos al tránsito público, es preciso señalar los aspectos procedimentales para los casos en que éstos se produzcan en lugares o zonas privadas.
- 2) La labor de aislamiento y protección de la escena del accidente en lugares cerrados, es relativamente menos compleja que en campo abierto; sin embargo, en lugares cerrados densamente poblado o de excesivo tránsito peatonal o vehicular, resulta complicado proteger las huellas, indicios o evidencias que se encuentran





eventualmente en la parte externa del lugar cerrado donde se ha producido el hecho.

- 3) Asimismo, considerando que la protección de la escena del accidente no sólo comprende la intangibilidad del área o lugar cerrado donde se ha producido el hecho, sino los alrededores y lugar aledaños.
- 4) Además de adoptarse las mismas providencias sugeridas en la protección de la escena en campo abierto, se deben adoptar específicamente las siguientes:
 - a) Si el lugar del escenario del hecho es frecuentado por personas, como por ejemplo edificios públicos; recurrir a rótulos o avisos, dando a conocer la medida adoptada, cuidando que el cierre del tránsito peatonal como vehicular no tenga excesiva duración.
 - b) Asimismo, en lugares públicos donde sea necesario cerrar el tránsito peatonal, es conveniente señalar vías alternativas de circulación, facilitando el desplazamiento de las personas, identificando a aquellos que pretendan ingresar al escenario de los hechos, e indagando por el motivo de su presencia en el lugar; de resultar sospechosas, se deberá aislar e interrogarlas para que expliquen su actitud o en todo caso vigilar sus movimientos en forma discreta.
 - c) Cuando la persona técnica encargado de la Inspección Técnico Policial tarda demasiado en llegar a la escena o cuando la autoridad fiscal dispone mantener la intangibilidad del lugar de los hechos, se debe establecer un servicio de protección mediante el sistema de relevo.
 - d) Ante la insuficiente cantidad de personal policial y/o la inminencia de destrucción o deterioro de la escena del accidente, se deberá observar lo dispuesto para la protección de la escena en campo abierto, es decir se deberá cercar el área donde se ha producido el hecho.

2. Llegada a la escena

- a. Cuando el personal PNP de las comisarías o de las unidades especializadas encargados de las investigaciones, llegan a la escena del accidente, deberán tomar contacto con el personal responsable de la protección, el mismo, que informará sobre los hechos comprobados, consignas impartidas, providencias





iniciales y demás novedades que sirvan al personal policial encargado de la ITP, con el Acta correspondiente.

- b. Realizar un examen panorámico de la escena tratando de grabar la mayor cantidad de detalles del área, para lo cual debe fijar mentalmente la ubicación de la (s) víctima, si las hubiera (n) y la disposición de los objetos, antes de empezar la inspección.
- c. Procede a formular el acta respectiva, teniendo en cuenta los siguientes datos:
- Hora del accidente de tránsito.
 - Horas del aviso a la policía.
 - Hora de llegada del efectivo policial que interviene policialmente.
 - Hora de inicio de la protección de la escena.
 - Hora de llegada del Jefe EMI o GMIAT.
 - Hora de inicio y término de la Inspección Técnico Policial.
- d. Asimismo, consignar en el acta datos relacionados a:
- 1) Circunstancias atmosféricas (sol, viento, polvo, humedad, lluvia, etc.) en las horas señaladas en el punto anterior.
 - 2) Si la persona que presenció el accidente de tránsito se le debe plantear interrogantes referentes a: ¿Cómo se produjo el hecho? ¿Quién es el conductor o conductores?, ¿Cómo y por donde se desplazaban los vehículos?
 - 3) El Jefe de EMI, GMIAT o efectivo policial encargado de la Inspección debe mantener anotado todo lo que observe desde la llegada a la escena. En caso de encontrar indicios o evidencias en el exterior de la escena los fotografiará y se confeccionará también un croquis con todos los detalles de ubicación, que servirá posteriormente para la elaboración del plano a escala (Anexo 06) que será anexado al documento policial. correspondiente de la zona.
 - 4) En todo caso tomar nota de los elementos encontrados, así como plantearse todas las posibles interrogantes que ayuden a comprender el desarrollo de los acontecimientos en la escena del accidente, a la luz de las evidencias descubiertas.

3. Ingreso a la escena

El personal encargado de la Inspección Técnico Policial - Criminalística, antes de ingresar a la escena deberá disponer se tomen fotografías panorámicas del lugar, donde se ha producido el





hecho, asimismo se imprimirán fotografías de acercamiento de la posición final de los elementos participantes en el accidente.

Se deberá también tomar vistas fotográficas integrales de la escena, desde diferentes ángulos, así como fotografías de acercamiento a los indicios y evidencias que se vayan detectado, que serán ubicadas también en el lugar que les corresponda dentro del plano a escala, que como complemento debe levantarse de la escena del delito.

Para incidir en la regla que aconseja no distorsionar, variar o descubrir los indicios y evidencias dejadas por los actores del hecho, en el ingreso a la escena se deben observar las siguientes precauciones:

- a. Enfundar los pies o zapatos en plástico, papel, tela u otro material análogo, o en todo caso avanzar sobre la punta de los pies, cuidando de sortear las huellas existentes.
- b. Evitar tocar, rozar, sacudir o cambiar de lugar los objetos que se encuentran en el interior de la escena.
- c. Dentro de la escena del delito no se debe fumar ni dejar caer objetos y/o sustancias de ninguna clase, por insignificantes que sean.
- d. Antes de avanzar en la escena de inspección en campo abierto, hacer una observación panorámica y general, dictando al adjunto del EMI todas las circunstancias y objetos que detecte de primera intención, escogiendo asimismo el método de ocupación de la escena, adecuada al lugar.

4. Métodos de ocupación de la escena

a. Método de cuadros

Consiste en dividir el área de la escena en dos, cuatro o más cuadros con cuerdas, tiza o crayón en dividir el área de la escena en dos, cuatro o más cuadros con cuerdas, tiza o crayón, asignando un número correlativo, a cada cuadro; empezando por el inicial y continuando metódicamente. Si se dispone de personal técnico suficiente se distribuye equitativamente los cuadros entre el número de personal para la búsqueda de indicios y evidencias. Este método es aplicable preferentemente en lugares cerrados.

b. Método lineal o de peine

Consiste en el ingreso a la escena de dos o más técnicos por uno de los extremos, quienes se organizarán en fila, para avanzar paralelamente y al mismo tiempo, examinando minuciosamente cada uno su recorrido; al llegar al otro extremo giran siempre en fila y dando la vuelta regresan no dejando





terreno sin registrar. En esta forma se va peinando toda la escena del delito. Este método es preferentemente utilizado en campo abierto.

c. Método en espiral

Consiste en ingresar a la escena desde un extremo, haciendo el recorrido en espiral hacia el interior. Se utiliza para ello dos o tres efectivos policiales dispuestos en línea, uno al costado del otro. Al llegar al centro losa técnicos deben regresar en sentido contrario para revisar y asegurarse que no ha quedado espacio sin revisar. Este método es utilizado tanto en lugares cerrados como en abiertos.

5. Perennización de la escena

Tiene por objeto establecer, describir y fijar las condiciones de tiempo, atmosféricas y de disposición física de personas, objetos y elementos dentro del lugar donde se ha cometido un hecho. Se emplea para tal efecto:

- La descripción de la escena (relación oral o escrita)
- La planimetría (plano o diseño de la escena, boceto, croquis, etc.).
- La fotografía policial (Panorámica, aproximación y de detalle).
- La filmación y grabación de voces o sonidos.



G. PROCEDIMIENTOS

1. Accidentes de tránsito con daños materiales

Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú tenga conocimiento e intervenga en un accidente de tránsito en el que solamente se haya producido daños materiales, deberá:

- a. Aislar la zona del accidente.
- b. Colocar las señales preventivas y otros dispositivos de seguridad.
- c. Solicitar la documentación obligatoria de portar y exhibir, conformada por los documentos de identidad de los participantes, tarjetas de identificación vehicular, licencias de conducir, certificados de inspección técnica vehicular, certificados de seguros obligatorios por accidentes de tránsito y la autorización de uso de lunas oscurecidas en caso corresponda, conforme lo estipula el artículo 91° del DS N°016-2009-MTC. Además de ello, de tratarse de un vehículo especial, deberá exigir la presentación del permiso que corresponda, así como de toda documentación que acredite el uso reglamentario de la vía pública.



- d. Localizar y proteger evidencias, restos de vidrio, pintura, huellas de frenada, etc.
- e. Prevenir la comisión de robos, evitando la aglomeración de curiosos.
- f. Examinar los vehículos y registrar los daños materiales y desperfectos, anotar el sentido de la circulación que seguían los vehículos antes del accidente.
- g. Indagar sobre los testigos presenciales del accidente.
- h. Restablecer la fluidez del tránsito vehicular.
- i. Trasladar los vehículos a la Comisaria PNP de la jurisdicción, de ser necesario utilizar grúa.
- j. Tomar fotografías en caso de contar con los medios necesarios.
- k. Confeccionar el croquis a escala del lugar del accidente.
- l. Formular el Acta de intervención consignando los siguientes datos:
 - 1) Lugar, día y hora del accidente.
 - 2) Clase y placa de los vehículos
 - 3) Generales de ley de los conductores.
 - 4) Clase, número y fecha de expedición de las licencias de conducir de los conductores, verificando las restricciones que tuviera de acuerdo al documento.
 - 5) Nombre y domicilio de los propietarios de los vehículos.
 - 6) Certificado SOAT, de Inspección Técnica Vehicular y en caso de vehículos de transporte público, el documento de habilitación para el servicio.
 - 7) Sentido de circulación que seguían los vehículos antes del accidente, utilizando para el efecto los puntos cardinales.
 - 8) Posición en que quedaron los vehículos después del accidente, ubicándolos mediante un punto de referencia.
 - 9) Daños materiales y desperfectos que presentan los vehículos.





- 10) Evidencias, indicios o rastros (restos de vidrio, de pintura, huellas de frenada, etc.) fijados en función al punto de referencia.
 - 11) Dispositivos de control de tránsito en el área del accidente: semáforos, marcas, etc.
 - 12) Condiciones climáticas reinantes en el momento del accidente.
 - 13) Condiciones imperantes del tránsito al momento del suceso (semáforos, iluminación, visibilidad, fluidez vehicular, etc.).
- m. Asimismo, proceder a llenar los datos del caso en el formato único de accidentes de tránsito, el cual será entregado al encargado de la SIAT de la Comisaría PNP.
- n. Poner a disposición de la Comisaría PNP de la jurisdicción, a los participantes del accidente, conjuntamente con los vehículos y el Acta de Intervención y/o Parte formulado, adjuntando las licencias de conducir, tarjetas de propiedad, certificados de revisión técnica, SOAT; así como las actas con las evidencias reunidas, llaves de contacto de los vehículos y todo aquello que sea de utilidad para el inicio del procedimiento de rutina según sea el caso.
- o. La dependencia policial que asuma la intervención en el hecho dispondrá:
- 1) La práctica del dosaje etílico por la Sanidad PNP y el examen toxicológico al laboratorio central PNP, o las dependencias policiales que, al interior del país, hagan sus veces. En el caso que las pruebas iniciales arrojaran “positivo” para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.
 - 2) La verificación de la documentación presentada, así como los antecedentes y/o requisitorias de las personas y vehículos implicados.
 - 3) El peritaje técnico de constatación de daños e inspección de sistemas de los vehículos participantes, realizada por la UPER de la DIVPIAT en Lima, y sus similares en provincias.
 - 4) Las entrevistas e interrogatorios, como técnicas orientadas a establecer la idoneidad, situación y demás aspectos relevantes de los participantes, pudiendo apoyarse en





instrumentos especiales para el efecto (como por ejemplo La Hoja Cromática (Anexo 02) la toma de manifestaciones o declaraciones de los participantes y testigos del hecho.

- 5) La formulación del diagrama de colisión con la secuencia del hecho que grafique su evolución de acuerdo a los resultados de la investigación.
- 6) La licencia de conducir y la tarjeta de identificación vehicular serán devueltos a sus titulares, a menos que exista otro motivo que justifique su retención, en cuyo caso previa formulación del acta serán procesados y remitidos a la autoridad que corresponda de acuerdo a ley.
- 7) El vehículo se internará en el Depósito Oficial, únicamente si el conductor ha infringido alguna disposición de tránsito que de mérito a ello.
- 8) En todos los casos los vehículos deberán ser entregados a sus propietarios, debidamente acreditados, con el acta correspondiente, caso contrario, se exigirá la presentación de la documentación probatoria pertinente.
- 9) Conforme a la metodología, contenido y estandarización de los formatos de recolección de datos, procederá a su procesamiento de la ficha de registro de accidentes de tránsito, con la finalidad de actualizar las estadísticas, a fin de determinar las políticas preventivas requeridas en su jurisdicción.
- 10) En caso de que los participantes desistieran de la intervención policial, ésta será permitida, para ello se exigirá la presentación formal del acto del desistimiento de las partes, previa verificación de lo siguiente:
 - Documentación requerida de conformidad al Art. 91 RNT.
 - No haber infringido al RNT.
 - No exista presunción de ebriedad.
 - No encontrarse inmersos en un ilícito penal y otros.

En cualquiera de estos casos se procederá de acuerdo con la normatividad vigente.

- 11) Al tratarse los accidentes de tránsito con daños materiales de procesos llevados en la vía civil, el Atestado o Informe Policial no deberán ser cursados de oficio al Juez de Paz Letrado del distrito donde ocurrieron los hechos. Para este





fin, se informará a las partes del procedimiento a seguir, de conformidad a lo establecido en el Código Procesal Civil.

2. Accidentes de tránsito con lesiones personales.

- a. Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú intervenga en un accidente de tránsito, con lesiones personales (leves - graves), actuará teniendo en cuenta la competencia en el procedimiento legal de intervención e investigación de acuerdo a la magnitud del hecho, conforme a lo siguiente:
- 1) Cuando el Certificado Médico Legal arroje hasta 05 días de incapacidad médico legal, se considera lesiones culposas y la competencia es del Juez de Paz Letrado del Distrito Judicial.
 - 2) Cuando el Certificado Médico Legal arroje más de 05 días de atención facultativa y/o de incapacidad médico legal, se considera lesiones culposas, la competencia es del Ministerio Público como titular de la acción penal y el trámite es de oficio.
- b. Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú intervenga en un accidente de tránsito, con lesiones personales (heridos), ejecutará fundamentalmente las siguientes acciones:
- 1) Actuará conforme al resultado del certificado médico legal.
 - 2) Prestará auxilio inmediato a los heridos y conducirlos a nosocomios más cercanos, manteniendo contacto permanente con la Comisaría PNP de la jurisdicción para la comunicación al Ministerio Público en caso ser procedente.
 - 3) Aislará la zona del accidente para la conservación y protección de la escena, de ser necesario desviar el tránsito.
 - 4) Colocará señales preventivas y otros dispositivos de seguridad, acorde a la visibilidad existente.
 - 5) Formulará el Acta de intervención donde incluirá, además de la información consignada en los casos de accidentes con daños materiales, lo siguiente:
 - a) El sentido de circulación que seguían antes del accidente los vehículos y el peatón (caso de atropello), utilizando los puntos cardinales.
 - b) La condición de la víctima en su situación de peatón, conductor, pasajero u ocupante.





- c) La posición en que quedaron el o los vehículos, el peatón (en caso de atropello) y/o los ocupantes después del accidente, ubicándolos mediante un punto de referencia.
 - d) Las lesiones y/o el diagnóstico médico del facultativo que atendió a las víctimas, el lugar donde fueron auxiliados, y los daños de los vehículos.
 - e) Las evidencias, indicios y rastros encontrados (restos de vidrio, de pintura, huella de frenada, manchas de sangre, etc.)
 - f) Las condiciones climáticas imperantes en el momento del accidente.
 - g) Las condiciones imperantes del tránsito al momento del suceso (semáforos, iluminación, visibilidad, fluidez vehicular, etc.).
- 6) Procederá a llenar los datos del caso en el formato único de accidentes de tránsito, que será entregada al encargado de la SIAT Comisaría PNP.
- 7) La Comisaria PNP que asuma la intervención en el hecho solicitará:
- a) En el caso que corresponda y ante la evidente presunción de la comisión de un delito (contra la vida, el cuerpo y la salud, peligro común, contra la función jurisdiccional, etc.) procederá a ordenar la detención del conductor, comunicando inmediatamente al Representante del Ministerio Público.
 - b) La prueba del Dosaje Etílico por la Sanidad PNP y/o el Examen Toxicológico al Laboratorio Central PNP o en las dependencias policiales que al interior del país hagan las veces. En caso de que las pruebas iniciales arrojaran “positivo” para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.
 - c) La prueba rápida del COVID-19 del conductor o conductores detenidos u otra prueba relacionada a la salud pública en caso de resultar positivos, se deberá proceder conforme al protocolo correspondiente.





- d) El Reconocimiento Médico Legal del conductor o conductores detenidos.
- e) En el caso que corresponda (el posterior fallecimiento de la persona lesionada), en forma simultánea comunicará el suceso al Representante del Ministerio Público, a la UIAT (Lima) y/o UPIAT (Provincias), solicitando la participación del Equipo Móvil de Investigación.
- f) La revisión técnica de constatación de daños y de inspección de sistemas, con la finalidad de verificar el estado de los sistemas del vehículo.
- g) El Reconocimiento Médico Legal de los lesionados.
- h) Recabar la disposición del Representante del Ministerio Público para el levantamiento del o los cadáveres y su internamiento en la morgue.
- i) Solicitar a la División de Identificación Biométrica (DIRCRI) el registro y la identificación de los cadáveres y/o lesionados que, por falta de documentos o por no haber sido reconocidos por familiares o por persona alguna, no se haya establecido su identidad.
- j) En caso de lesiones culposas, el Atestado Policial o el Informe Policial con los detalles de la investigación practicada, será remitido al Juez de Paz Letrado del Distrito Judicial.
- k) En caso de lesiones graves culposas el Atestado Policial será cursado al Ministerio Público que haya intervenido en la investigación por competencia. En los lugares donde se encuentre en vigencia el Nuevo Código Procesal Penal, la dependencia policial formulará el Informe Policial que será remitido al Ministerio Público encargado de la dirección de la investigación.
- l) La situación de los vehículos en los casos de competencia del Juez de Paz Letrado del Distrito Judicial, se ceñirá a lo preceptuado en el artículo 277 del Reglamento Nacional de Tránsito. En los casos de competencia del Ministerio Público, culminada la investigación policial se dará cumplimiento al Artículo 3, 3.1 del DL. N° 1340 y el Art. 6, 6.3 del DS. N° 011-2017-IN, a fin de no incurrir en responsabilidad administrativa disciplinaria del incumplimiento de procedimiento administrativo.





- m) Conforme a la metodología, contenido y estandarización de los formatos de recolección de datos, procederá a su procesamiento de la ficha de registro de accidentes de tránsito, con la finalidad de actualizar las estadísticas, a fin de determinar las políticas preventivas requeridas en su jurisdicción.

