



Universidad
Inca Garcilaso de la Vega

TRABAJO DE SUFICIENCIA PROFESIONAL

**LA RESTRICTIVA APLICACIÓN DEL T.U.O. DEL REGLAMENTO
NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS VÍAS
PRIVADAS Y SU IMPLICANCIA EN DELITOS DE LESIONES
CULPOSAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

PARA OBTENER EL TÍTULO DE ABOGADO

AUTOR

ORÉ ZEGARRA EDGAR FERNANDO

ASESOR

DR. SOLORZANO PALOMINO ALEXANDER

**LIMA – PERÚ
202**

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a mi madre Alejandrina Zegarra, quien se marchó de este mundo para alojarse en los corazones de quienes la amamos; y es mi motivación constante para lograr mis metas.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a mi esposa Gicela Fernández y mi hija Alejandra Oré, quienes me han dado el impulso para realizar este trabajo, de la misma forma agradecer a mis catedráticos y especialmente a mi asesor.

Contenido

.....	I
TRABAJO DE SUFICIENCIA ACADEMICA	I
LA RESTRICTIVA APLICACIÓN DEL T.U.O. DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO - CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS VÍAS PRIVADAS Y SU IMPLICANCIA EN DELITOS DE LESIONES CULPOSAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO	I
EDGAR FERNANDO ORÉ ZEGARRA	I
RESUMEN	V
ABSTRAC	VI
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I	2
1. Aspectos generales del tema.....	2
Antecedentes	2
1.2 Marco conceptual.....	5
Capitulo II	32
2. El problema, objetivos e hipótesis	32
2.1 Planteamiento del problema	32
2.2 Finalidad y objetivos de la investigación	34
2.3 Hipótesis	36
Capitulo III	39
3.1 Conclusiones	39
3.2 Recomendaciones	40
Bibliografía	41

RESUMEN

LA RESTRICTIVA APLICACIÓN DEL T.U.O. DEL REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO – CÓDIGO DE TRÁNSITO EN LAS VÍAS PRIVADAS Y SU IMPLICANCIA EN LOS DELITOS DE LESIONES CULPOSAS POR ACCIDENTE DE TRÁNSITO.

EDGAR FERNANDO ORE ZEGARRA

UNIVERSIDAD INCA GARCILASO DE LA VEGA

El presente trabajo se estructuró sobre la restricción existente respecto de la aplicación del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito, también llamado Código de Tránsito en las vías privadas, el primer artículo del mencionado cuerpo normativo, sólo reglamenta el uso de las vías públicas terrestres; por otro lado las vías terrestres privadas que se configuran como los espacios que tienen propietarios y donde la autoridad no tiene competencia, siendo estos: los estacionamientos de los grandes centros comerciales, las explanadas de las empresas de transporte y los establecimientos que expenden combustible, en estos lugares también se cometen infracciones al reglamento, y se suscitan accidentes de tránsito. En tal sentido, habiéndose provisto en su último párrafo del tipo penal de lesiones culposas, “cuando los hechos resulten de la inobservancia de las normas técnicas de tránsito” a efectos de sancionar con mayor severidad (se aplica mayor pena); se debe precisar que las normas técnicas están contenidas en el Reglamento Nacional de Tránsito; sin embargo, al no ser posible aplicarlas en las vías privadas, conlleva a que los delitos de lesiones culposas por accidente de tránsito que allí se produzcan deban imponerse penas más benignas. Habiéndose aplicado como instrumento de validación la legislación comparada, al advertirse que otros países de la región sus legislaciones regulan el tránsito en las vías privadas; mediante el método cualitativo se llega a la conclusión que es muy importante la modificación del primer artículo del reglamento de tránsito respecto al ámbito de aplicación, debiendo regular también las vías terrestres privadas.

Palabras claves: Accidentes de tránsito, reglamento, lesiones culposas, vía pública y privada.

ABSTRAC

HE YOU OF THE NATIONAL TRAFFIC REGULATION – TRAFFIC CODE ON PRIVATE ROADS AND ITS IMPLICATION IN THE CRIMES OF NON-CLAIMED INJURIES DUE TO TRAFFIC ACCIDENT.