3. Accidentes de tránsito con muerte

- a. Cuando el personal de la Policía Nacional del Perú intervenga en un accidente de tránsito, con consecuencia mortal, pondrá en ejecución las siguientes acciones:
 - 1) Actuar con los demás procedimientos indicados en el punto anterior.
 - 2) Prestar auxilio inmediato a los heridos y conducirlos a los nosocomios más cercanos; Asimismo, dar inmediatamente cuenta a la Comisaria de la jurisdicción.
 - 3) En caso de muertos, cubrir los cadáveres y solicitar por los medios más rápidos que la Comisaria PNP de la jurisdicción comunique a la Unidad Especializadas de Investigación de Accidentes de Tránsito, al Representante del Ministerio Público, para los fines del levantamiento del o los occisos.
 - 4) Aislar inmediatamente la zona del accidente para la conservación y protección de la escena, de ser necesario desviar el tránsito.
 - 5) Colocar señales preventivas, acorde con la visibilidad existente.
- b. La Unidad especializada en investigación de accidentes de tránsito, que asuma la intervención e investigación del hecho mortal, realizará lo siguiente:
 - 1) Identificar a los muertos.
 - 2) Indagar sobre los testigos del accidente, entrevistando a los mismos.
 - 3) Tomar nota sobre la identidad y domicilio de los testigos.
 - 4) Localizar, proteger y recoger mediante actas las evidencias: restos de vidrios, pintura, huellas de frenado, melladuras, trozos de tela, manchas de sangre, etc.





- 5) Realizar las mediciones necesarias para la confección del plano a escala correspondiente.
 - 6) Examinar y registrar las abolladuras, manchas, desperfectos, etc., de los vehículos.
 - 7) Tomar fotografías de disponer de los medios necesarios.
 - 8) No movilizar los cadáveres hasta que el Representante del Ministerio Público haya ordenado su levantamiento.
 - 9) Levantar el plano o croquis a escala correspondiente.
 - 10) Conducir los vehículos a la Comisaria PNP de la jurisdicción o a la sede la Unidad Especializada, de ser necesario utilizar grúa.
 - 11) En caso de abandono del vehículo y fuga del conductor y/o ocupantes se procede a su inmovilización mediante acta, no debiendo ser tocado o registrado salvo por acciones de rescate respecto a heridos de emergencia.
 - 12) Restablecer el tránsito vehicular.
- c. La Unidad Especializada en Accidentes de Tránsito formulará el Parte y/o Acta, que contendrá:
- 1) Lugar, día y hora del accidente.
 - 2) Clase y placa de rodaje de los vehículos, contrastando datos con SUNARP, MTC, etc.
 - 3) Nombre y domicilio de los conductores y propietarios de los vehículos.
 - 4) Clase y número de licencia de conducir, contrastado con su DNI y base de datos del MTC.
 - 5) Sentido en que transitaban los vehículos y posición en que quedaron después del accidente.
 - 6) Evidencias encontradas.
 - 7) Determinar la condición de la víctima (conductor, peatón o pasajero).
 - 8) Relación de las prendas y bienes de los fallecidos, recogidas en el lugar del accidente.





- 9) Abolladuras, roturas, desperfectos sufridos por los vehículos.
 - 10) Las condiciones climáticas y la vía, medidas, iluminación, visibilidad, etc., al momento del accidente.
- d. En caso de haberse dado a lo fuga el conductor causante del accidente, mediante acta recopilar entre los testigos presenciales información que permita su captura o que procure la identificación del vehículo.
 - e. Vigilar el lugar hasta ser llevado o el Fiscal ordene el levantamiento del cadáver.
 - f. De ordenarse el levantamiento del cadáver, trasladarlo a la morgue respectiva, solicitando previamente el vehículo destinado para tal fin o el apoyo de cualquier otro medio de transporte.
 - g. La Unidad especializada de investigación de accidentes de tránsito que asuma la intervención en el hecho, realizará lo siguiente:
 - 1) En el caso que corresponda y ante la evidente presunción de la comisión de un delito (contra la vida, el cuerpo y la salud, peligro común, contra la función jurisdiccional, etc.) procederá a ordenar la detención del conductor, comunicando inmediatamente al Representante del Ministerio Público.
 - 2) Solicitará la práctica del Dosaje Etílico a la Sanidad PNP y/o el Examen Toxicológico al Laboratorio Central PNP o en las dependencias policiales que en el interior del país hagan sus veces. En el caso que las pruebas iniciales arrojaran “positivo” para alcohol o drogas, se comunicará de inmediato al Ministerio Público, sin perjuicio del procedimiento administrativo establecido en el Reglamento Nacional de Tránsito.
 - 3) Se solicitará la prueba rápida del COVID-19 del conductor o conductores detenidos u otra prueba relacionada a la salud pública, en caso de resultar positivos, se deberá proceder conforme al protocolo correspondiente.
 - 4) El peritaje técnico vehicular con fines de investigación de los vehículos participantes del accidente de tránsito, respecto de sus daños y la verificación del estado de los sistemas del vehículo
 - 5) El reconocimiento médico legal (RML) de los lesionados y de los conductores participantes del accidente.





- 6) Recabar la disposición del Representante del Ministerio Público para el levantamiento del o los cadáveres y su internamiento en la morgue.
- 7) Solicitar a la División de Identificación Policial (DIVIPOL) el registro y la identificación de los cadáveres y/o lesionados que, por falta de documentos o por no haber sido reconocidos por familiares o por persona alguna, no se haya establecido su identidad.
- 8) En caso de muerte y con conocimiento del Fiscal a cargo de la investigación, se comunicará el deceso al Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC).
- 9) En caso de muerte el Atestado o Informe policial será cursado al Ministerio Público que haya intervenido en la investigación por competencia.
- 10) En los casos de accidentes de tránsito fatales, la investigación policial deberá estar debidamente concordada con el establecimiento de las causas que propiciaron el suceso, determinadas por la Unidad especializada en investigación de accidentes de tránsito.
- 11) En todos los casos de accidentes de tránsito con consecuencia – mortal, el documento de denuncia será tramitado al Ministerio Público.
- 12) La situación de los vehículos deberá ser resuelta en el curso de la investigación Policial y se ceñirá a lo preceptuado en el artículo 277 del Reglamento Nacional de Tránsito. En los casos de competencia del Fiscal Provincial en lo Penal, culminada la investigación se dará cumplimiento al Artículo 3, 3.1 del DL. N° 1340 y el Art. 6, 6.3 del DS. N° 011-2017-IN, a fin de no incurrir en responsabilidad administrativa disciplinaria del incumplimiento de procedimiento administrativo.
- 13) Conforme a la metodología, contenido y estandarización de los formatos de recolección de datos, procederá a su recolección y procesamiento de la ficha de registro de accidentes de tránsito, con la finalidad de actualizar las estadísticas, a fin de determinar las políticas preventivas requeridas en su jurisdicción.

4. En Ferrocarriles

- a. En caso de accidentes en las vías férreas en zona urbana se podrá:





- 1) Detener los trenes al tiempo estrictamente necesario para retirar de la vía el o los cadáveres, auxiliar a los heridos, tomar las referencias indispensables.
 - 2) Levantar el croquis que servirá para la elaboración del plano a escala correspondiente, indicando el lugar donde se encontraba la víctima antes de ser arrollado y donde fue encontrada.
 - 3) Comunicar de inmediato a la Comisaria PNP de la jurisdicción para dar aviso al Ministerio Público, Médico Legista, UIAT o UPIAT.
 - 4) Seguir las demás normas establecidas para accidentes de tránsito.
 - 5) Citar al inspector del tren y conductores a la Comisaria PNP, en caso de lesiones graves o leves y a la Unidad especializada en investigación de accidentes de tránsito en casos de muerte.
- b. En caso de producirse en zona rural y en ausencia del personal de la Comisaria PNP, corresponde al inspector del tren disponer que los heridos sean trasladados al nosocomio más cercano y dará cuenta a la dependencia policial más próxima, a fin de que la Policía Nacional del Perú proceda a:
- 1) Recibir las manifestaciones o declaraciones del maquinista e inspector del tren.
 - 2) Auxiliar de inmediato a los heridos, conduciéndolos al centro asistencial más próximo.
 - 3) En caso de muerte dar aviso al Ministerio Público y al médico legista.
 - 4) Citar asimismo a los pasajeros u ocupantes que puedan proporcionar informaciones sobre el accidente.
 - 5) Constituirse al lugar del accidente, efectuando la inspección técnico policial y citar a los testigos necesarios para que comparezcan en la Comisaria PNP de la jurisdicción.
 - 6) Disponer que el tren continúe su viaje.





5. Casos Especiales

En la investigación de accidentes de tránsito se dan casos especiales como la participación de diplomáticos, de vehículos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú en accidentes de tránsito, de menores protegidos por leyes especiales, así como de aquellos sucesos en que se produce la fuga de alguno de los elementos, comúnmente entendido como la fuga del conductor y/o el peatón que requieren un especial tratamiento y da lugar a los procedimientos adicionales que se señalan a continuación:

a. Participación de Diplomáticos

- 1) Cuando un diplomático o sus familiares, que goza de inmunidad, conduciendo un vehículo participe en un accidente de tránsito con daños materiales, lesiones personales o muerte, el personal que interviene después de identificar prolijamente al conductor y vehículo, tomará nota de las generales de ley del conductor, no exigirá que los acompañe a la dependencia policial; sin perjuicio de la comunicación inmediata al Representante del Ministerio Público.
- 2) No se les conducirá al dosaje etílico, pudiendo invitársele para que lo hagan voluntariamente. Se apreciará discretamente su estado de ecuanimidad, consignándolo en el Acta de Intervención.
- 3) Si el diplomático o sus familiares con goce de inmunidad, voluntariamente decidiera concurrir a la dependencia policial a prestar su manifestación o declaración, el Comisario deberá proporcionarle las facilidades del caso, advirtiéndole al mismo tiempo que no está obligado al cumplimiento de esa diligencia, ya que el pliego de preguntas de la manifestación o declaración puede ser remitida a través del Ministerio de Relaciones Exteriores.
- 4) Si la investigación policial requiere la manifestación o declaración del diplomático o su ampliación, el instructor a cargo, observando el conducto regular deberá solicitar el diligenciamiento de este trámite, por medio de la Cancillería de la República.
- 5) El Atestado o Informe Policial se cursará en el término legal a la autoridad competente, tramitando una copia de tal documento al Ministerio de Relaciones Exteriores.





b. Participación de vehículos de las FF.AA. y PNP

En los accidentes de tránsito con participación de vehículos de las Fuerzas Armadas y Policía Nacional del Perú, se debe tener en cuenta que el procedimiento policial no difiere sustancialmente del procedimiento para el caso de civiles, considerando que este tipo de hechos no constituye delito de función cometido por un militar o policía que atenta contra bienes jurídicos vinculados con la existencia, organización, operatividad o funciones de las Fuerzas Armadas y/o Policía Nacional.

Además del procedimiento establecido anteriormente, la Dependencia Policial de la jurisdicción donde ocurrieron los hechos, realizará lo siguiente:

- 1) Dará aviso inmediato del hecho a la Unidad a que pertenecen los vehículos y conductores.
- 2) Los vehículos, en caso de que sean de propiedad del Estado serán entregados a la dependencia militar o policial que corresponda, después de haber sido sometidos a la constatación de daños conforme lo prescribe el Reglamento Administrativo de Tránsito Militar en Tiempo de Paz, así como de otras pericias que sean necesarias para la investigación del suceso.
- 3) El Dosaje Etílico y examen toxicológico que se practique a los conductores militares y/o policiales se hará en el mismo lugar que a los civiles.
- 4) Tendrá presente lo dispuesto en el artículo 50° del Reglamento Administrativo de Tránsito Militar en Tiempo de Paz, referido a la prerrogativa exclusiva de los Oficiales para la conducción de vehículos particulares con licencia de conducir militar.
- 5) En el caso que los efectivos PNP que participen en accidentes de tránsito conduciendo vehículos particulares, con licencia de conducir policial deberá citarse el Reglamento para la emisión de licencia de conducir policial, cuyo Art. 5 dice: “La Licencia de Conducir Policial, es el certificado que autoriza a su titular la conducción de vehículos motorizados para el ejercicio de la función policial” y el DL. N° 1267 Ley de la PNP que en su capítulo III último párrafo establece: “El personal de la Policía Nacional del Perú ejerce la función policial a dedicación exclusiva y obligatoria en todo momento, lugar y circunstancia. Está sujeta a las prohibiciones e incompatibilidades señaladas en el presente Decreto Legislativo”.





c. Participación de menores de edad

- 1) En los accidentes de tránsito en que participe un menor de edad y se evidencie la contravención a las normas que gobiernan el tránsito, es necesario tener en cuenta que la Ley N°27337 Código del Niño y del Adolescente considera al menor trasgresor como “infractor” cuando su participación en el hecho punible está tipificada como delito o falta en la ley penal.
- 2) En este tipo de casos, la intervención se iniciará con la comunicación al fiscal de familia de turno y a los padres del menor, inclusive cuando la infracción flagrante determine su detención.
- 3) Consecuentemente los procedimientos policiales en la investigación de accidentes de tránsito cuando exista un menor infractor a la ley penal, se sujetarán a los procedimientos convencionales, con la salvedad que la intervención del Ministerio Público se realiza a través de la Fiscalía y Juzgado de Familia, como autoridades competentes.
- 4) En los casos de accidentes de tránsito con daños materiales, por tratarse de un proceso civil, el procedimiento se iniciará con la verificación de la capacidad del menor de edad adquirida para la obtención de la licencia de conducir, conforme lo establece el artículo 46 del Código Civil; en los otros casos se tendrá en cuenta lo preceptuado en el artículo 109 del Reglamento Nacional de Tránsito, así como en el artículo 451 numeral 5 del Código Penal en vigencia.

d. Accidentes de tránsito con fuga

Los accidentes de tránsito son difíciles de investigar por ser actos imprevistos. Esta característica es la que la diferencia del crimen. La investigación se torna más difícil porque no solamente hay que investigar CÓMO se produjo, sino, además, QUIÉN lo produjo y con QUÉ vehículo. Al no existir “móvil” o “modus operandi”, la investigación dependerá de la sagacidad y perseverancia del equipo a cargo de la investigación.

Existen diversos motivos para que la persona se fugue del lugar, entre los más comunes se encuentran los siguientes:

- Por carecer de licencia de conducir, tenerla suspendida o cancelada, o por conducir con una falsificada o adulterada.





- Por encontrarse con incapacidad física para conducir no reportada a la autoridad.
- Por conducir bajo los efectos de licor o drogas.
- Por tener antecedentes judiciales, policiales y/o administrativos desfavorables.
- Porque el lugar y la hora del accidente lo compromete.
- Por estar acompañado por alguna persona cuya sola vinculación lo perjudica.
- Por gozar de cierta reputación y el hecho atenta contra su prestigio.
- Por estar apresurado en llegar a su destino.
- Porque el vehículo está comprometido en algún delito.
- Por haber violado una orden expresa.
- Porque el vehículo no cuenta con seguro o éste no cubre los gastos del accidente.
- Porque el vehículo es prestado.
- Porque el vehículo causante tiene algún desperfecto.
- Por temor o remordimiento al ser consciente de haber ocasionado la muerte de una persona.
- Por evitar sufrimiento a una tercera persona.
- Por no percatarse de la magnitud o gravedad del accidente y su subconsciente minimiza la gravedad del hecho.
- Por consejo de acompañante.
- Por buscar ayuda o consejo.
- Por no haberse dado cuenta del accidente.
- Ante la reacción de la turba y/o familiares de la víctima intente o atenten contra el conductor o su vehículo.

1) Procedimiento inicial

- a) Trasladarse prontamente al lugar del accidente.
- b) Cuidar del herido o heridos y solicitar ayuda médica.
- c) Aislar el lugar del accidente hasta donde sea necesario para fotografiar y registrar la escena, haciendo un croquis o plano a escala de todo lo relacionado al suceso.
- d) Identificar testigos y obtener declaraciones para determinar aspectos saltantes del conductor y sus ocupantes (edad, raza, aspecto, etc.) así como de la dirección de marcha y huida del vehículo o sus ocupantes.
- e) Verificar hechos para determinar claramente las circunstancias de la fuga del elemento.





- f) Efectuar acciones de inteligencia con agentes mimetizados que permanezcan en el lugar y que preferentemente en horas similares a la del suceso, puedan identificar al elemento faltante, teniendo en cuenta el adagio que “todo criminal vuelve a la escena del crimen”.
- g) Orientar los esfuerzos de búsqueda de información para la identificación del vehículo (clase, marca, color, accesorios, calcomanías, características especiales, etc.).
- h) Inspeccionar en forma sistemática durante todo el proceso, talleres de mecánica, planchado y pintura, garajes, playas de estacionamiento, etc.

2) Procedimiento general de investigación

- a) Determinar daños causados en el vehículo (fragmentos de vidrio, pintura, derrame de líquidos, etc.) que pueden haber sido causa de su inmovilización a corta distancia.
- b) Apreciar y examinar cuidadosamente las marcas de llantas, particularmente impresiones en lodo, tierra, asfalto o nieve, haciendo moldes de las secciones más características, que permita su identificación y dirección de marcha del vehículo.
- c) Aprovechar las huellas de patinaje y de frenada para marcar el lugar en que las ruedas ya no giraron y obtener la velocidad del vehículo mediante su longitud.
- d) Puede suceder que la fuerza del impacto desprenda el material adherido debajo de los guardafangos (herrumbre) que permita determinar el lugar de donde procede el vehículo. Los pedazos que se desprenden sin desmoronarse, previa acta deberá conservarse intactos, para compararlos, por su forma con los lugares de donde se desprendieron, en todo caso luego de la pericia físico química servirá para demostrar si el vehículo inculcado participó en el accidente.
- e) Previa formulación del acta de hallazgo y recojo, se deberán conservar los fragmentos o partículas de pintura sin quebrarlas, así como las micas y vidrios de parabrisas y faros pues éstas tienen especial significancia para la identificación del vehículo.





- f) Mediante la técnica del cotejo de niveles, deberá comprobar con las señales en la víctima alguna característica relevante del vehículo fugado (marcas del dibujo de las bandas de rodamiento sobre el cuerpo, impregnación de pintura en las ropas o cuerpo de la víctima, grasa, tierra, etc.).
- g) Solicitar información a las tiendas comerciales de repuestos y accesorios, en caso haber identificado alguna característica del vehículo.
- h) Al ser capturados los presuntos elementos faltantes, se deberá examinar apropiadamente el vehículo, observándose minuciosamente las reparaciones recientes, accesorios faltantes, las partes que pudieran haber sido cambiadas (en caso del planchado se deberá revisar los partes presuntamente comprometidos por delante y por detrás, cambio de tornillos, espejos, etc.) o aquellas que tengan impregnación de algún tipo de material.
- i) Solicitar los exámenes criminalísticos pertinentes (pericias físico-químicas, biológicas, huellas, etc.).
- j) Solicitar la información de posibles números de placa a la Superintendencia de Registros Públicos (SUNARP) y de la identidad de personas al Registro Nacional de Identificación y Estado Civil (RENIEC).
- k) El investigador deberá obtener información privilegiada empleando los recursos que tenga a su alcance con la finalidad de identificar al elemento faltante. (Información de centrales de riesgo, papeletas, registros tributarios, etc.).
- l) Si se tratara de los ocupantes se procurará determinar la posición exacta que ocupaban mediante la técnica del cotejo de niveles y el análisis de lesiones que pudieran presentar.

En todos los casos, una vez que el o los elementos faltantes sean identificados, ubicados y capturados, el proceso de investigación tomará el cauce normal conforme a los procedimientos establecidos.





H. ACCIÓN POLICIAL PARA LA INVESTIGACIÓN Y DENUNCIA DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO A LA AUTORIDAD COMPETENTE

1. Competencia policial en la investigación

- a. Conforme lo expresado en las leyes sobre la materia, corresponde a la Policía Nacional del Perú, en forma exclusiva y excluyente, el proceso completo de intervención, investigación y denuncia de los accidentes de tránsito.
- b. El artículo 191° del Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, establece que la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) es la unidad orgánica, dependiente de la Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial como órgano especializado. Su carácter técnico, sistémico y normativo, operativo y especializado, le atribuye la función sustantiva de la prevención e investigación de accidentes de tránsito, de modo que por delegación las Unidades de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIATs) que exista en cada Región y Frente Policial, asumen las mismas funciones que la unidad orgánica, y las Comisarías asumen competencia en los casos en que no se produzcan muerte de personas a consecuencia de este tipo de hechos.
- c. La competencia de la unidad orgánica y de las dependencias que reciben por delegación la función sustantiva de la prevención e investigación de accidentes de tránsito son exclusivas para los casos mortales, pero no son excluyentes en los demás casos. La complejidad, trascendencia del hecho, connotación o cualquier otro tipo de situación que demande la intervención del órgano especializado, permitirá la actuación de éste a fin de clarificar el hecho, coadyuvando de esta manera a la correcta administración de justicia.
- d. Para efectos del establecimiento de competencias en el ámbito policial, de conformidad a lo establecido en el Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, se deberá tener en cuenta lo siguiente:
 - 1) Los accidentes de tránsito con daños materiales y lesiones serán investigados por la Comisaría de la jurisdicción donde ocurrió el hecho.
 - 2) Los accidentes de tránsito de consecuencia mortal, serán investigados por las Unidades especializadas en investigación de accidentes de tránsito, que por competencia funcional intervengan en el hecho. Para este





efecto, se entiende como “unidades especializadas” a la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) a nivel de Lima Metropolitana y las Unidades de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (UPIAT) a nivel nacional, no pudiendo existir por ende ninguna otra dependencia que asuma competencia sobre este tipo de hechos o que asuma otro tipo de denominación.

- 3) En los casos en que exista complejidad en la investigación del hecho, cualquiera fuera el saldo del accidente de tránsito (daños materiales, lesiones leves y/o graves), la Comisaría de la jurisdicción podrá solicitar la orientación técnica a la Unidad Especializada (UIAT y/o UPIAT), a fin que coadyuve al proceso y resultado de la investigación y no provoque dudas sobre la imparcialidad, protegiendo de esta manera los bienes jurídicos contemplados en la Ley de Régimen Disciplinario de la PNP.
- e. La protección de la vida y propiedad de las personas como acción policial en el área de investigación de accidentes de tránsito, persigue los siguientes objetivos:
- 1) Obtener los datos sobre los cuales se puede fundamentar los programas de prevención de accidentes de tránsito.
 - 2) Determinar las causas y factores que han mediado en la materialización de un accidente, a fin de que la autoridad competente pueda establecer el grado de responsabilidad de los participantes.
 - 3) Proponer a las autoridades competentes las modificaciones viales y de señalización como resultado de los estudios de seguridad vial y del análisis de la problemática del tránsito.
 - 4) Ejecutar programas de instrucción y sensibilización en materia de prevención de accidentes de tránsito; en el marco de la educación y seguridad vial que promueve la Policial Nacional del Perú a la comunidad a nivel nacional.

2. Intervención en apoyo a autoridades

- a. El artículo 191° del Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, establece que la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) en su condición de unidad orgánica, así como las unidades especializadas a nivel nacional que reciben por encargo la función sustantiva de la investigación de accidentes de tránsito, tienen como parte de su función principal, el prestar apoyo a las





entidades y autoridades competentes en materia de su campo funcional y de la normatividad legal vigente.

- b. En los casos que el pedido formalizado con arreglo a ley, provenga de los órganos jurisdiccionales a cargo del proceso, así como del Ministerio Público, el Estudio Técnico que contenga la opinión del personal especializado podrá incidir en el fondo del asunto; salvo que el pedido sea realizado de manera puntual sobre algún aspecto del hecho investigado.
- c. En los casos que el pedido formalizado con arreglo a ley, provenga de autoridades administrativas, el personal especializado se abstendrá de pronunciarse sobre el fondo del asunto a efectos de no incurrir en la figura delictiva contra la administración de justicia – **avocamiento ilegal de procesos en trámite**, prevista en el artículo 410° del Código Penal.

3. Documentos de trámite

Para fines de la investigación de accidentes de tránsito, las dependencias policiales que asuman competencia en esta clase de hechos formularán los siguientes tipos de documentos:

- a. **Atestado**, en los casos de competencia del Juez de Paz Letrado del distrito, sea por un hecho de naturaleza penal por lesiones culposas cuando no constituya delito o de naturaleza civil por daños materiales.
Para estos casos, no se tendrá en cuenta la vigencia del Código Procesal Penal – Decreto Legislativo 957, por cuanto la competencia del Ministerio Público se da de manera exclusiva en los casos de **delitos** y no de faltas, y menos en los casos que constituyen procesos civiles.
- b. **Informe policial**, en los casos de competencia del Ministerio Público en los lugares donde se encuentre vigente el Código Procesal Penal – Decreto Legislativo 957, así como en los casos donde exista la participación de menores como sujeto activo en cumplimiento a lo dispuesto en la Ley N° 27337 - Código del Niño y del Adolescente. En los casos en que no se encuentre vigente la mencionada norma, el documento a formular será el Atestado policial.
- c. **Estudio Técnico**, en los casos que se emita una opinión sobre un hecho cuya intervención e investigación se llevó a cabo en otra instancia; así como cuando la investigación no se oriente al proceso integral de un accidente de tránsito sino a elementos individuales del hecho (por ejemplo: el estudio del elemento hombre, estudio de llantas neumáticas, análisis del derecho de paso, etc.).





4. Remisión de documentos

El Atestado Policial formulado con motivo de un accidente de tránsito, será remitido a la autoridad competente que se indica a continuación:

a. En accidentes con daños materiales, por tratarse de un proceso civil conforme lo prevé el Código Procesal Civil, se tramitará conforme a lo siguiente:

- 1) Al Juzgado de Paz Letrado competente, en caso lo solicite formalmente. Si las partes desistieran de la intervención policial, se exigirá el documento que exprese el desistimiento formal, que agregado al expediente en el estado en que se encuentre, será remitido a dicha autoridad.
- 2) Al Juzgado Administrativo de Tránsito Militar en los casos de accidentes de tránsito en los que hayan participado vehículos de las Fuerzas Armadas y Policiales.
- 3) No está permitido el archivamiento de denuncias por la falta de algún elemento de prueba, si esta situación imposibilita formular algún tipo de documento que exprese conclusiones sobre el hecho. En dichos casos, se comunicará el hecho formalmente a la autoridad competente, para que las partes involucradas puedan hacer valer sus derechos en dicha instancia.

b. En accidentes con lesiones o muerte, por tratarse de procesos penales, la tramitación se ceñirá a lo siguiente:

- 1) Al Juez de Paz Letrado del Distrito cuando las lesiones requieran atención facultativa y/o de incapacidad médico legal hasta por 05 días, previa ratificación de la denuncia. En casos de desistimiento, se exigirá el documento respectivo, que agregado al expediente en el estado en que se encuentre, será remitido a dicha autoridad, al igual que los casos en que no exista ratificación de denuncia.
- 2) Al Representante del Ministerio Público que conoció del proceso de investigación, si el resultado del Certificado Médico Legal, arroja más de 05 días de atención facultativa y/o de incapacidad médico legal, igualmente previa ratificación de denuncia.
- 3) En los casos en que no exista ratificación de denuncia, el expediente en el estado en que se encuentre y con los cargos de las citaciones cursadas y las actas de incomparecencia, será remitido a dicha autoridad.





- 4) Al Representante del Ministerio Público, en caso de muerte o cuando el Certificado Médico indique más de 05 días de atención facultativa de incapacidad médico legal.
 - 5) Al Representante del Ministerio Público, cuando exista concurrencia de algún delito perseguible de oficio tipificado en el ordenamiento jurídico penal.
- c. En los accidentes de tránsito donde exista contravención a las normas de tránsito por parte del menor como sujeto activo, el Informe Policial será cursado al Fiscal de Familia por ser el titular de la acción en los procesos al adolescente infractor.



Lpderecho.pe



CAPÍTULO III

NORMAS DE FUNCIONAMIENTO Y OPERACIÓN PARA LAS UNIDADES ESPECIALIZADAS EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRANSITO

A. Normas administrativas

1. Organización

Las Unidades de la Policía Nacional del Perú a cargo de la investigación especializada de accidentes de tránsito, para el mejor cumplimiento del servicio, tendrán la siguiente organización:

a. Estructura Orgánica

1) Jefatura Operativa

- a) Jefe del área de investigación de accidentes de tránsito en la unidad orgánica. En el interior del país, el cargo será asumido por quien ejerce la jefatura del área de prevención e investigación de accidentes de tránsito.
- b) Jefe del Planeamiento Operativo
- c) Tres o más Grupos Móviles de Investigación de Accidentes de Tránsito (GMIAT).

2) Grupo Móvil de Investigación de Accidentes de Tránsito (GMIAT).

- a) Jefe
- b) Tres o más Equipos Móviles de Investigación de Accidentes de Tránsito (EMIAT).

3) Equipo Móvil de Investigación de Accidentes de Tránsito (EMIAT)

- a) Jefe
- b) Adjunto
- c) Fotógrafo
- d) Chofer

b. Funciones

1) Del Jefe

- a) Efectuar la planeación de los servicios del área operativa y administrativa de la Unidad.
- b) Supervisar los procesos de investigación para la correcta aplicación de las técnicas y procedimientos empleados en la investigación de los accidentes de tránsito.





- c) Concurrir a la escena cuando el caso lo requiera.
- d) Dar la conformidad a las investigaciones policiales antes de ser evacuados.
- e) Efectuar el planeamiento de la capacitación del personal para su permanente actualización en las técnicas de investigación de accidentes de tránsito.
- f) Mantener coordinación con entidades públicas y/o privadas para el mejor desempeño de sus funciones.

2) Del Jefe de la Sección Planeamiento Operativo

- a) Efectuar la planeación de los servicios del área operativa de la Unidad.
- b) Dirigir y supervisar los procesos de investigación para la correcta aplicación de las técnicas y procedimientos empleados en la investigación de los accidentes de tránsito, en concordancia con la Legislación de Tránsito vigente.
- c) Concurrir a la escena cuando el caso lo requiera.
- d) Dar la conformidad a las investigaciones policiales antes de ser evacuados.
- e) Desempeñar las funciones inherentes a su jerarquía y grado, disponiendo las acciones convenientes relacionadas con el servicio que imparta al Comando de la Unidad.

3) Del Jefe del GMIAT.

- a) Disponer los servicios del área operativa de la Unidad.
- b) Supervisar directamente el proceso investigador desde su etapa inicial.
- c) Concurrir a la escena del accidente.
- d) Visar las investigaciones policiales en forma previa a la conformidad del Jefe Operativo.
- e) Desempeñar las funciones inherentes a su jerarquía y grado, disponiendo las acciones convenientes relacionadas con el servicio que imparta al Comando de la Unidad.

4) Del Jefe del EMIAT

- a) Comunicar y recibir los mensajes radiales y/o telefónicos relacionados con la intervención en accidentes de tránsito de su competencia.
- b) Colaborar con la disposición de los servicios del área operativa de la Unidad.
- c) Prestar auxilio y disponer el traslado de los heridos a los centros asistenciales.





- d) Tomar las providencias del caso para aislar convenientemente la zona del conflicto.
- e) Inspeccionar la escena del accidente.
- f) Tener cuidado con las evidencias, rastros, huellas y/o vestigios, evitando deteriorarlas; perennizando su recojo mediante acta en especial las de corta vida.
- g) Mediante acta recoger y examinar las evidencias por constituir elemento de juicio que permiten esclarecer el hecho y determinar el grado de responsabilidad de las unidades participantes.
- h) Entrevistar a los participantes, testigos y otros que fuera necesario
- i) Disponer que se tomen las fotografías relacionadas con el accidente
- j) Efectuar el proceso integral de la investigación mediante la valoración y el análisis de las evidencias y el cálculo estimado de la velocidad del o los vehículos participantes
- k) Formular el Informe o Atestado Policial (Anexo 03 y 04) del accidente, determinando los factores que han contribuido a su producción.
- l) Disponer el levantamiento del Diagrama del lugar del accidente.
- m) Solicitar las pericias criminalísticas que coadyuven al proceso investigatorio.
- n) Recibir las declaraciones del conductor o conductores, familiares del occiso, testigos, personal policial interviniente, personal de serenazgo y otros de interés investigatorio, así como de requerimiento fiscal.
- o) Mantener constante comunicación con el Representante del Ministerio Público que tenga conocimiento de la investigación del accidente de tránsito.
- p) Formular el documento que contiene la investigación policial, entregarlo a los órganos de supervisión para la visación y remisión a la dependencia policial de la jurisdicción donde se produjo el hecho.
- q) Orientar y coordinar los servicios de sus equipos, siendo responsable de la limpieza, presentación y actitudes correctas del personal a sus órdenes
- r) Cuidar el buen empleo del equipo y material a su cargo.

4) Del Adjunto

- a) Colaborar con el Jefe del EMIAT, en todo lo relacionado con el proceso investigatorio del accidente.





- b) Colocar las señales preventivas en el lugar del accidente y dado el caso el aislamiento de la escena del accidente.
- c) Efectuar las mediciones relativas al accidente de tránsito y las que ordene el Jefe del EMIAT.
- d) Colaborar con el Jefe del EMIAT en la ubicación y fijación de evidencias, así como de aquellas que deben ser recogidas previa acta para el posterior análisis.
- e) Conocer el manejo del equipo de radio transmisor receptor y la utilización del sistema Clave.
- f) Confeccionar el diagrama del accidente.
- g) Colaborar con el Jefe del EMIAT en el mantenimiento y conservación del equipo.
- h) Proporcionar información básica documentada respecto a los elementos hombre, vehículos participantes o implicados en el accidente de tránsito.

5) Del Fotógrafo

- a) Filmar y tomar las vistas o escenas ordenadas por el Jefe del EMIAT.
- b) Tener a su cargo la limpieza y conservación del material.
- c) Colaborar con el Adjunto y Jefe de EMIAT durante la intervención del accidente de tránsito.

6) Del Chofer

- a) Conducir el vehículo del EMIAT observando estrictamente las reglas de Tránsito.
- b) Velar por el buen funcionamiento, conservación y limpieza del vehículo
- c) Cuidar y estar en condiciones de emplear eficientemente el equipo y material de que está dotado el EMIAT
- d) Conocer la utilización del sistema Clave.
- e) Estacionar el vehículo en forma reglamentaria y en condiciones de que la seguridad y el control sea eficaz.
- f) Colaborar con el Adjunto en la colocación de las señales preventivas para aislar la escena del accidente.
- g) Cooperar en las mediciones que se efectúan en el lugar del accidente, así como en la fijación y recojo de evidencias.
- h) Conocer el funcionamiento y utilización de los equipos de investigación (alcoholímetros, contómetros, radares de velocidad, brújulas, linternas, etc.)





- i) Colaborar con el Adjunto y Jefe de EMIAT durante la intervención del accidente de tránsito de ser el caso.

2. Recursos humanos

El personal de la Policía Nacional del Perú que forma parte de las Unidades de Investigación de Accidentes de Tránsito deberá reunir los siguientes requisitos:

a. Para el personal que presta servicios en las unidades especializadas

- 1) Ser egresado de los cursos de capacitación y de especialización institucional relacionados con la investigación de accidentes de tránsito.
- 2) Haber seguido cursos afines al tema de Investigación.
- 3) Ser titular de licencia de conducir vehículos motorizados.
- 4) Tener conocimiento avanzado sobre:
 - a) Metodología de investigación científica.
 - b) Levantamiento de planos y confección de diagramas de colisión.
 - c) Mecánica general y primeros auxilios
 - d) Principios básicos de la ofimática.

b. Para el personal que presta servicios en las SIATs de las Comisarías PNP

- 1) Ser egresado de los cursos de capacitación institucional relacionados con la investigación de accidentes de tránsito.
- 2) De preferencia, haber seguido cursos afines al tema de investigación.
- 3) Ser titular de licencia de conducir vehículos motorizados.
- 4) Tener conocimiento básico sobre:
 - a) Metodología de investigación científica.
 - b) Levantamiento de planos y confección de diagramas de colisión.
 - c) Mecánica general y primeros auxilios
 - d) Principios básicos de la ofimática.

3. Logística

El personal policial para el mejor cumplimiento de su misión en la investigación especializada de accidentes de tránsito deberá contar con vehículos, materiales y equipo que le permita máxima eficiencia y seguridad en su intervención.





a. Vehículos

- 1) Deberán ser uso exclusivo del servicio, con características que le permitan maniobrabilidad en las actividades, intervención e investigación de los accidentes.
- 2) Su número estará supeditado al área geográfica que abarca la jurisdicción policial

b. Material y Equipo

- 1) Radio transmisor-receptor
- 2) Alcohóímetros
- 3) Equipo de luces de seguridad
- 4) Chalecos reflectantes
- 5) Conos reflectantes
- 6) Cinta métrica
- 7) Cinta para aislar la zona del accidente
- 8) Máquina fotográfica con flash
- 9) Filmadora
- 10) Grabadora portátil
- 11) Linterna de mano
- 12) Lámpara “busca huellas” de luz blanca
- 13) Flejes indicadores de evidencias
- 14) Señales de: PARE, DESVÍO, SE INVESTIGA ACCIDENTES, ETC.
- 15) Bolsas plásticas y todo aquello que técnica y científicamente permitan el recojo de evidencias.
- 16) Botiquín de emergencia
- 17) Camilla plegable
- 18) Yeso, tiza
- 19) Escoba de mano
- 20) Mantas, cobertores
- 21) Guantes quirúrgicos
- 22) Guantes de cuero para manipular partes metálicas.
- 23) Mascarilla
- 24) Cubre zapatos (Borceguíes)

B. Normas técnicas

1. Traslado al lugar del accidente

- a. El Jefe de Equipo dispondrá que el chofer proceda a ubicar en el plano de la jurisdicción el lugar del accidente, con el objeto de elegir la ruta más rápida y segura.
- b. El Jefe de Equipo dispondrá que el Adjunto realice una revista previa del vehículo, material y equipo, con el objeto de verificar su buen estado de funcionamiento y facilidad de uso.



- c. El Jefe de Equipo mantendrá constante enlace radial y telefónico con la central de operaciones.
- d. El Jefe de Equipo señalará la velocidad de viaje, considerando la gravedad del accidente y la obligatoriedad de transitar en compatibilidad con la seguridad pública.
- e. El uso de señales audibles y visuales se hará en los casos necesarios y de conformidad a lo dispuesto reglamentariamente para los vehículos de emergencia.
- f. Al llegar a la escena se observará a los vehículos que la abandonan, anotando número de matrícula y alguna otra característica.

2. En el lugar del accidente

- a. Estacionar el vehículo en forma conveniente, respetando la reglamentación de tránsito, salvo casos de fuerza mayor, en todo caso se priorizará que su ubicación contribuya a la seguridad del personal EMIAT, especialmente en las noches.