EDGAR FERNANDO ORE ZEGARRA

INCA GARCILASO DE LA VEGA UNIVERSITY

The present work was structured on the existing restriction regarding the application of the T.U.O. of the National Traffic Regulation – Traffic Code on private roads, starting from the fact that the first article of the aforementioned normative body, only regulates the use of public land roads, configuring private land roads as the spaces that have owners and where the authority has no competence, These being mainly: The parking lots of large shopping centers, the esplanades of transport companies and taps that dispense fuel, in these places violations of the regulations are also committed, and traffic accidents occur. In this regard, having provided in its last paragraph the criminal type of culpable injury, "when the facts result from the non-observance of traffic technical regulations" for the purpose of punishing more severely (a higher penalty is applied); it should be specified that the technical standards are contained in the National Traffic Regulations; However, since it is not possible to apply them in private channels, it means that the culpable crimes that occur there must be imposed more lenient penalties. Having applied comparative legislation as a validation tool, noting that other countries in the region, their legislation regulates transit on private roads, through the qualitative method it is concluded that it is very important that the first article of the traffic regulations be modified with respect to the scope of application, and private land routes must also be regulated.

Key words: Traffic accidents, regulations, culpable injuries, public and private roads.

INTRODUCCIÓN

La presente investigación advertido como problemática el ámbito de aplicación del T.U.O del Reglamento Nacional de Tránsito, también denominado Código de Tránsito, toda vez, que sólo regula las vías públicas y en consecuencia no se aplica en las vías privadas, teniendo como hipótesis lo que implica cuando en estos espacios privados ocurran accidentes que tenga como consecuencia lesiones no se pueda imputar la parte final del cuarto párrafo “cuando el delito sea el resultado de la inobservancia de las normas técnicas de tránsito”, como se puede apreciar en el Atestado Policial que se anexa a la presente, cuya investigación fue motivada por un accidente de tránsito en la modalidad de atropello, hecho ocurrido en la zona de estacionamiento del centro comercial el Polo, en circunstancias que una fémina estacionaba su vehículo erróneamente presionó el pedal del acelerador, chocando contra una mampara e ingresando a un restaurante donde estaba una persona de 86 años, atropellándola y causándole lesiones de gravedad; sin embargo, no se pudo aplicar las sanciones contenidas en el cuadro que tipifica las sanciones a imponer y establece las medidas preventivas para las infracciones al tránsito, la cual esta anexada al código de tránsito, por haber ocurrido el hecho en una vía privada, siendo el objetivo del presente trabajo tipificar adecuadamente el delito de lesiones imprudente por accidentes de tránsito, cuando estas resulten de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito, teniendo como justificación lograr que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones revise el mencionado cuerpo normativo, y pueda llegar como se expresa en la conclusión a extender su ámbito de aplicación y regule las vías privadas. En el primer capítulo se abordado el marco normativo, la historia de normas que rigen el tránsito en el mundo y luego en nuestro país, la definición de vías públicas y privadas, para luego en el segundo capítulo tratar, la problemática, el objetivo y las hipótesis y por último en el tercer capítulo las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I

1. Aspectos generales del tema

Antecedentes

1.1.1 *Antecedentes nacionales*

Changa (2019) Delitos de lesiones culposas como consecuencia de los accidentes de tránsito en el Perú, la monografía contiene seis objetivos. El primero, es plantear los precedentes de los autores sobre delitos imprudentes. El segundo describe las diversas acepciones de los delitos culposos, su origen, las clases y como se manifiesta la culpa, siendo estas a través de la negligencia, imprudencia e impericia, luego abordar la clasificación de los accidentes de tránsito (Despiste, choque, volcadura y atropello). El tercer objetivo, abordar los principios que regulan el tránsito rodado como son el principio de confianza, principio de seguridad, principio de integridad personal y principio de señalización. Seguidamente como cuarto objetivo, saber de las consecuencias de los sucesos de tránsito según su trascendencia, con relación a los daños a terceros los lesionados y occisos, además de los factores que produjeron los sucesos de tránsito. El quinto objetivo, hacer referencia de las secuelas que dejan los accidentes de tránsito. El sexto objetivo, a partir de la diversa jurisprudencia existente sobre delitos imprudentes por accidente de tránsito. La metodología para la averiguación en la monografía llega alcanzar el descriptivo, análisis e interpretación de la legislación, además de la ejecución de la técnica de la revisión documentaria, resumir y elaborar argumentos sintetizados. Entre las conclusiones se puede precisar que la expresión de la culpa guarda correspondencia con los hechos de tránsito, los principios que gradúan la circulación no son acatados por los usuarios de la vía y con ello se producen los sucesos de tránsito. Los resultados de los accidentes de tránsito son lesiones graduadas en leves y graves, básicamente por no observar las normas que rigen en el tránsito rodado, como el hecho ocurrido el día 14 de setiembre del 2015.