- b. Aislar el lugar del accidente efectuando el desvío de la corriente de tránsito y si fuese necesario, adoptando las medidas preventivas pertinentes para evitar peligros, congestionamiento u otros accidentes.





- c. Aprovechar el estacionamiento del vehículo en algunos casos.
 - 1) Para protegerse de frente y/o de la parte posterior.
 - 2) Para hacer uso de la luz de estacionamiento, de la circulina y/o de los faros anteriores como medida de prevención.
 - 3) Para usarlo como barrera u obstáculo.

- d. En caso de haber lesionados.
 - 1) Se les procurará atención inmediata y se solicitará, de ser posible, la presencia de un profesional médico.
 - 2) Si a consecuencia del accidente resultaren muertos, se les cubrirá con mantas sin moverlos del lugar en que se encuentran hasta que la autoridad competente disponga su levantamiento, evitando su sobre exposición.
 - 3) Se tomará nota de los lugares donde son trasladados los lesionados.
 - 4) Se adoptará los medios necesarios para la custodia de las pertenencias de los heridos.

- e. Se pondrá especial interés en la comunicación al Representante del Ministerio Público, para el inicio de las diligencias de investigación.

- f. Solicitar al Representante del Ministerio Público la participación del EMIAT con el médico legista en el estudio del cadáver para conocer la orientación de las lesiones y su relación en la causa de muerte, en el caso que el representante del ministerio público delegue esta actividad en el personal especializado, formulará el acta respectiva, haciendo constar dicha diligencia.

- g. Indagar por testigos del accidente, realizando las entrevistas correspondientes.

- h. Interrogar a las personas que hubieran tenido participación en el accidente, como conductores o pasajeros, determinando la condición de ecuanimidad de los primeros.

- i. Ubicar o registrar cualquier evidencia susceptible de pronta desaparición, adoptando las medidas necesarias para proteger, recoger previa acta y trasladar aquellas que requieren posterior análisis o pericias criminalísticas.

- j. Tomar nota de la posición de la unidad o unidades de tránsito, ubicar el punto de impacto y el posible ángulo de colisión.

- k. Revisar y registrar minuciosamente el estado y sistema de los vehículos.





- I. Estudiar las huellas, manchas, indicios y otras evidencias.
- m. Realizar las mediciones que fueran necesarias para la investigación y confección del diagrama.
- n. Fijar la escena del accidente, mediante acta, fotografías, croquis o dibujos, considerando un punto de referencia válido.
- o. Realizar el estudio de los sistemas y daños que presente el vehículo participe del accidente previa acta.
- p. Recoger los restos (micas, faros, parabrisas, etc.), y demás autopartes encontrados en el lugar del accidente previa acta.
- q. Revisar minuciosamente todos los apuntes tomados.
- r. Disponer el restablecimiento de la circulación en el lugar de los hechos, tan pronto sea posible.
- s. Es preciso señalar que todas las diligencias que realice el personal especializado deberán contar con la presencia del Representante del Ministerio Público, formulando las actas de dichas diligencias, las cuales deberán cumplir los siguientes preceptos mínimos:
 - 1) Consignar hora de inicio y conclusión de la diligencia, fecha día, mes y año, lugar, nombres y apellidos y unidad policial del personal interviniente.
 - 2) Consignar la hora y medio de comunicación al Ministerio Público, precisándose el nombre del Fiscal que recibe la comunicación.
 - 3) Redactar el documento con buena ortografía, letra legible, entendible y respetando los márgenes.
 - 4) Las actas no deben de tener borrones, debiendo de rehacerse en caso de alguna equivocación en su redacción.
 - 5) El acta debe ser leída antes de ser firmada por todos los que participan en la diligencia, es decir el denunciante, testigo, intervenido, fiscal, peritos y el personal PNP interviniente. En caso alguien no puede firmar se dejará constancia en el acto y si alguien no sabe firmar podrá hacerlo en su lugar otra persona, a su pedido o bien un testigo de actuación, sin perjuicio de imprimir su huella digital.





- 6) En caso que cualquiera de las partes involucradas se negará a firmar el acta levantada, dejará constancia en acta y se consignará el motivo.
- 7) Toda acta se debe de levantar o formular en el lugar de los hechos (in situ), sin embargo, se puede levantar en un lugar distinto, debiendo consignar al final, la razones para ello: *“la presente acta se levantó en... lugar distinto.... (nombre de la comisaría, hospital, etc.), por medidas de seguridad, por lo peligroso de la zona, etc.”*.
- 8) Toda acta se formulará en original y copia, pero en ambas las firmas deben hacerse con bolígrafo por las partes, no debiendo hacerlo sobre papel carbón.
- 9) El registro personal deberá ser realizado por un solo efectivo policial, quien levantará y suscribirá el acta correspondiente, conjuntamente con el intervenido o testigo.
- 10) El acta de intervención policial será levantada en último lugar, consignándose tanto la hora de la intervención, de inicio de levantamiento del acta y la hora de cierre.

3. Después de abandonar el lugar del accidente e iniciado el trabajo de investigación, es necesario tener en cuenta lo siguiente:

- a. Por tratarse el accidente de tránsito fatal un hecho relevante, el proceso se iniciará con la elaboración del plan de investigación correspondiente.
- b. Respecto de las evidencias recogidas y después de su embalaje, lacrado, sellado y firmado, se generará la correspondiente cadena de custodia, que se inicia luego de terminada el Acta de Levantamiento de indicios o evidencias.
- c. Las actas de hallazgo, recojo, incautación, levantamiento de evidencias, etc. se desplazarán conjuntamente con la evidencia y su cadena de custodia, culminando en la autoridad competente.





d. Dentro del proceso de investigación se llevarán a cabo principalmente las siguientes diligencias, observando como premisa que el Fiscal deberá participar de preferencia en todos los actos de investigación; sin embargo, es obligatoria su presencia en la declaración del investigado, así como de su abogado defensor particular o el defensor público (en este supuesto, el Fiscal coordinará la asignación del defensor de oficio; además el EMIAT deberá:

- 1) Solicitar el reporte de requisitorias, antecedentes policiales y otros necesarios del intervenido.
- 2) Constatar el domicilio y trabajo de los implicados.
- 3) Obtener el diagnóstico de los heridos y el resultado del Dosaje Etílico y/o Examen Toxicológico, el protocolo de necropsia y la causa de muerte.
- 4) Recibir la manifestación o declaración de los participantes y testigos, así como el propietario de los vehículos.
- 5) Examinar, analizar y comparar las evidencias, cotejándolas con las fotografías y filmaciones obtenidas.
- 6) Calcular en caso de ser posible, la velocidad mínima probable, de los vehículos participantes.
- 7) Aplicar la técnica del cotejo de niveles para establecer la relación causa-efecto en daños y lesiones.
- 8) Analizar las versiones obtenidas, sometiénolas a un proceso riguroso de contrastación para confirmar o descartarlas.
- 9) Confeccionar el diagrama de colisión.
- 10) Establecer los factores y determinar las infracciones que se hayan cometido a las disposiciones legales vigentes.
- 11) Concluir el Atestado o Informe Policial por duplicado, dándole el trámite correspondiente al original y archivando el duplicado.

4. Actividades Conexas

a. Protección de la vida y la propiedad

La investigación de un accidente de tránsito debe rodearse en todo momento de las más estrictas normas de seguridad, por cuanto de ello depende no sólo la eficiencia de la intervención, sino también la vida y la propiedad de todos aquellos que se encuentran circunstancialmente dentro del área comprometida.

b. Aislamiento del área

- 1) Colocar las señales preventivas, demarcando la zona de forma tal que permita un aislamiento general.





- 2) Estacionar el vehículo en que se ha ido a intervenir, en un lugar que no exponga a riesgos ni cause congestiones o impida el acceso de los vehículos de emergencia.

c. Prevención contra los incendios

Revisar el área a fin de detectar material inflamable, cortos circuitos, etc., para neutralizar sus posibles efectos. En caso de producirse fuego, se rescatará de inmediato a los ocupantes del vehículo, se alejará a los curiosos y se retirará cualquier bien movable que hubiera en las cercanías.

d. Prevención contra robos

Desplegar una vigilancia constante para evitar sustracciones, actos de rapiña o de vandalismo, debiendo tener presente ciertas circunstancias que estimulan estas actividades dolosas, como son: la hora, lugar, aglomeración, esparcimiento de objetos, etc.

e. Asistencia a víctimas

- 1) Auxiliar a los heridos para que sus lesiones no se agraven o compliquen.
- 2) Solicitar el transporte de los heridos en los vehículos que transitan por el lugar anotando el número del vehículo, así como el nombre del conductor y el número de la licencia de conducir.

f. En caso de cadáveres

- 1) Cubrirlos hasta que la autoridad competente autorice su traslado a la morgue respectiva.
- 2) Ubicar la posición en que quedó con relación a un punto de referencia previamente establecido, antes de trasladarlo.
- 3) Tomar una fotografía panorámica con relación al lugar del accidente y otra exponiendo las lesiones que presente.

g. Entrevista a conductores y testigos

- 1) Se procederá a entrevistar a los conductores y testigos, acumulando toda información pertinente que ayude a confirmar o descartar opiniones basadas en la observación o en comentarios.
- 2) Se procurará que la entrevista sea lo más pronto posible inmediatamente después del accidente.





3) Se tendrá en cuenta en la obtención de información los siguientes principios:

a) **Ser objetivo.**

Procurar ocultar sus sentimientos y mantenerse al margen de la situación originada como consecuencia del accidente.

b) **Ser positivo.**

El investigador debe hacer preguntas de manera directa, concisa y clara.

c) **Ser específico.**

Para obtener respuestas útiles, asegurarse de que el conductor o testigo comprenda bien las preguntas formuladas con la misma claridad que se desea tener las respuestas.

d) **No sugerir las respuestas.**

El investigador no debe tratar de imponer sus propias opiniones a las personas de interroga.

e) **Evitar los conflictos.**

En lo posible evitar las discusiones entre conductor y testigos y de modo especial, entre aquellos y el investigador. Para ello debe mantenerse separados.

f) **Ser flexibles.**

El investigador no debe tratar de seguir rígidamente la rutina de formular las preguntas ajustándose a un método.

g) **Comprobar las declaraciones.**

La información obtenida carecerá de valor si no es exacta. Siempre que sea posible, procure comprobarla.

h) **No turbar al entrevistado.**

Algunas personas se turban con más facilidad que otras, especialmente cuando se trata de dar informaciones personales. Siempre que sea posible trate de llevar a la persona aparte.

h. **Los conductores como fuentes de información.**

Los conductores siempre deben ser considerados como parte importante e interesada, si se tiene en cuenta que su exposición





los pueda afectar en una u otra manera. Por consiguiente, su declaración debe tomarse con cierta cautela y en toda circunstancia debe estar sujeta a verificación.

Después de localizar a los conductores:

- 1) Solicitar la licencia de conducir, tarjeta de identificación vehicular, certificados SOAT e inspección técnico vehicular y demás documentos exigibles en función al tipo de servicio realizado.
- 2) Revisar la licencia de conducir para constatar la descripción y las restricciones que pueda tener.
- 3) Recabar de los conductores la información necesaria, tales como: nombres, ocupación, direcciones, etc.
- 4) Recabar de cada conductor una descripción de las circunstancias del accidente.
- 5) Si el conductor indica que está desconcertado al interrogársele, pedir que dibuje un diagrama del lugar de accidente y que indique las circunstancias previas el evento.

i. Los testigos como fuente de información.

- 1) Buscar testigos observando cuidadosamente la aglomeración de personas formadas alrededor del accidente.
- 2) Observar con atención a las personas que hablan mucho, en las que rodea la gente, en los individuos que señalan, etc.
- 3) Observar con atención a las personas que gesticulan o describen el accidente a otros.
- 4) Dar al testigo la oportunidad de describir su versión completa, antes de interrogarlo y determinar su validez.
- 5) Probar al testigo en apreciación de distancias, colores, velocidad etc., induciéndolo a que relate su versión sobre el terreno, mostrando los hechos que apreció.
- 6) Tratarlos con cortesía a la vez que con firmeza.
- 7) Establecer si los testigos son parte desinteresada o si son conocidos o amigos de los participantes.





- 8) Establecer claramente la ubicación que tenían en la escena del suceso para verificar si desde su posición podían ver lo que declaran.
- 9) Procurar obtener declaraciones escritas de los testigos cuando el caso que se está investigando así lo requiera.

j. Estudio de los participantes en el accidente.

- 1) El estudio de los signos exteriores manifestados inmediatamente después del accidente, así como su conducta en el momento o después, pueden conducir a establecer las causas que expliquen el porqué del evento. Para el efecto se procurará verificar si algún factor psico-somático o de otra naturaleza ha podido afectar el comportamiento del conductor o del peatón antes del accidente.
- 2) A través de un estudio de las lesiones, de la ubicación y posición, así como de la ropa y otras prendas de la víctima, particularmente en atropellos, se puede llegar a conclusiones interesantes de la forma cómo se produjo el accidente. Este examen cobra mayor interés en los casos de fuga del causante, dado que, en ellos, el cuerpo de la víctima, constituye la mayor evidencia que se obtiene.
- 3) El examen del vehículo, o de los vehículos que han intervenido en un accidente, es importante para establecer la forma en que se produjo. Además, puede ayudar a esclarecer la inocencia o culpabilidad del conductor, por la presencia de evidencias que despejan incógnitas surgidas en la investigación. Como generalmente las versiones de los conductores difieren, el cotejo de niveles de los daños que presentan los vehículos permite ratificar o rectificar lo expuesto por las partes y aclarar la forma y circunstancias en que se produjo el hecho.
- 4) La vía de circulación también provee evidencias, muchas veces valiosas, las que, como tal deben ser examinadas con detenimiento. Entre ellas pueden ser mencionados los objetos sólidos o líquidos caídos de la propiedad dañada, los deterioros en la superficie de la vía, la acumulación del material removido por el impacto o por el arrastre, las marcas de las llantas, las melladuras que produce el roce del material metálico, etc.
- 5) Todas estas evidencias deberán dimensionarse, graficarse en croquis previa localización, y fotografiarse, pues su detenido análisis y cotejo ayudará a resolver problemas de





reconstrucción, así como de estimación, de velocidades, en los momentos previos y posteriores al evento.

- 6) A fin de eliminar el cálculo aproximado y la posterior duda de ubicación, se deberá localizar con exactitud el lugar de detección de la evidencia, para trasladar el croquis la medida precisa tomada con la cinta métrica.

5. Elementos de Apoyo

a. Del registro fílmico y fotográfico

La fotografía y la filmación recogen con exactitud la realidad que se pone ante el objetivo; sin embargo, la posición del operador, así como el grado de acercamiento, puede conducir a ciertas distorsiones. Por esa razón se debe tener mucho cuidado en las tomas, con el objeto de evitar errores de perspectivas, ya que la fotografía y/o filmación es una prueba de gran eficacia cuando se tiene que aclarar mecanismos de producción de accidente, al efecto es conveniente colocar una cinta métrica.

b. Fotografías y filmaciones necesarias

- 1) Aspecto general del accidente y naturaleza de la vía, también conocida como “vista panorámica”
- 2) Emplazamiento de los vehículos, punto de impacto y posición final de las Unidades participantes.
- 3) Daños materiales del vehículo; pudiendo incluirse las fotografías de las víctimas
- 4) Naturaleza, situación y ubicación de los elementos transitorios, comprendiendo en esta denominación las evidencias.

c. Fotografías y filmaciones de conjunto

El vehículo debe ser encuadrado en relación con los demás elementos. Principalmente en los casos de choque, atropello, etc., es indispensable facilitar a través de las fotografías la relación con otro vehículo, la víctima, objetos, etc.

Se debe procurar que quede perfectamente localizado el vehículo y todos los objetos situados dentro del campo fotográfico. La distancia de obtención de la toma es variable según el número de objetos que deben quedar dentro del lente, pero debe tenerse en cuenta que todas las tomas han de hacerse a la misma distancia para conservar así el sentido de proporcionalidad.

d. Fotografía y/o filmaciones de daños

Son importantes porque ayudan en la reconstrucción del accidente, así como en la constatación y valoración de los daños, por lo menos de las zonas exteriores.





e. Fotografía y/o filmaciones de la víctima

Siempre son de interés las fotografías de la posición de la víctima en el lugar de los hechos, cuando se trata de un cadáver

También deben obtenerse fotografías de las lesiones y huellas sobre la propia víctima, cuando por su forma, distribución o cualquier otra circunstancia, pueden servir posteriormente para aclarar el accidente.

Será de mayor importancia, en caso de fuga del vehículo causante de las lesiones.

f. Fotografía y/o filmaciones de las evidencias

Es importante recoger fotográficamente las huellas y restos de todo tipo que hayan quedado sobre la vía como consecuencia del accidente.

Las manchas de grasa, líquido, huellas de frenada, etc., debe tenérselas perfectamente identificadas con vistas fotográficas.

g. Del levantamiento del Diagrama.

Se confecciona en base al croquis realizado en el mismo lugar, el que habrá recogido todos los datos a mano alzada, así como las medidas exactas que posteriormente serán convertidas a escala para su traslado al diagrama.

El croquis, convertido posteriormente en plano, ha de contener exactamente todos los datos y vestigios que puedan encontrarse dentro de la urgencia del levantamiento, los cuales servirán para graficar con toda exactitud el escenario donde se produjo el accidente y la forma secuencial de la cadena de eventos.

Elementos del Diagrama

1) Líneas.

Muestran la posición general de las cosas, orillas de la vía, borde de la calzada, sardineles, separadores, bermas, etc.

2) Símbolos.

Representan en tamaño reducido objetos comunes con signos convencionales, tales como: postes, vehículos, señales de tránsito, etc.

3) Letras y palabras.

Se utilizan para la identificación de evidencias e indicios.

4) Números.

Casi siempre expresan magnitudes como también sirven para la identificación.





6. El Informe o Atestado Policial (Anexo 03 y 04)

a. Su importancia como documento de investigación técnica

- 1) El Atestado o Informe Policial es el documento que contiene el razonamiento técnico de la evolución del accidente de tránsito, así como la información que sustente los factores que han contribuido al hecho.
- 2) El Atestado o Informe Policial es elaborado por el personal de las Unidades Especializadas de la Policía Nacional del Perú, y de las Comisarías en los casos que le compete, en las investigaciones de accidentes de tránsito para su trámite a la autoridad judicial competente.

b. Su estructura

El Atestado policial de Investigación de Accidentes de Tránsito, consta de SIETE (07) partes principales generales y en cada una de ellas se efectúa un estudio detallado y pormenorizado de diferentes aspectos relacionados al accidente de tránsito en sí, adicionalmente un punto más está destinado a los anexos que como instrumentos tangibles sirven para corroborar lo vertido en la investigación. En los casos de investigación de accidentes de tránsito con fuga, se omite en consignar la "acción preventiva". Dichas partes son:

1) Información

Transcripción de la ocurrencia policial.

2) Datos de la intervención.

En esta primera parte del Informe Policial o Atestado, se consignan tres aspectos de la investigación con indicación de los datos obtenidos en primera instancia, sin efectuar un estudio detallado de ellas:

a) Situación.

Es la toma de contacto con el accidente de tránsito por parte del investigador en la cual se debe anotar en forma genérica todo lo relacionado al accidente como es:

(1) Clase de accidente

Se consignará el nombre de la clase del accidente ocurrido.

Para el efecto se emplearán los siguientes términos, con la indicación seguida si se tratara de fuga:

(a) Atropello (Atropello y fuga, etc.)





- (b) Choque
- (c) Volcadura
- (d) Caída
- (e) Incendio
- (f) Despiste
- (g) Especial

(2) Consecuencia

Corresponde al resultado del suceso (fatal cuando hay muertos, lesiones en caso de heridos y daños cuando la propiedad resulte afectada).

(3) Lugar y jurisdicción

Se consignará el lugar donde se produjo el accidente, con indicación del número de la cuadra o kilómetro donde ocurrió, y la jurisdicción policial a la que corresponde. *Ejemplo: Av. Arequipa cuadra 32 - Comisaría de Miraflores.*

(4) Fecha y hora del accidente

Se indicará el día, mes, año y hora aproximada en que se produjo el accidente.

(5) Fecha y hora de la comunicación

Se indicará en caso la comunicación sea telefónica o verbal.

(6) Fecha y hora de la intervención

Señalará el momento en que el personal especializado inicia la investigación en el suceso.

(7) Unidades participantes

Se indicará en forma concisa la clase del o los vehículos y sus placas de rodaje; si se tratara de peatones, se consignará el nombre completo y su edad entre paréntesis; de tratarse de objetos dentro de la vía su descripción clara (guardavías, semáforo, etc.). Se continuará enumerando secuencialmente tantas unidades como participantes hubiere en el accidente

(8) Clase de vía y zona

Se señalará la denominación genérica de la vía o vías que tienen relación con el accidente, asimismo la zona y lugar preciso donde ocurrió, para el efecto se consideran términos como: Avenida, jirón, pasaje, calle, carretera, etc. *Ejemplo: Carretera zona rural.*





b) **Diligencias efectuadas**

Diligenciamiento de la documentación urgente y necesaria para la investigación, así como la de requerimiento fiscal.

c) **Documentos recibidos**

Documentación diligenciada y que fuera recibida hasta la culminación de la investigación.

3) **Identificación de las Unidades de Tránsito**

a) **Vehículo participante**

(1) **Características**

Se nominará las características que identifiquen a la unidad correspondiente; para tal efecto se debe tener en cuenta la clasificación del vehículo conforme a la norma vigente, además de sus características generales como placa de rodaje, clase, marca, modelo, tipo, año de fabricación, color.

(2) **Medidas**

Se consignarán las dimensiones del vehículo que físicamente sean constatadas, dentro de esto se considera lo siguiente:

a **Longitud total:** Es la distancia entre el extremo anterior y el extremo posterior de un vehículo, tomándose la parte más saliente de ambos extremos.

b **Ancho máximo:** Es la longitud transversal del vehículo.

c **Altura:** Es la distancia entre la superficie de rodadura y la parte más alta del vehículo.

d **Distancia entre ejes:** Es la medida tomada de la parte céntrica de la rueda anterior a la rueda posterior (centro) del primer eje al segundo eje y así sucesivamente.

e **Superficie de rodamiento de las llantas:** Es la medida de la parte que hace contacto con la vía cuando la llanta, como está en posición vertical, esta medida deberá tomarse de cada una de las llantas que sean diferentes unas a otras.





- f **Vía externa:** Es la distancia entre la parte exterior de las ruedas de un eje, para efectos de las medidas se deben tomar las que corresponden a todos los ejes, sin importar si las medidas son coincidentes entre sí.
- g **Vía interna:** Es la distancia entre la parte interior de las ruedas de un eje, su medición se hace con la misma consideración que lo enunciado en el punto anterior.
- h **Duales:** Es la medida de la superficie de las bandas de rodamiento y el espacio existente entre ellas, únicamente en las posteriores.

(3) Sentido de circulación

(4) Lugar y destino de recorrido efectuado.

(5) Documentos

- a Tarjeta de Identificación Vehicular
- b Certificado SOAT
- c Certificado de Inspección Técnica
- d Otros

(6) Examen del vehículo

Se indicará toda la información relativa al estudio pertinente del vehículo, tanto interior como exteriormente y en forma separada su estudio individual por sistemas.

- a Externo
- b Interno
- c Por sistemas

(7) Daños

Se indicará los daños ocasionados como consecuencia del accidente que se investiga haciendo referencia a daños que no guardan relación con el evento.

(8) Conductor

a Generales de ley

Se anotará los datos personales de la persona que conducía el vehículo, como nombres y apellidos completos, lugar y





fecha de nacimiento, estado civil, ocupación, profesión, centro de trabajo, domicilio, documento de identidad nacional, Todos los datos deberán ser cotejados con la información del RENIEC.

b **Diligencias efectuadas**

1. De reconocimiento y/o confrontación
2. Entrevista
Se expondrá en forma de encuesta las respuestas dadas por el conductor en relación al accidente y a cualquier otra pregunta que le pudiera hacer el investigador.
3. Manifestación o Declaración
4. Observaciones
Servirá para especificar la fecha y hora de la entrevista, así como el estado síquico (superficial) y el estado físico del participante, particularmente las muestras de ecuanimidad o ecuanimidad que pudiera mostrarse siempre que la intervención sea inmediata. En caso de fallecimiento del conductor se hará mención de ello y el lugar donde fue encontrado.
5. Examen del cadáver (en caso de su fallecimiento)
 - Ubicación
 - Estudio de ropas
 - Estudio de lesiones

c **Documentos instrumentales**

1. Licencia de conducir
2. Dosaje Etílico
3. Examen toxicológico
4. Certificado Médico Legal
5. Récord del conductor
6. Protocolo de necropsia
7. Revisión técnica
8. Peritaje de daños
9. Antecedentes y requisitoria

b) Peatón





Se seguirán los mismos casos indicados en el literal a), en caso de tratarse de otro vehículo (choque), pero si se tratara de un atropello o caída, la información contendrá lo siguiente:

- (1) **Generales de ley**
- (2) **Sentido de desplazamiento**
- (3) **Actividad desarrollada en el lugar**
- (4) **Observaciones**
- (5) **Diligencias efectuadas**
 - a Manifestación o Declaración del familiar
 - b Observación
Se indicará si la persona falleció o no en el lugar del accidente, si fue auxiliado indicar por quien, y hacia donde fue conducida, así como de encontrarse en el lugar del accidente se hará mención de ello indicándose las lesiones apreciadas a simple vista.
 - c **Examen del cadáver**
 - 1 Ubicación
 - 2 Estudio de ropas
 - 3 Estudio de lesiones.
- (6) **Documentos instrumentales**
 - a Dosaje etílico
 - b Examen toxicológico
 - c Reconocimiento Médico Legal
 - d Protocolo de Necropsia
Se anotará el número del protocolo y el lugar donde se practicó, para a continuación proceder anotar las lesiones de interés para la investigación.
- (7) **Acta de levantamiento de cadáver**
 - Estudio de las prendas de vestir
 - Estudio de lesiones

4) **Versiones con relación al evento**

a) **Del efectivo policial interviniente**

- (1) Generales de Ley
- (2) Manifestación o Declaración
- (3) Observaciones

b) **Testigos**





(1) Presenciales

- (a) Generales de ley
- (b) Aspectos de la testificación
 - 1 Forma y obtención de su testimonio
 - 2 Posición y ubicación durante el evento
- (c) Entrevista
- (d) Manifestación o Declaración.

(2) Referenciales

- (a) Generales de ley
- (b) Aspectos de la testificación
 - 1 Forma y obtención de su testimonio
 - 2 Posición y ubicación durante el evento
- (c) Entrevista
- (d) Manifestación o Declaración

5) Descripción analítica

a) Inspección Técnico Policial

Esta parte del Informe Técnico corresponde ya a la investigación propiamente dicha, debiendo anotarse el día y hora en que se efectuó.

(1) Llegada al lugar del evento

(2) Método utilizado de ingreso a la escena del evento

(3) Perennización

(4) Referente a la vía

Descripción detallada de la configuración de la vía o vías comprometidas en caso de ser intersección además se hará mención si ésta es de una o más calzadas, si se encuentra canalizada en senderos, su configuración, si posee separador, central o laterales, si tiene jardín, si la vía se encuentra ubicada en una zona rurales hará mención sobre la existencia de bermas, cunetas; asimismo, si en dicha vía existen señales reguladoras, preventivas e informativas y en general hacer un estudio pormenorizado de toda la vía.

a Configuración de la vía

Se especificará se la vía es Recta, Curva (abierta – cerrada), Sinuosa, plana, con inclinación (subida - bajada)

b Material y estado de la calzada





Se indicará el material de construcción de la superficie de la vía, el estado de uso, conservación o mantenimiento. Se hará mención si la calzada tiene una modificación temporal por razones ajenas a su característica como el caso de una obstrucción en su nivelación (hueco, bache, giba, encalaminado).

*Ejemplo: Cemento en buen estado de uso seco.
Tierra afirmada en regular estado – húmedo.*

c Dispositivos de control de tránsito

Se anotarán todas las marcas, señales y dispositivos auxiliares cuya función en la vía sea la de regular el tránsito.

d Ordenamiento del tránsito

Se mencionará con claridad, pero sin extensión, las marcas en la calzada, señales o semáforos que hay en el área así, como la presencia de efectivos policiales que regulan el tránsito. Se hará mención si el tránsito vehicular es de un solo o doble sentido, si consta de una o más calzadas, jardines, separadores, etc.

e Área de maniobrabilidad

Se debe hacer constar si el área de maniobra es amplia o restringida en la vía con respecto a los vehículos u otras circunstancias presentes.

f Iluminación

Se tendrá presente que la vía se hace visible por efectos de dos clases de iluminación, la natural (luz del día) y la artificial (producto del alumbrado público o de la luz de los faros del vehículo); se indicará su grado de intensidad. *Ejemplo: Natural o Artificial deficiente.*

g Visibilidad

Se tendrá en cuenta el grado de amplitud de visibilidad de la vía, desde la posición en que se encontraba la persona (conductor o peatón), y se señalará las obstrucciones o limitaciones que pudiera haber dentro del campo visual. *Ejemplo: “Amplia” o “restringida por vehículos estacionados”.*

h Intensidad vehicular





Es la frecuencia con que se transitan los vehículos por determinada vía, siendo esta continúa, discontinua y escasa.

i Fluidez vehicular

Se tomará en cuenta la rapidez con que transitan los vehículos, en horas similares a aquellas en que se produjo el accidente, pudiendo ser: rápida, media o lenta.

(5) Medidas de la vía

(6) Condiciones climatéricas

Se indicará la condición del medio ambiente, así como cualquier fenómeno atmosférico que estuviera ligado directamente con el hecho, al extremo de constituir uno de los factores contributivos o modificatorios de la visibilidad.
Ejemplo: Neblina baja y lluvia.

(7) Punto de referencia

Para el efecto se tomará como punto de referencia un elemento fijo de la vía que sea identificable y visible.

Deberá indicarse que objeto se toma como punto de referencia, identificándolo y ubicándolo. Este punto de referencia va a servir para fijarlo en el plano para la toma de medidas, evidencias, punto de impacto y posiciones finales de las unidades de tránsito.

(8) Referente a los indicios

Se debe enumerar cada uno de los indicios y/o evidencias encontradas a inmediaciones del lugar del accidente, sin analizar el cómo y el porqué; debiéndose consignar:

- Lugar donde se encontró las evidencias, fijándolas con relación a un punto de referencia.
- Si se trata de evidencias físicas (huellas de frenada, tiznadura, melladuras o despojos, tales como fragmentos de vidrio u otro material proveniente del vehículo o la vía) o biológicas (manchas de sangre, etc.), en las que haya inicio y término; se indicará el ancho, longitud y





orientación, fijándose el inicio y final con relación al punto de referencia.

En todos los casos los indicios y evidencias se individualizarán en función a sus características.

- Físicos (huellas, melladuras, manchas, líquidos, etc.).
- Biológicos (de naturaleza humana, vegetal o animal).
- Materiales (restos, fragmentos, partículas, etc.).

(9) Zona del conflicto

Se hará constar el punto donde se produjo el impacto, en caso de choque, atropello y el punto de caída o volcadura en caso de tratarse de este tipo de accidentes.

Procediendo a fijarlo en el plano con relación al punto de referencia de acuerdo a las medidas. Si no se llega a establecer el punto exacto por falta de evidencias, se debe hacer referencia solamente por aproximación tomándose en cuenta lo manifestado por el conductor o testigo.

1. Área del conflicto
 - a. Área del impacto
 - b. Punto del despiste
 - c. Área de la volcadura
 - d. Área de caída

(10) Posiciones finales

Tratándose de vehículos se procederá a indicar el lugar donde quedó, hacia donde se encuentra orientada su parte anterior, fijándola con relación al punto de referencia.

Si se trata de personas se indicará igualmente donde fue encontrada, orientación de la cabeza y finalmente se pueda fijar con relación al punto de referencia.

b) Determinación de velocidad

Se calcula la velocidad mínima probable de cada uno de los vehículos motorizados, básicamente por la huella de frenada u otros elementos de juicio tangibles. En caso de no encontrarse huella de frenada u otro elemento que haga posible el cálculo, se hará referencia





a la velocidad manifestada por los conductores con un análisis que ratifique o desvirtúe lo expuesto por ellos.

Independientemente de la cuantificación en valores numéricos, deberá evaluarse en términos cualitativos, a fin de determinar si la velocidad desarrollada estuvo en función de los riesgos objetivos que debieron ser percibidos por el conductor.

c) Análisis comparativo de daños

Se efectuará de igual manera un estudio detallado y minucioso de los daños ocasionados en los vehículos participantes con la finalidad de determinar, mediante cotejo de niveles, el daño que presenta un vehículo, y si ha sido a consecuencia de un choque por el daño que presenta igualmente el otro debiendo estudiarse para el efecto, ubicación, forma, magnitud, orientación y dimensiones, aparte de los daños.

El estudio de los daños de un vehículo se hará por la parte que entró en contacto inicial y se procederá en el sentido de las agujas del reloj partiendo del vértice anterior izquierdo.

d) Análisis de lesiones

Se debe estudiar detalladamente cada una de las lesiones que presenta el peatón exteriormente en caso de tratarse de atropello, con la finalidad de establecer su sentido de marcha y la relación causa-efecto.

e) Análisis comparativo de daños y lesiones

Se hará un estudio comparativo detallado en caso de atropello, entre el daño ocasionado en el vehículo en relación directa con cada una de las lesiones que presenta el peatón exteriormente, tomando para ello el cotejo de niveles, lo que implica tomar medidas de la superficie de la calzada hasta el daño material del vehículo, así como desde la planta del pie hasta la lesión del peatón. En otros casos se deberá establecer la correspondencia entre los daños y lesiones a consecuencia del suceso.

f) Análisis de evidencias

Se deberá analizar detallada y minuciosamente cada una de las evidencias e indicios que se encontraron en el lugar del accidente, así como las que puedan presentar los vehículos participantes, con el objeto de establecer el cómo del accidente.





g) Análisis de la vía

h) Análisis de versión

Para la investigación resulta de vital importancia someter a un riguroso análisis las versiones obtenidas en el proceso de investigación a fin de determinar su coherencia con la secuencia del accidente. Ejemplo: *“El conductor de la unidad N° 1 refiere en su manifestación que momentos antes del accidente circulaba a 30 km/h., pudiendo establecerse que era falso, debido a que se ha calculado la velocidad mínima probable de su vehículo en 60 km/h., de acuerdo a la huella de frenada”*.

i) Análisis del derecho de paso

Para entender el Derecho de Paso, como teoría en la investigación de accidentes de tránsito, es necesario comprender que éste se fundamenta en: **“el derecho de uno de los actores en pasar y la obligación del otro en dejar pasar”**. La normatividad vigente define el **“Derecho de Paso”**, como la prerrogativa de un peatón o conductor de un vehículo para proseguir su marcha en precedencia a otro peatón o vehículo.

No obstante, ello, es necesario que el investigador no considere esto como un derecho absoluto, pues pese a que su aplicación no debe dejar dudas, por la existencia de una precedencia en el uso de la vía pública, su ejercicio dentro del denominado Principio de Confianza, se subordina al Principio de Seguridad, conocido también como: “Circulación a la Defensiva”, debido a que en último caso es **la seguridad, la que se impone sobre todo derecho.**

j) Análisis integral

En base a todo lo anteriormente estudiado en la descripción analítica, el investigador debe integrar en este proceso las conclusiones parciales, estableciendo la secuencia en base a la cadena de eventos, lo cual permitirá establecer las circunstancias que originaron el accidente y con ello será posible determinar las causas del suceso.

El instructor deberá expresar en síntesis la secuencia del hecho, demostrando en forma objetiva lo sucedido y con ello quedar establecido el grado de culpa de los participantes.

Deberá evitar realizar nuevos análisis a fin que la demostración pueda ser de fácil entendimiento para los operadores de justicia.





Debe utilizar términos técnicos, se deberá de agregar un pie **de página precisando definición o significado.**

6) Conclusiones

De conformidad al manual de documentación Policial y a la vigencia del nuevo código procesal penal (Decreto Legislativo N° 957), se tendrá en cuenta lo siguiente:

En Atestados, en la parte final del documento, se expresa las conclusiones del investigador con relación al accidente, y establece la relación de causalidad en el hecho y las trasgresiones a la norma por parte de los protagonistas en el hecho (No vigente el nuevo código procesal penal).

En Informe Policial, en la parte final del documento, se expresa las hipótesis del investigador con relación al accidente y establece la relación de causalidad y las trasgresiones a la norma por parte de los protagonistas en el hecho (Sin calificarlos jurídicamente).

a) Factores intervinientes

Se entiende como factor a la concausa existente en el accidente de tránsito, es decir de causas interrelacionadas que ocasionan un efecto.

Debe entenderse que los factores representan las causas generadoras del hecho. Implican aquellas causas directas e indirectas, por las cuales se llega a producir el hecho indeseado.

La obligación del investigador consecuentemente consiste en identificar todas aquellas causas que provocaron el hecho, y sólo de ser posible establecer la causa principal y causas secundarias.

El instructor, por tanto, sólo consignará como **causa principal o factor predominante** a aquella circunstancia que, eliminándola, anula la posibilidad del hecho. De no ser posible, enunciará aquellas determinadas como principales y las demás como secundarias.

En los demás casos tendrá en cuenta la siguiente clasificación:

(1) Factor determinante

Deviene de la existencia de una sola causa en el suceso que fijada en términos de previsión y





objetiva percepción por parte del sujeto activo lo distingue como único culpable.

(2) Factor predominante

Elegido como la causa de mayor prevalencia dentro de todas aquellas que hayan contribuido al suceso.

(3) Factores contributivos

Resultan ser factores secundarios o condicionantes en el suceso, que pierden valor ante un análisis comparativo con la causa principal.

b) Infracciones a la normatividad de tránsito

- (1) Al Reglamento Nacional de Tránsito
- (2) A otros reglamentos o normas municipales

c) Infracciones al Código Penal (en caso de Atestado)

Se consignarán siempre que la normatividad vigente permita al personal policial encargado de la investigación, calificar jurídicamente el hecho.

d) Información adicional

En este rubro se señalará las infracciones a los dispositivos legales que se detectan durante el proceso de la investigación, pero que en ninguna forma constituyen elementos contributivos del accidente, sino que implican únicamente una sanción administrativa.

e) Situación del vehículo y conductor

Se consignará el documento con el que es puesto a disposición el conductor y vehículo participante a la fiscalía competente.

f) Acción preventiva

Constituye el fin supremo de la investigación ya que expresa el sentido del lema del investigador de accidentes de tránsito “**investigar para prevenir**”, su fundamento máximo es el de protección a la vida humana como valor absoluto religioso, jurídico y moral. La acción recomendada por el investigador debe orientarse a eliminar las posibilidades de un nuevo accidente de tránsito en el lugar, acción que debe estar concordada con la legislación vigente. *Por ejemplo: la instalación de semáforos, señales, construcción de aceras, habilitación de pasos peatonales, etc.*

Por el cual la Unidad de Prevención mediante el área de estudios viales, luego del análisis normativo, técnico





y de seguridad para los usuarios, formulara el estudio técnico de seguridad vial con las recomendaciones que la autoridad competente deba realizar.