Vidarte (2022) Principios constitucionales y el delito de lesión culposa grave por inobservancia de reglas técnicas de tránsito, en Trujillo 2018 – 2019, la intención general de esta investigación es establecer que principios constitucionales la cuales transgreden al considerar como delito de lesión culposa grave por haber inobservado las reglas técnicas de tránsito cuando el daño produce hasta cinco días de incapacidad médico legal en Trujillo, 2018-2019. Fue una investigación del tipo básica realizada bajo un enfoque cualitativo, y diseño no experimental; se desarrolló en el espacio geográfico del distrito de Trujillo, en los años 2018-2019; fueron entrevistados para la presente investigación los ejecutores de derecho del distrito y provincia de Trujillo, contando con 1 Juez, 4 Fiscales, 1 Defensor Público y 9 Abogados especializados en Derecho Penal y Procesal Penal. El acopio de datos se realizó mediante la entrevista, el estudio de documentos, interpretación legislativa y análisis de casos. Los materiales empleados fueron entrevistas y variados tipos de fichas. Se concluyó que considerar una lesión culposa de hasta cinco días de incapacidad como un tipo penal de lesiones graves por no observar de reglas técnicas de tránsito, previsto en el artículo 124 parte final del Código sustantivo, y no como faltas de tipo culposas contra la persona, normalizado en el artículo 441 en el párrafo final del mismo cuerpo normativo contraviene los principios de legalidad, de lesividad y de última ratio.

Yauri (2022), la Tesis denominada “El valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo producido por hechos de tránsito en el Distrito Judicial de Junín -2020”. Inició del problema general: ¿Cuál es la correspondencia entre el valor probatorio del informe técnico policial en tipos penales por homicidio culposo causado por sucesos de tránsito en el Distrito Judicial de Junín -2020? Partiendo del objetivo general, que consiste en: Determinar la relación entre el valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito en el Distrito Judicial de Junín -2020, respecto a la metodología se utilizó el método científico, el tipo es básica, el nivel es correlacional simple, el diseño no experimental la población y muestra estuvieron conformados por 40 operadores de justicia del Distrito Judicial Junín. Conclusión: Estableciéndose la no existencia de correspondencia directa y relevante entre el valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio

imprudente ocasionado por sucesos de tránsito en el Distrito Judicial de Junín -2020. Generalmente los operadores judiciales del Distrito Judicial de Junín, 2020 están de acuerdo uniforme respecto de la importancia de la valoración probatoria del informe técnico policial (35.0%), asimismo la mayoría de los operadores judiciales del Distrito Judicial de Junín, 2020 están muy de acuerdo acerca de que el homicidio culposo es un acto de negligencia e irrespeto a los reglamentos de tránsito (40.0%).

1.1.2 Antecedentes internacionales

Ley 769 (2002) mediante la mencionada norma se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre (de Colombia) y se prescriben otras disposiciones, que en su título I, disposiciones generales, capítulo I principios, artículo 1° ámbito de aplicación y principios, Las normas en el presente código se aplican en todo el territorio nacional y regulan el desplazamiento de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulan vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito.

El desarrollo de lo dispuesto por el artículo 24 de la Constitución Política, todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para la garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público.

Le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Las autoridades de tránsito promoverán la difusión y el conocimiento de las disposiciones contenidas en este código.

Los principios rectores de este código son: seguridad de los usuarios, calidad, oportunidad, cobertura, libertad de acceso, plena identificación, libre circulación, educación y descentralización.

Decreto Ejecutivo 1196 (2012), despacha el Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (de Ecuador), en su título preliminar, artículo 1°, indica que, el presente reglamento establece las normas de aplicación a las que están sujetos los conductores, peatones, pasajeros y operadoras de transporte, así como las regulaciones para los automotores y vehículos de tracción humana, animal y mecánica que circulen, transiten o utilicen las carreteras y vías públicas o aquellas privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre del país.