7) Documentos anexos

En este rubro deberán insertarse toda la documentación que sustente las apreciaciones vertidas en la investigación. *Por ejemplo: Diagrama de colisión, manifestaciones o declaraciones, boletas de dosaje etílico, copias de los documentos de las unidades participantes, etc.*



Lpderecho.pe



CAPÍTULO IV

ESTADÍSTICA DE ACCIDENTES

A. GENERALIDADES

1. La problemática de la Seguridad Vial en el país, pone en evidencia la necesidad de medidas urgentes que permita su prevención y por ende su disminución, para ello, es necesario contar con un diagnóstico real de los accidentes de tránsito, que permita en primer orden identificar los puntos de alta siniestralidad (PAS) en la zonas urbanas del país y la segunda a la identificación de los tramos de concentración de accidentes de tránsito (TCA), en la zona rural; construidos en base a la información precisa y clara mediante el uso de la ficha de registro de accidentes de tránsito.
2. La metodología, contenido y estandarización de los formatos de recolección de datos y su procesamiento de la ficha de registro de accidentes de tránsito, conforme a disposiciones legales vigente, en primer lugar recae en el personal de la Policía Nacional del Perú, que en el cumplimiento de sus funciones tiene participación inicial en la intervención donde ocurre un accidente de tránsito (in situ), y por ende recopila datos iniciales que son registrados en el SIDPOL, de las diversas Comisarias desplegadas en todo el país y que son necesarios para determinar con exactitud los lugares, participantes, vehículos y cuanta información se encuentre considerada en el indicado formato.
3. El apropiado empleo de la información estadística es de suma importancia en materia de tránsito, pues su utilización permite planificar con propiedad las actividades policiales en este campo, racionalizando el empleo de personal y medios disponibles de manera de lograr los mayores beneficios posibles.
4. El manejo de los datos estadísticos se facilita trasladando la información recopilada al Cuadro Estadístico, el cual, al resumir el total de las ocurrencias acaecidas en el mes anterior, ofrece una visión de la forma cómo se está comportando la problemática de tránsito en la jurisdicción, permitiendo adoptar las medidas más convenientes para su corrección.
5. El cuadro estadístico a la vez hace posible la preparación del “mapa de accidentes” que al localizar los focos de incidencia y áreas conflictivas de la jurisdicción facilita la rápida ubicación de la zona que requieren mayor acción policial.
6. Resulta preciso señalar que el término “Foco de Incidencia de Accidentes de Tránsito”, (FIAT), empleando en la Unidad de Investigación de Accidentes de tránsito (UIAT-PNP), corresponde al mismo concepto de “PUNTO NEGRO” o al de “Tramos de Concentración de Accidentes” (TCA) empleado por organismos afines





a la problemática, entendido ellos como la ubicación de alto riesgo de accidentes de tránsito o también como un tramo de vía donde ocurren accidentes de tránsito de manera frecuente, establecido de acuerdo a un ratio de los accidentes ocurridos en relación a los vehículo - Kilometro o por vehículos; en otros casos se toma la frecuencia de los accidentes ya sea como el ratio por kilómetro o simplemente como el acumulado de ocurrencias.

7. La intervención de los órganos policiales especializados en la prevención e investigación de accidentes de tránsito, no sólo contribuyen al desarrollo económico del país, dado que los estudios son de alta rentabilidad económica por los perjuicios que se evitan con una acertada medida preventiva, sino que se enfocan principalmente a elevar los índices de percepción de seguridad ciudadana por la disminución de la accidentalidad y por ende la menor cantidad de víctimas a consecuencia de este tipo de eventos.
8. Para efectos de un estudio de seguridad vial, sobre la base necesaria de la interpretación de la información estadística, el personal policial especializado, deberá seguir un orden metodológico para la investigación y observar, entre otros, los siguientes pasos:
 - a. Definición espacial y temporal del estudio.
 - b. Preparación de los instrumentos de recolección.
 - c. Levantamiento de la información estadística.
 - d. Interpretación de la información estadística.
 - e. Identificación de los focos de incidencia de accidentes de tránsito "FIAT".
 - f. Investigación de campo, que se avocará al estudio de los elementos del tránsito que interactúan en la zona de alta incidencia.
 - g. Preparación de los diagramas de colisión en los FIAT.
 - h. Análisis de los accidentes de tránsito y su relación de causalidad.
 - i. Planificación del sistema de prevención de accidentes de tránsito, que deberá contener lo siguiente:
 - 1) La selección de medidas de acuerdo a las presuntas causas.
 - 2) La evaluación de la aplicabilidad de las medidas.
 - 3) Los efectos a conseguir con la ejecución de las medidas.
 - 4) El monitoreo de las medidas implementadas para las evaluaciones cualitativas y cuantitativas.

B. CUADRO RESUMEN MENSUAL

1. El cuadro de resumen mensual será formulado por las Comisarías PNP y UPIATs a nivel nacional, teniendo como base la ficha única de registro de accidentes de tránsito y remitido por conducto regular al órgano especializado y copia al órgano desconcentrado, según





corresponda, dentro de los CINCO (05) días posteriores a la finalización del mes a ser evaluado, procesado, verificado y enviado al órgano correspondiente para las estadísticas de la PNP.

2. La Dirección de Tránsito, Transporte y Seguridad Vial como órgano especializado, consolidará toda la información a nivel nacional y remitirá un ejemplar del cuadro consolidado a la Dirección de Tecnología de la Información, Comunicaciones de la PNP para su procesamiento adecuado y oportuno.
3. El área de estadística del órgano policial de apoyo construirá su base de datos respecto a la clasificación de accidentes con la información que provea la unidad orgánica que tiene la función sustantiva en la investigación de accidentes de tránsito.
4. Los cuadros estadísticos deberán consignar la siguiente información:
 - a. **Modalidad:** Se anotará cuantitativamente el número de accidentes habidos durante el mes, en cada tipo o modalidad.
 - b. **Mortalidad:** Se anotará cuantitativamente la mortalidad en forma mensual.
 - c. **Lesiones:** Se anotará cuantitativamente la cantidad de heridos en forma mensual.
 - d. **Incidencia Horaria:** Corresponde al número de accidentes ocurridos durante cada hora del día totalizándose mensualmente.
 - e. **Incidencia Diaria:** Se anotará la cantidad mensual de accidentes que corresponde a cada día de la semana.
 - f. **Clase de vehículo y tipo de servicio:** Corresponde al número de vehículos participantes en accidentes de tránsito, según sus clases y tipo de servicio.
 - g. **Incidencia del lugar:** Se totaliza mensualmente dentro de la casilla que corresponde, la incidencia habida en relación con el lugar, zona, calzada y circunstancia.
 - h. **Incidencia de Causalidad:** Se anotará la cantidad mensual que corresponda a las causas determinadas en la investigación, lo cual implica necesariamente que el proceso haya sido concluido.
 - i. **Influencia del alcohol y drogas:** Referido al porcentaje de alcohol en la sangre y/o consumo de drogas, tanto para el peatón como para el conductor, anotándose cuantitativamente la información dentro del mes o periodo de recolección.





- j. **Incidencia de la edad de las víctimas:** Corresponde a la cantidad de muertos y heridos durante el mes, según los grupos de edad.



Lpderecho.pe



TITULO III

CAPITULO I

PROCEDIMIENTOS PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

A. Operaciones de campo – medios tecnológicos

La unidad orgánica en prevención e investigación de accidentes de tránsito, tiene como misión exclusiva, según lo establece el Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP, el prevenir los accidentes de tránsito, mediante la ejecución de operaciones con medios tecnológicos, destinados a detectar a conductores de vehículos que bajo los efectos del alcohol (en estado de ebriedad) conducen sus unidades, así como, las conductas imprudentes de los conductores que desplazan sus vehículos en rangos de velocidad que exceden los límites establecidos en el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC), mediante las siguientes modalidades:

1. Operación policial de control de alcoholemia

La unidad orgánica contemplada en la norma vigente, y las unidades que por delegación reciben la función sustantiva de prevención de accidentes de tránsito a nivel nacional (UPIAT) planifica, organiza, dirige, coordina, ejecuta y controla las operaciones policiales de fiscalización a los usuarios de la red vial pública empleando diversos medios tecnológicos de control de alcoholemia, estupefacientes y droga ilícitas; conduciendo a los infractores a la Comisaria de la jurisdicción para las pruebas periciales respectivas e inicio de investigación, actuando bajo la conducción jurídica del fiscal.

a. Disposiciones de Comando:

- 1) El equipo de trabajo estará al mando de un Oficial PNP, quien será responsable de que el personal se mantenga en una actitud de alerta y constante vigilancia y que su postura y comportamiento sean las más correctas en todo momento del servicio, que dejen en evidencia el principio de autoridad del personal PNP.
- 2) Se debe contar con los equipos electrónicos operativos, debidamente calibrados y en caso de constituir medio de prueba, certificados por la entidad competente, antes de salir a cada operación.
- 3) La intervención a los conductores de vehículos, se hará en forma selectiva.





- 4) Se extremarán las medidas de seguridad para garantizar la integridad del personal PNP interviniente, así como de la conservación de los vehículos policiales.
- 5) Se adoptarán durante la operación policial, un dispositivo práctico y seguro, que permita la fluidez del tránsito vehicular evitando el congestionamiento y los accidentes de tránsito.
- 6) El personal designado para la operación policial, no intervendrá a los vehículos en forma aislada ni alejado de la zona de la intervención.
- 7) Se formarán grupos de trabajo de acuerdo al siguiente detalle:
 - a) Grupo de encauzamiento de vehículos hacia la zona de operación.
 - b) Grupo de selección y revisión de vehículos
 - c) Grupo encargado de practicar las pruebas cualitativas y cuantitativas de dosaje etílico.
 - d) Grupo de seguridad
 - e) Grupo de Apoyo
 - f) Grupo de custodia y conducción.

b. Procedimientos de las Intervenciones

1) Intervención a Conductores:

- (a) La intervención a los conductores de vehículos, se hará en forma selectiva.
- (b) El personal interviniente solicita al conductor del vehículo detenido la Tarjeta de Propiedad vehicular, así como la Licencia de Conducir.
- (c) El conductor intervenido será sometido a la prueba de alcoholemia en aire espirado.
- (d) Si el conductor se encuentra con signos de ebriedad o dé como resultado “positivo” a la prueba, se dispondrán las medidas preventivas establecidas en el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).
- (e) Se podrá utilizar el test de Hogan y Prueba de Romberg, en los operativos policiales en prevención de accidentes de tránsito, en conductores de vehículos motorizados que se presuma su estado de





ebriedad de conformidad al DS. N°016-2009-MTC y sus modificatorias, Art.307.

- (f) Se conducirá a la persona intervenida a la Comisaría para el inicio de los procedimientos policiales que conduzcan a la práctica del examen de dosaje etílico y la denuncia por el delito contra la seguridad pública – delito de peligro común, además del inicio del procedimiento administrativo sancionador a través de la papeleta de infracción respectiva.

2. Operación policial de control de velocidad

La unidad orgánica en prevención e investigación de accidentes de tránsito, tiene como misión exclusiva, según lo establece el Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP, el prevenir los accidentes de tránsito, mediante la ejecución de operaciones con medios tecnológicos para detectar el exceso de límites de velocidad por parte de los usuarios de la red vial.

a. Disposiciones del Comando

- 1) El equipo de trabajo estará al mando de un Oficial PNP, quien será responsable de que el personal se mantenga en una actitud de alerta y constante vigilancia y que su postura y comportamiento sean las más correctas en todo momento del servicio, que dejen en evidencia el principio de autoridad del personal PNP.
- 2) La intervención se realizará utilizando los equipos electrónicos de control de velocidades calibradas y certificadas.
- 3) Las tomas se realizan en las vías determinadas previa apreciación de situación, que cumplan con las condiciones técnicas y operativas para la fiscalización efectiva.
- 4) La operación policial estará destinada a detectar vehículos, cuyos conductores se desplacen a velocidades mayores a las establecidas. La intervención se hará de forma selectiva y en estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo 168–A inciso a del Decreto Supremo N° 016-2009-MTC – TUO del Reglamento Nacional de tránsito – Código de Tránsito.
- 5) Se extremarán las medidas de seguridad para garantizar la integridad del personal PNP interviniente, así como de la conservación de los vehículos policiales.
- 6) Se adoptarán durante el operativo, un dispositivo práctico y seguro, que permita la fluidez del tránsito vehicular





evitando el congestionamiento y los accidentes de tránsito.

- 7) El personal designado para el operativo, no intervendrá a los vehículos en forma aislada ni alejado de la zona de la intervención.
- 8) Se formarán grupos de trabajo de acuerdo al siguiente detalle:
 - a) Grupo de selección y de tomas de control.
 - b) Grupo de seguridad
 - c) Grupo de apoyo

b. Procedimientos de las Intervenciones

1) Intervención y captura de tomas de control de velocidad:

- a) La intervención y/o captación de tomas fotográficas de los vehículos cuyos conductores de vehículos, superen los límites de velocidad, se hará en forma selectiva.
- b) El personal interviniente verificará que el lugar donde va a realizar el control de velocidad, cuente con las condiciones técnicas y de operación que permita la adecuada fiscalización de los límites que establece el artículo 162° y en estricta sujeción a lo dispuesto en el artículo 168-A del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito (Decreto Supremo N° 016-2009-MTC).
- c) El personal interviniente adoptará una posición de alerta para captar las inconductas de los conductores, que se desplacen a velocidades mayores a las permitidas para realizar la toma clara sobre las características del vehículo infractor.
- d) Realizadas las tomas, previa acta levantada en el lugar entregara al personal de gabinete para su procesamiento.

2) Procesamiento de toma captada en control de velocidad:

- a) El personal de procesamiento recibe del personal de intervención con acta, los equipos cinemómetros de control de velocidad.





- b) Personal de procesamiento descarga la toma efectuada y las procesa para su validación y remisión a la autoridad correspondiente.
- c) El personal de procesamiento recibe la toma validadas en papeletas de infracción de la autoridad correspondiente para la validación por el personal interviniente.

B. OPERACIONES TÉCNICAS

1. Estudios Técnicos de Seguridad Vial

La unidad orgánica en prevención e investigación de accidentes de tránsito, así como las unidades especializadas que reciben la función sustantiva de ésta a nivel nacional, tiene como misión exclusiva, según lo establece el Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP, el prevenir accidentes de tránsito, para ello desarrollan estudios de seguridad vial y análisis de la problemática del tránsito, proponiendo planes, normas, estrategias y procedimientos necesarios para su solución en el ámbito de su competencia, y modificaciones viales y señalización vial.

a. Disposiciones de Comando

- 1) Los equipos técnicos dedicados a esta actividad, estará al mando de un Oficial PNP, debiendo estar integrado con personal policial que cuente con los conocimientos y experiencia para este tipo de estudios.
- 2) El personal policial interviniente en el estudio vial deberá tener pleno conocimiento de la normatividad vigente sobre diseño, infraestructura y señalización vial.
- 3) Los Estudios Técnicos de Seguridad Vial se realizan desde una perspectiva técnica, legal y científica.
- 4) El diagnóstico situacional que formule la unidad policial que ejerza la función sustantiva de prevención de accidentes de tránsito, será permanentemente actualizado para detectar los problemas que requiera la atención prioritaria por parte de las autoridades competentes.

b. Procedimientos de las Intervenciones

- 1) Designado el lugar a realizar el estudio técnico, el personal interviniente se ubicará e iniciará la evaluación y estudio requerido sin causar molestias a los usuarios de la vía.





- 2) El personal a cargo del estudio técnico durante su inspección, al constatar alguna deficiencia en la vía la describirá y perennizará, mediante toma fotográfica, para ser considerada en el plano a escala respectiva.
- 3) El personal a cargo del estudio técnico, una vez constatada las deficiencias tanto de seguridad activa o seguridad pasiva que deben estar dotadas las vías, estas serán contrastadas con los manuales vigentes sobre vías, para determinar cuáles son los medios de seguridad faltantes o las que están siendo mal ubicados y utilizados.
- 4) El personal a cargo del estudio técnico, debe tener en cuenta los comportamientos que desarrollan los usuarios de la vía (conductores – peatones), al hacer el uso de la vía.
- 5) Deberá estudiar, recopilar y procesar analíticamente la información estadística de los elementos y medios del sistema de tránsito y red vial, como accidentes de tránsito, lugares de mayor accidentalidad y factores ambientales, con el propósito de proporcionar y sugerir acciones preventivas, de solución a la problemática vial.
- 6) Constituirse a los lugares de mayor incidencia de accidentes de tránsito (“focos de incidencia” o “puntos negros”), a fin de realizar el estudio pormenorizado de los riesgos eventuales y/o permanentes de la funcionalidad del tránsito.
- 7) Para la adecuada labor, el órgano técnico deberá contar con los medios logísticos y tecnológicos para realizar los diagramas de flujo y conteo vehicular, medición de vías, levantamiento de croquis, tomas fotográficas, planos viales, etc.

2. Estudios Técnicos

De conformidad al Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 Ley de la Policía Nacional del Perú, que en su artículo 191, establece que la División de Prevención e Investigación de Accidentes de Tránsito (DIVPIAT) en su condición de unidad orgánica, así como las unidades especializadas a nivel nacional que reciben por encargo la función sustantiva de la investigación de accidentes de tránsito, tienen como parte de su función principal, el prestar apoyo a las entidades y autoridades competentes en materia de su campo funcional y de la normatividad legal vigente.





a. Disposiciones de Comando

- 1) El equipo técnico a cargo de esta actividad, estará al mando de un Oficial PNP, debiendo estar integrado con personal policial con conocimiento especializado por haber seguido los cursos institucionales de capacitación y especialización de accidentes de tránsito y acciones preventivas; formulando un informe de carácter dirimente ratificando o descartando los análisis y/o conclusiones del documento en cuestión.
- 2) El Estudio Técnico se realiza desde una perspectiva técnica, legal y científica.
- 3) El estudio técnico se formulará en base a las investigaciones elaboradas por las unidades intervinientes, a solicitud de las autoridades competentes y a efectos de establecer su idoneidad para mejor esclarecimiento del hecho y decisión de la autoridad solicitante; entendiéndose que se deberá contar o recibir para ello la documentación completa en cuestión a efectos de disponer de elementos de juicio objetivos para emitir una opinión probada y comprobable del hecho materia de estudio.

b. Procedimientos en la formulación del Estudio Técnico

- 1) Establecer las condiciones operacionales de la vía, desde su diseño hasta los factores que afectan la circulación como la intensidad y fluidez vehicular, iluminación, factores climatéricos y obstáculos permanentes o temporales.
- 2) Deberá determinarse las condiciones de visibilidad existentes en la vía y si existieron acciones preventivas de los conductores y/o conductor y peatón para minimizar los riesgos existentes.
- 3) Establecer si existió una señalética adecuada para el uso correcto de la vía.
- 4) Determinar y/o analizar la velocidad de desplazamiento vehicular teniéndose en consideración las condiciones de transitabilidad existentes en momentos del evento, hasta donde sea posible.
- 5) Ubicar y estudiar adecuadamente las evidencias dejadas en el lugar por los participantes del evento, que permitan establecer, además de la secuencia objetiva del accidente, el área de conflicto y acciones previas al conflicto.





- 6) Determinar el estado de temperancia de los conductores y el estado de funcionamiento de los vehículos participantes así como de peatones si fuera el caso a fin de establecer el correcto uso de la vía por los agentes intervinientes en el evento.

c. **Autoridades competentes**

1) **Operadores de justicia**

En los casos que el pedido formalizado con arreglo a ley, provenga de los órganos jurisdiccionales a cargo del proceso, así como del Ministerio Público, el Estudio Técnico que contenga la opinión del personal especializado podrá incidir en el fondo del asunto; salvo que el pedido sea realizado de manera puntual sobre algún aspecto del hecho investigado.

2) **Operadores de control**

En los casos que el pedido formalizado con arreglo a ley, provenga de autoridades administrativas y/o órganos disciplinarios, el personal especializado se abstendrá de pronunciarse sobre el fondo del asunto a efectos de no incurrir en la figura delictiva contra la administración de justicia – avocamiento ilegal de procesos en trámite, prevista en el artículo 410° del Código Penal.

3. **Instrucción y sensibilización en materia de prevención de accidentes de tránsito**

La unidad orgánica en prevención e investigación de accidentes de tránsito, tiene como misión exclusiva, según lo establece el Decreto Supremo N° 026-2017-IN – Reglamento del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la PNP, el prevenir los accidentes de tránsito a través de la ejecución de programas de instrucción y sensibilización, en el marco de la educación y seguridad vial que promueve la Policía Nacional del Perú a la comunidad a nivel nacional, así como se encarga de proponer a las autoridades competentes los programas de educación y seguridad vial. Para tal efecto el personal capacitado realiza las siguientes funciones:

a. **Del Grupo de Instrucción**

- 1) Se encarga de capacitar internamente al personal policial, mediante el dictado de charlas, seminarios, conferencias y otras tareas afines, con la finalidad de propugnar el conocimiento cabal de las normas que gobiernan el tránsito y que generen el cambio de actitud en el uso racional de





las vías públicas.

- 2) Al personal interno de la unidad orgánica y de las unidades especializadas que tienen el encargo de la función sustantiva de prevención de accidentes de tránsito a nivel nacional, mediante charlas, conferencias y otros eventos académicos para el mejor desempeño profesional.
- 3) Se encarga de ejecutar las actividades de instrucción al público externo mediante el dictado de cursos, charlas informativas, seminarios y otros tipos de eventos académicos, acorde con la naturaleza del público objetivo, para impartir el conocimiento adecuado orientado a la seguridad vial con el mejor tránsito en las vías públicas y la disminución sostenida de los índices de accidentes de tránsito.

b. Del Grupo de sensibilización e imagen.

- 1) Se encarga de diseñar e implementar las estrategias comunicacionales dirigidas a los diversos grupos de riesgo, identificados en el diagnóstico situacional, que se orienten a la prevención de accidentes de tránsito.
- 2) Para efectos de su acción en el nivel de la educación escolar, coordinará con la Unidad de Gestión Educativa (UGEL) correspondiente.
- 3) En el caso de pedidos directos, se atenderán de acuerdo a un orden cronológico establecido previamente, tratando en lo posible que los eventos y presentaciones congreguen gran cantidad de personas con la finalidad de masificar el conocimiento y generar el buen uso de la vía pública. A las diferentes organizaciones públicas y privadas se atenderá con charlas de extensión educativa, proyección y comunicación cívica social, para internalizar la toma de conciencia ciudadana.
- 4) Incidir en la programación y ejecución de actividades participativas de la comunidad (seminarios, concursos de ciclismo, literatura y pintura escolar, simposios, etc.)
- 5) Diseñar y ejecutar planes piloto de solución a la problemática funcional y operativa del tránsito y transporte (Campañas de Educación y Seguridad Vial, circuitos viales, exhibición de títeres, videos, sliders, etc.)
- 6) Realizar campañas centralizadas y descentralizadas de acción educativa, de bienestar y esparcimiento familiar o





acción cívica social, vía convenios conjuntos suscritos, con Municipalidades, MTC, organizaciones populares y educativas.

- 7) Procurar el uso de los medios de comunicación y tecnología computarizada, para alcanzar a la mayor cantidad de personas con mensajes y notas de prensa alusivos a la Educación y Seguridad Vial.
- 8) Diseñar los elementos de apoyo audio visual (grabaciones, filmaciones, fotografías, murales, paneles y otros) que servirán para los fines de instrucción y sensibilización.



Lpderecho.pe



TITULO IV

CAPITULO I

PERITAJE DE DAÑOS

PERITAJE TÉCNICO VEHICULARES CON FINES DE INVESTIGACIÓN

Los Peritajes Técnicos de Constatación de Daños, se efectúan a solicitud de las autoridades competentes (Comisarias y Autoridades Jurisdiccionales), formulada ante el jefe del área, previo pago al Banco de la Nación el equivalente al 6%, 3% y/o 2% de la Unidad Impositiva Tributaria según el tipo de vehículo a ser sometido a la pericia, de acuerdo a Decreto Supremo N° 374-2014-EF., del 29DIC2014-TUPA-ENE 2015; o la tasa que estuviera vigente al momento de ocurrido el hecho que genera la práctica del examen.

Las Revisiones Técnicas de Constatación de Daños y de Inspección de Sistemas, se efectuará por medio del perito que designe el jefe de área en presencia del interesado, acto que podrá llevarse a cabo en la misma sede o en lugar distinto.

A. En Planta

- 1) El usuario se presenta a la Unidad de Peritajes en Lima o Sección de Peritajes a nivel nacional, con el vehículo participante del hecho, portando trayendo consigo el Oficio de la Comisaría o la Unidad Especializada (UIAT o UPIAT) que solicita el Peritaje de Constatación de Daños, ya sea por accidente de tránsito u otro tipo de accidente, dentro de las 72 horas de expedido el indicado Oficio, si pasara de este tiempo el usuario deberá adjuntar copia certificada del Acta de Intervención; para corroborar con lo que se observa físicamente en el vehículo, al momento de realizar el peritaje.
- 2) El usuario abona la suma correspondiente por derecho de Peritaje, en el Banco de la Nación a través de la especie valorada.
- 3) Se procede a la verificación de la conformidad de la Tarjeta de Identificación Vehicular, así como la calificación y registro del documento con el que se solicita la revisión técnica.
- 4) Se otorga al usuario un comprobante de pago numerado que le servirá como instrumento para reclamar el resultado, el mismo que será firmado por el Técnico Supervisor y el jefe del UPER.





- 5) Mensualmente el jefe de área remite a la unidad orgánica en Lima y a la unidad especializada que ejecuta parte de la función sustantiva, la relación de vehículos, con el resumen de ingresos del servicio de Peritajes Técnicos de Constatación de Daños.

B. En el Exterior (Comisarías, Unidad Especializada (UIAT o UPIAT) y depósitos oficiales):

- 1) El usuario se presenta a la Unidad de Peritajes en Lima o Sección de Peritajes a nivel nacional, trayendo consigo el Oficio de la Comisaría o la Unidad Especializada (UIAT o UPIAT) que solicita el Peritaje de Constatación de Daños del vehículo, indicando el lugar donde se encuentra el vehículo (Comisarías, Unidad Especializada (UIAT o UPIAT) y depósitos oficiales).
- 2) El usuario previamente abonará la suma correspondiente por derecho de Peritaje, en el Banco de la Nación a través de la especie valorada.
- 3) Para los Peritajes en el exterior o sea fuera de la Planta, se designará un Perito que va a realizar dicha actividad de acuerdo al rol de servicio que se lleva a cabo en la UPER, donde el usuario coordina con el indicado Técnico Perito para la ruta a seguir y hora que va a realizar el Peritaje.
- 4) Los Peritajes efectuados en el exterior, son entregados al usuario al día siguiente que se realiza el Peritaje, previa firma y post-firma del Técnico Perito y Visto Bueno del jefe del UPER.





ACTA DE INTERVENCIÓN POLICIAL

--En la ciudad de Lima, en la avenidacuadra, presentes los abajo firmantes, se procede a realizar la diligencia sobre el hecho descrito a continuación, con la siguiente información:

I. DATOS DE LA INTERVENCIÓN

CLASE DE ACCIDENTE
FECHA Y HORA DEL ACCIDENTE:
FECHA Y HORA DE LA INTERVENCIÓN:
LUGAR: REF:

II. UNIDADES PARTICIPANTES

A. UNIDAD N° 1 (en caso de tratarse de vehículo)

CLASE: MARCA: TIPO CARROCERÍA:
MODELO: AÑO: COLOR:
PROPIETARIO: SOAT
DOMICILIO: INSP TCA VEH
CONDUCTOR: EDAD:
DNI: LC: CLASE /CATEG: TIPO SERV:
GRADO INSTRUCCIÓN: OCUPACIÓN:
DOMICILIO: TELÉFONO:

OCUPANTES

NOMBRE (en caso NN consignar rasgos morfológicos):
EDAD: DNI: EST CIV: POSICIÓN EN VEH.:
DOMICILIO: TELÉFONO:

B. UNIDAD N° 2 (en caso de tratarse de peatón)

NOMBRE (en caso NN consignar rasgos morfológicos):
EDAD: DNI: EST CIV: GRADO INSTRUC.:
DOMICILIO: TELÉFONO:

C. UNIDAD N° 3 (en caso de tratarse de objeto dentro de la vía)

CARACTERÍSTICAS:
POSICIÓN Y FUNCIÓN DENTRO DE LA VÍA:

III. SENTIDO DE CIRCULACIÓN Y LUGAR DE COLISIÓN

UNIDAD N° 1
UNIDAD N° 2
PUNTO DE REFERENCIA
LUGAR DE COLISIÓN

IV. DISPOSITIVOS DE CONTROL DE TRÁNSITO

SEÑALES:
MARCAS EN LA CALZADA:
OTROS:

V. EVIDENCIAS (fijando su ubicación en base a un punto de referencia)

A. MATERIALES:
B. FÍSICAS:
C. BIOLÓGICAS:

VI. CONSECUENCIA

A. DAÑOS MATERIALES: (por vehículos)
B. LESIONES (con diagnóstico médico, ubicación del lesionado y de quienes intervinieron en rescate y/o atención):
C. MUERTOS (con certificación médica, ubicación del occiso y quienes intervinieron en el rescate y/o atención):

FISCAL QUE DISPONE EL LEVANTAMIENTO DEL CADÁVER O PERSONAL POLICIAL QUE PERMANECE EN LA ESCENA:

--Siendo las..... horas del día....., y elaborado el croquis como complemento de la intervención, se da por terminada la diligencia, procediéndola a firmar a continuación.

CROQUIS

(NO SUJETO A ESCALA Y AL REVERSO DE LA HOJA)





POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ
HOJA PARA SER LLENADO POR EL ENTREVISTADO

Generales de Ley:

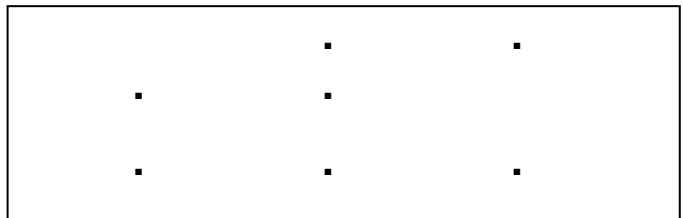
Nombre y Apellidos: _____
 Fecha y lugar de nacimiento: _____ Estado civil: _____
 Ocupación: _____ Grado de instrucción: _____ Edad: _____
 DNI: _____ Domicilio: _____

Entrevista:

¿Dónde está Ud. ahora? _____
 ¿Por qué motivo se encuentra aquí? _____
 ¿Cuándo y de dónde partió? _____
 ¿A dónde iba? ¿Y Para qué? _____
 ¿Dónde durmió anoche? _____ Cuántas horas? _____
 ¿Cómo se siente? _____ Herido o golpeado? _____
 ¿Está Ud. enfermo? _____ De qué? _____
 ¿Ha ido recientemente donde el médico o dentista? _____
 ¿Padece del corazón? _____ ¿Del hígado? _____ ¿Riñones? _____
 ¿Del sistema nervioso? _____ ¿Diabetes? _____ ¿Epilepsia? _____
 ¿Cuáles son los síntomas? _____
 ¿Qué medicamentos toma? _____
 ¿En qué dosis? _____
 ¿Ha bebido licor? _____ ¿Dónde? _____
 ¿Cuánto? _____ ¿Qué clase? _____
 ¿A qué hora comenzó? _____ ¿A qué hora terminó? _____
 ¿Motivo por el que bebió? _____
 ¿Cuánto durmió la noche pasada? _____ Cuánto hoy? _____
 ¿Es Ud. Zurdo? _____ ¿Usa lentes o audífonos? _____

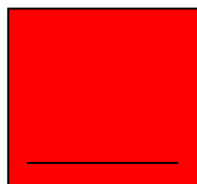
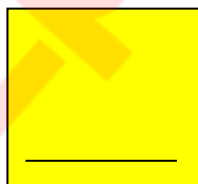
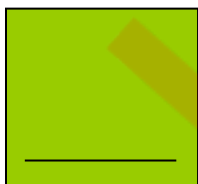


PRUEBAS:



1.- Una los puntos con líneas rectas:

2.- Indique el nombre de cada color:



Fecha: _____
 Hora: _____

Firma: _____
 Post-firma: _____



(reverso)

ACTA DE APRECIACIÓN

Conductor

Peatón

Pasajero

| Apellido Paterno | | Apellido Materno | | Nombres | |
|-------------------------------|--------------------------|---------------------------|----------------------|------------------------------|-------|
| ROSTRO: | Normal | Sonrosado | Encendido | Congestionado | Otros |
| | Pálido | Sudoroso | Brilloso | Inexpresivo | |
| PUPILAS: | Normales | Congestionadas | Llorosas | Escasa reacción a la luz | |
| MIRADA: | Natural | Penetrante | Errante | Esquiva | |
| | Interrogante | Desconcerta | Observadora | Desconfiada | |
| | Altanera | Despreciativa | Dormida | Asustada | |
| ALIENTO ALCOHÓLICO: | Imperceptible | Superficial | Moderado | Fuerte | |
| TONO DE VOZ | Moderado | Grave | Agudo | Entonaciones Irregulares | |
| | En secreto | Bajo | Elevado | A gritos | |
| HABLA: | Pronunciación correcta | Claridad en expresión | Confuso | Incomprensible | |
| | Tartamudeo | Incoherencia | Ausencia de palabras | Elección de palabras | |
| | Disminución de velocidad | Arrastramiento de sílabas | Farfullante | Verborrea | |
| RESPIRACIÓN: | Normal | Lenta | Irregular | Agitada | |
| SE MUESTRA: | Comunicativo | Parco | Cooperativo | Con limitaciones | |
| | Cortés | Descortés | Grosero | Ofensivo | |
| | Natural | Sereno | Nervioso | Indiferente | |
| | Depresivo | Excitado | Aturdido | Sarcástico | |
| ACCIONES NO USUALES: | Hipo | Eructos | Nauseas | Vómitos | |
| | Babeo | Llanto | Convulsiones | Movimientos espasmódicos | |
| ANDAR: | Seguro | Incierto | Con apoyo | No puede mantenerse en pie | |
| ROPAS: | Ordenadas | Desordenadas | Incompletas | A medio vestir | |
| | Recogidas | Arrugadas | Desabotonadas | Desajustadas | |
| | Sucias de: | Vómitos | Orines | Tierra | |
| ASEO: | Limpio | Desaseado | Despeinado | Descuidado | |
| MANIFESTACIÓN ANÍMICA: | Fuma | Mastica | Pasa saliva | Escupe | |
| | Transpira | Se pasea | Se frota o rasca | Movimientos de manos o dedos | |
| INFLUENCIADO POR: | Alcohol | Anfetamina | Barbitúrico | Drogas | |



Entrevistado por: _____ a horas _____ en _____

Siendo testigo _____

FIRMA

FIRMA

FIRMA



UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
INFORME POLICIAL N° -2020-DIVPIAT-UIAT

Asunto :

Competencia :

I. **TRANSCRIPCIÓN DE LA OCURRENCIA POLICIAL**

II. **DATOS DE LA INTERVENCIÓN**

A. **SITUACIÓN**

1. Clase de accidente :
2. Consecuencia :
3. Lugar y jurisdicción policial :
4. Fecha y hora del accidente :
5. Fecha y hora de comunicación :
6. Fecha y hora de intervención :
7. Unidades participantes : **UNIDAD N° 1**

Conductor:

Situación:

UNIDAD N° 2 (Peatón)

Nombres:

Consecuencia:

8. Clase de vía y zona :

B. **ANTECEDENTES**

C. **DILIGENCIAS EFECTUADAS**

D. **DOCUMENTOS RECIBIDOS**

III. **DE LAS UNIDADES DE TRÁNSITO**

- A. **Vehículo participante** (Placa de rodaje)





1. **Características**
2. **Medidas**
3. **Sentido de Circulación**
4. **Lugar y destino del recorrido efectuado**
5. **Documentos**
6. **Examen del vehículo.**
7. **Daños**
8. **Conductor**
 - a. Generales de Ley
 - b. Diligencias efectuadas
 - c. Documentos instrumentales
 - 1) Licencia de conducir
 - 2) Dosaje Etílico
 - 3) Examen toxicológico
 - 4) Certificado Médico Legal
 - 5) Récord del conductor
 - 6) Protocolo de necropsia
 - 7) Revisión técnica
 - 8) Peritaje de daños
 - 9) Antecedentes y requisitoria

B. Peatón

1. **Generales de Ley**
2. **Sentido de desplazamiento**
3. **Actividad que desarrollaba en el lugar**
4. **Observaciones**
5. **Diligencias efectuadas**
 - a. Declaración del familiar
 - b. Observaciones
 - c. Examen de cadáver
6. **Documentos instrumentales**





- a. Dosaje etílico
- b. Examen toxicológico
- c. Reconocimiento Médico Legal
- d. Protocolo de Necropsia

7. Acta de Levantamiento de Cadáver

- a. Estudio de las prendas de vestir
- b. Estudio de lesiones

8. Certificado de Necropsia

IV. VERSIONES CON RELACIÓN AL EVENTO

1. Versión de efectivo policial interviniente

1. Generales de Ley
2. Declaración
3. Observaciones

2. Versión de testigo presencial

1. Generales de Ley
2. Aspectos de testificación
3. Entrevista
4. Declaración

3. Versión de testigo referencial

- a. Generales de Ley
- b. Aspectos de testificación
- c. Entrevista
- d. Declaración

V. DESCRIPCIÓN ANALÍTICA

A. INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL

(Detallar el método de ingreso a la escena)

1. Llegada al lugar del evento

2. Método utilizado de ingreso a la escena del evento

3. Perennización

4. Referente a la vía:

- a. Configuración :
- b. Material y estado de la calzada :
- c. Dispositivos de control de tránsito :
- d. Ordenamiento del tránsito :
- e. Área de maniobrabilidad :





- f. Iluminación :
- g. Visibilidad :
- h. Intensidad vehicular :
- i. Fluidez vehicular :

5. **Medidas de la vía**

6. **Condiciones Climatéricas**

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

8. **Referente a las Evidencias**

- a. Evidencia Biológica
- b. Evidencia Material
- c. Evidencia Física

9. **Zona de conflicto**

- a. Área de impacto de las unidades participantes
- b. Punto de despiste
- c. Área de volcadura
- d. Área de caída

10. **Posiciones Finales**

- a. Vehículo
- b. Peatón

B. **DETERMINACIÓN DE VELOCIDAD**

C. **ANÁLISIS COMPARATIVO DE DAÑOS**

D. **ANÁLISIS DE LESIONES**

E. **ANÁLISIS DE DAÑOS Y LESIONES**

F. **ANÁLISIS DE EVIDENCIAS**

G. **ANÁLISIS DE LA VÍA**

H. **ANÁLISIS DE VERSIÓN**

I. **ANÁLISIS DE DERECHO DE PASO**

J. **OTROS ANÁLISIS NECESARIOS**





K. ANÁLISIS INTEGRAL

VI. CAUSALIDAD DEL ACCIDENTE

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. Factor Determinante
2. Factor Predominante
3. Factor Contributivo

B. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

1. Vehículo (placa de rodaje)
2. Peatón

C. INFORMACIÓN ADICIONAL

D. SITUACIÓN DEL VEHÍCULO Y CONDUCTOR

VII. DOCUMENTOS ANEXOS

Lugar y fecha

EL INSTRUCTOR





UNIDAD DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
ATESTADO POLICIAL N° -2020-DIVPIAT-UIAT

Asunto :
Modalidad :
Competencia :
Presunto Autor :
Víctima :

I. TRANSCRIPCIÓN DE LA OCURRENCIA POLICIAL

II. DATOS DE LA INTERVENCIÓN

A. SITUACIÓN

1. Clase de accidente :
2. Consecuencia :
3. Lugar y jurisdicción policial :
4. Fecha y hora del accidente :
5. Fecha y hora de comunicación :
6. Fecha y hora de intervención :
7. Unidades participantes : **UNIDAD N° 1**

Conductor:

Situación:

UNIDAD N° 2 (Peatón)

Nombres:

Consecuencia:

8. Clase de vía y zona :

B. ANTECEDENTES

C. DILIGENCIAS EFECTUADAS

D. DOCUMENTOS RECIBIDOS





III. DE LAS UNIDADES DE TRÁNSITO

A. Vehículo participante (Placa de rodaje)

1. Características
2. Medidas
3. Sentido de Circulación
4. Lugar y destino del recorrido efectuado
5. Documentos
6. Examen del vehículo.
7. Daños
8. Conductor
 - a. Generales de Ley
 - b. Diligencias efectuadas
 - c. Documentos instrumentales
 - 1) Licencia de conducir
 - 2) Dosaje Etílico
 - 3) Examen toxicológico
 - 4) Certificado Médico Legal
 - 5) Récord del conductor
 - 6) Protocolo de necropsia
 - 7) Revisión técnica
 - 8) Peritaje de daños
 - 9) Antecedentes y requisitoria

B. Peatón

1. Generales de Ley
2. Sentido de desplazamiento
3. Actividad que desarrollaba en el lugar
4. Observaciones
5. Diligencias efectuadas
 - a. Manifestación del familiar
 - b. Observaciones





- c. Examen de cadáver
- 6. **Documentos instrumentales**
 - a. Dosaje etílico
 - b. Examen toxicológico
 - c. Reconocimiento Médico Legal
 - d. Protocolo de Necropsia
- 7. **Acta de Levantamiento de Cadáver**
 - a. Estudio de las prendas de vestir
 - b. Estudio de lesiones
- 8. **Certificado de Necropsia**

IV. **VERSIONES CON RELACIÓN AL EVENTO**

- 1. **Versión de efectivo policial interviniente**
 - a. Generales de Ley
 - b. Manifestación
 - c. Observaciones
- 2. **Versión de testigo presencial**
 - a. Generales de Ley
 - b. Aspectos de testificación
 - c. Entrevista
 - d. Manifestación
- 3. **Versión de testigo referencial**
 - a. Generales de Ley
 - b. Aspectos de testificación
 - c. Entrevista
 - d. Manifestación

V. **DESCRIPCIÓN ANALÍTICA**

A. **INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL**

(Detallar el método de ingreso a la escena)

- 1. **Llegada al lugar del evento**
- 2. **Método utilizado de ingreso a la escena del evento**
- 3. **Perennización**
- 4. **Referente a la vía:**
 - a. Configuración :
 - b. Material y estado de la calzada :
 - c. Dispositivos de control de tránsito :
 - d. Ordenamiento del tránsito :





- e. Área de maniobrabilidad :
- f. Iluminación :
- g. Visibilidad :
- h. Intensidad vehicular :
- i. Fluidez vehicular :

5. **Medidas de la vía**

6. **Condiciones Climatéricas**

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

8. **Referente a las Evidencias**

- a. Evidencia Biológica
- b. Evidencia Material
- c. Evidencia Física

9. **Zona de conflicto**

- a. Área de impacto de las unidades participantes
- b. Punto de despiste
- c. Área de volcadura
- d. Área de caída

10. **Posiciones Finales**

- a. Vehículo
- b. Peatón

B. DETERMINACIÓN DE VELOCIDAD

C. ANÁLISIS COMPARATIVO DE DAÑOS

D. ANÁLISIS DE LESIONES

E. ANÁLISIS DE DAÑOS Y LESIONES

F. ANÁLISIS DE EVIDENCIAS

G. ANÁLISIS DE LA VÍA

H. ANÁLISIS DE VERSIÓN

I. ANÁLISIS DE DERECHO DE PASO

J. OTROS ANÁLISIS NECESARIOS





K. ANÁLISIS INTEGRAL

VI. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. **Factor Determinante**
2. **Factor Predominante**
3. **Factores Contributivos**

B. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS

1. **Vehículo**
2. **Peatón**

C. INFORMACIÓN ADICIONAL

D. INFRACCIÓN PENAL

E. SITUACIÓN DEL VEHÍCULO Y CONDUCTOR

VII. ANEXOS



Lugar y fecha.

INSTRUCTOR



UNIDAD DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO **ESTUDIO TÉCNICO DE SEGURIDAD VIAL N°**

I. INFORMACIÓN DEL ESTUDIO

A. CLASE DE ESTUDIO

Describe de manera simple la situación objeto de estudio, ubicándola en un contexto que permita comprender las razones por la cual se considera necesario realizar el estudio técnico.

B. ÁMBITO DE ESTUDIO

Permite la delimitación del estudio a realizar, es de vital importancia pues permite circunscribir el entorno a evaluar.

C. AUTORIDAD COMPETENTE

Se refiere a entidad y/o concesión que se encargue de la vía a estudiar. (opcional)

II. OBJETIVO

Permite establecer de manera clara y precisa los propósitos y metas del estudio técnico (lo que se aspira conocer). Debe guardar coherencia con la información preliminar. Debe ser expresados en verbos infinitivos (ar, er, ir)

III. ANTECEDENTES

Se refiere a los hechos que guarden relación con el trabajo técnico. Entre las consideraciones se debe tener en cuenta: la incidencia de la accidentalidad, congestión o cualquier otra situación que afecte la circulación.

IV. SITUACIÓN ACTUAL

A través de ella se crea la necesidad de solucionar la problemática, demuestra de forma objetiva la vía, objeto de estudio. En algunos casos se debe detallar la inacción, indiferencia y/o violaciones de las autoridades competentes.

V. JUSTIFICACIÓN

Se debe exponer los motivos, razones o argumentos que den validez y por las cuales se debe o se quiere realizar el estudio técnico de seguridad vial. Debe responder a las preguntas ¿por qué?, ¿para qué?, ¿qué se busca?.

VI. FUNDAMENTOS

A. LEGALES

Se encuentra todos los aspectos legales que se consideren necesarios y que sirvan de sustento para la formulación y posterior análisis del estudio técnico (Ley de la PNP, ley 27181, Decreto





Supremo 026-2017-IN, Texto Único Ordenado del Reglamento Nacional de Tránsito, Manual de Dispositivos de Control de Tránsito Automotor para Calles y Carreteras, entre otros que se consideren pertinentes siempre y cuando estos se encuentren vigentes).

B. TÉCNICOS

Sirven de cimiento, soporte; las que permiten reforzar el planteamiento del estudio técnico. Entre ellas se encuentra los Principios Reguladores de la Circulación (Principio de Seguridad, Principio de Confianza, Principio de Integridad, Principio de Señalización).

A. ANÁLISIS

Se refiere al análisis de la normatividad legal vigente, para el establecimiento de responsabilidades posteriores. Se debe emplear el contenido de los fundamentos legales y técnicos del estudio.

Asimismo, después de analizar los fundamentos, se deben determinar claramente los riesgos que se generan ante la inacción, indiferencia y cualquier tipo de incumplimiento de las autoridades competentes. Los riesgos deben tener coherencia con la situación actual.

1. INFRAESTRUCTURA VIAL

Se describe las características técnicas (tipo de vía, configuración de la vía, condiciones del pavimento, dispositivos de tránsito, diseño vial, entre otros).

2. COMPOSICIÓN VEHICULAR

Se refiere a la diversidad de transporte que circule por el área de estudio (características, flujo vehicular, intensidad).

3. COMPORTAMIENTO GENERAL DEL USUARIO

Se describe la costumbre y hábitos de los usuarios de la vía en el ámbito de estudio.

a. Peatón

b. Conductor

- (1) **Transporte particular.**
- (2) Vehículos Menores Motorizados.
- (3) Transporte público urbano e interurbano
- (4) Transporte interprovincial
- (5) Transporte de colectivo informal, taxi colectivo
- (6) Transporte de carga.

*Según sea el caso

4. RIESGOS DETECTADOS

Son todos los factores o variables que influyen en la inseguridad.





5. INTERVENCIÓN DE LA AUTORIDAD COMPETENTE

Si se considera “autoridad competente” en la información del estudio, entonces, se precisa la labor y el papel que desempeña la mencionada autoridad en la vía estudiada.

VII. CONCLUSIONES

Las conclusiones deben responder a los análisis efectuados durante la evaluación del estudio técnico. Debe tener una estrecha relación con los objetivos planteados al inicio del estudio. En forma separada, deben reconocer los riesgos presentados, a fin de que las recomendaciones puedan individualizar las tareas a ser cumplidas.

VIII. PRONÓSTICO

Son las consecuencias que puede presentarse a futuro en caso la causa que los origina no se pueda controlar.

IX. RECOMENDACIONES

Deben individualizar las tareas a ser cumplidas por cada una de las autoridades competentes para revertir la situación problemática. Deben ser practicable ya que devienen de un proceso técnico, metodológicamente razonado.





UNIDAD DE INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO **ESTUDIO TECNICO N° -2020-DIVPIAT/UIAT**

I. INFORMACIÓN GENERAL

A. ANTECEDENTES

1. Documento y autoridad que solicita el estudio
2. Breve reseña del accidente de tránsito que motiva el estudio

B. EXPEDIENTE EN EVALUACIÓN

Descripción del expediente (número, folios, discos, etc.)

C. ASPECTO EN CONTROVERSIA

De acuerdo a lo que indica la autoridad que es materia de análisis y pronunciamiento de la UIAT

D. ENFOQUE DEL ESTUDIO

1. Si es por pedido de IG, el enfoque es desde el aspecto formal (estructura del documento, cumplimiento de los procedimientos vigentes) y si ha podido influir en el resultado de la investigación y sus conclusiones.
No se emitirán conclusiones respecto al fondo del tema a fin de no incurrir en infracción penal (art 410 del Código Penal)
2. Si es por pedido de las fiscalías o juzgados competentes, el pronunciamiento será de forma integral.
3. El estudio se hará desde la perspectiva del cumplimiento de los procedimientos policiales operativos generales y los específicos contenidos en el Manual de Normas y Procedimientos para la Intervención e Investigación de Accidentes de Tránsito.

II. ANÁLISIS

A. DE LA PARTE PROCEDIMENTAL

- 1.
- 2.

B. DE LA INFLUENCIA EN LAS CONCLUSIONES Y APRECIACIÓN GENERAL DEL DOCUMENTO EVALUADO

- 1.
- 2.

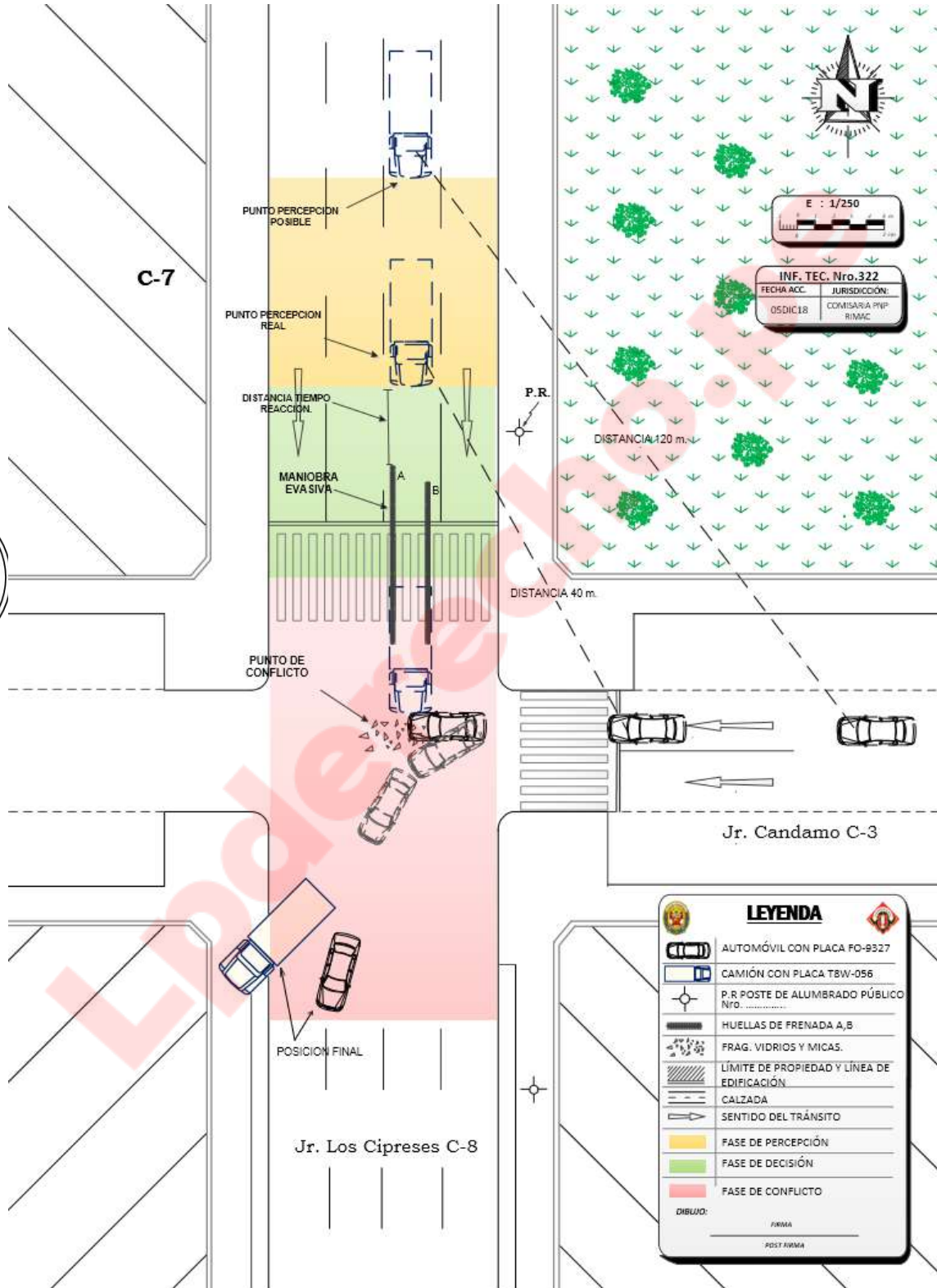
III. CONCLUSIONES

Que respondan única y exclusivamente al aspecto en controversia.





PLANO CON LA SECUENCIA DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO





SIMBOLOGÍA

| | | | | | | | | | | | |
|---------------------------------|--------------------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------|----------------------|-----------|------------------------------------|------------------|----------------------|--------------------------------|--|
| RESALTO | TRAPEZOIDAL | | HUELLAS | FRENADA | | VOLCADURA | TONEL | 1/1 | | | |
| | SECCIÓN CIRCULAR | | | CRÍTICA Y DERRAPE | | | | 1/2 | | | |
| VALLA DE SEGURIDAD | REJA | | IMPRONTA | | 1/3 | | | | EXPLICACIÓN GRÁFICA | 1/4 | |
| | CERCA DE ALAMBRE DE PUAS | | ROZAMIENTO | | NORMAL | | | | | 1/1 | |
| | SEPARADOR METÁLICO | | ESTRÍAS | | | | | 1/2 | | | |
| POSTES | ALUMBRADO PÚBLICO | | RASGUÑO O ARAÑAZO | | 1/3 | | | | | 1/4 | |
| | TENDIDO ELÉCTRICO | | SURCO | | SIN CONSTRUIR | | | | BORDES TIPO SARDINEL | | |
| | TELÉFONICO | | SEPARADOR CENTRAL | TIPO ACERA | | | | TIPO CUNETETA | | SEÑALIZADAS | |
| | ALTA TENSIÓN | | | TIPO ACERA | | | | TIPO CUNETETA | | NO SEMALIZADAS O REFERENCIALES | |
| MANCHA | SANGRE | | PUNTES | BY-PASS | | | | LÍNEAS DE DIBUJO | LÍNEA DE TRAYECTORIA | | |
| | HERRUMBRE | | PASO A NIVEL | | POSICIÓN FINAL | | LÍNEA DISCONTINUA | | | | |
| BOTONES DE TRÁNSITO | | PEATÓN | ACCIONES PREVIAS | | ÁREA VERDE | | LÍNEA DE EDIFICACIÓN | | | | |
| PASO PEATONAL Y LÍNEA DE PARADA | | MANCHA | MANCHA | | ÁREA DE TIERRA | | BERMA | | | | |
| QUIOSCO, REFUGIO | | SEÑAL VERTICAL DE TRÁNSITO | SEÑAL VERTICAL DE TRÁNSITO | | ÁRBOL | | LÍNEA DE DIBUJO GENERAL | 0.25 | | | |
| ÁREA VERDE | | SEÑAL VERTICAL DE DOBLE PEDESTAL | SEÑAL VERTICAL DE DOBLE PEDESTAL | | ARBUSTO | | UNIDADES DE TRÁNSITO PARTICIPANTES | 0.75 | | | |
| ÁREA DE TIERRA | | ÁREA DE EDIFICACIÓN | ÁREA DE EDIFICACIÓN | | FRAGMENTOS DE VIDRIO | | LÍNEA DE EDIFICACIÓN | I | | | |
| ÁRBOL | | MURO NEW JERSEY | MURO NEW JERSEY | | LAMINAS DE PINTURA | | CEBRA | | | | |
| ARBUSTO | | | | | | | SENTIDO DEL TRÁNSITO | | | | |
| FRAGMENTOS DE VIDRIO | | | | | | | | | | | |
| LAMINAS DE PINTURA | | | | | | | | | | | |