Ley 18.290 de Tránsito (1984), la Ley 18.290 de Tránsito (de Chile), en su título preliminar, artículo 1°, indica, a la presente ley quedará sujeta toda persona que como peatones, pasajeros o conductores de cualquiera clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la república.

Asimismo se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamiento y demás acceso público.

1.2 Marco conceptual

1.2.1 Normativa y legislación

Las autoridades influyen de forma relevante en la circulación terrestre, dictando normas que influyen en el tránsito y en todos los actores comprometidos en el mismo como son: los usuarios (conductores, peatones y propietarios de los vehículos), los fabricantes de los vehículos, el diseño vial y el mantenimiento del mismo.

Duthurburu (1986), la legislación tiene como fundamento las investigaciones por los accidentes de tránsito que se susciten, servirán de soporte a las autoridades en dos campos, en el normativo preventivo y el coercitivo, el primero mencionado se enfoca en la elaboración de dispositivos legales que normen el comportamiento de los usuarios de las vías, los vehículos que por él transitan y el diseño vial, por otro lado el segundo de naturaleza coercitivo, se da respecto a la imposición de las sanciones ante la contravención de las normas dictadas.

1.2.2 La historia de las normas de tránsito

Mercantil (2019) el tráfico era un caos en ciudades como New York, a inicios del siglo XIX, William Phelps Eno fue el pionero en idear las primeras normas para un mejor funcionamiento del tránsito rodado incluyendo el desplazamiento de los peatones, siendo sus primeras normativas breves y específicas, adoptados en la mencionada ciudad, convirtiéndolo a Phelps Eno en el primer ordenador del tránsito en la historia, habiéndose cumplido ya más de un siglo desde que rigieran sus aportes, se debe mencionar que fueron otras ciudades estadounidenses, y europeas las que decidieron adoptar sus innovadoras pautas, con la finalidad de optimizar el ordenamiento del tránsito en las calles, los aportes que se le atribuye al padre de la seguridad vial son, los flujos de la rotonda del arco del Triunfo, uso de la señal de PARE en las intersecciones congestionadas y los límites de velocidad.

William Phelps Eno (1858-1945), fue el último de nueve hermanos, su padre Amos R. Eno, un acaudalado empresario inmobiliario de la ciudad de Nueva York, su acomodada posición económica le permitió dedicarse sin problema a la labor por la cual ahora se le conoce; cuando aún pequeño Phelps evidenció un hecho que marcaría su vida y conllevaría a realizar los primeros notables aportes al caótico tránsito de sus tiempos, cuando en compañía de su madre a bordo de una calesa, salió de su domicilio ubicado cerca de la Quinta avenida, con dirección hacia Lower Broadway, donde estaba ubicada las oficinas de su padre, a pesar que aún no existían los vehículos de motor, no obstante, el caos vehicular era constante, en este hecho había una docena de caballos y carruajes involucrados sin poder continuar su marcha, sin nadie saber qué hacer ni los policías ni los conductores sabían nada de control de tráfico, pasado los años William pensó, que sólo necesitaban una pequeña orden para mantener el tráfico en movimiento.

Años más tarde William se graduó en la universidad de Yale, realizando una labor netamente empresarial, a la que renunció para dedicarse por completo a sus aficiones, entre las cuales estaban mejorar las condiciones del tránsito, la principal motivación que tuvo para proponer sustanciales cambios en la gestión vial, fue otra de sus pasiones, el teatro y la ópera, siendo el caos vehicular lo que significaba que llegase en reiteradas oportunidades tarde a las actuaciones a la que asistía en compañía de su

esposa, iniciando con su revolucionaria contribución al redactar el artículo nombrado: The Rider and Driver, iniciando un cambio en el tránsito de la ciudad de New York, hasta que se acogió de manera integral en la denominada: “Rules of the road”, este aporte que para la época era novísimo, con la llegada de los vehículos automotores tomó mayor importancia, especialmente para reducir los hechos de tránsito y optimizar la fluidez vehicular, se debe mencionar a manera de anécdota que el padre de la seguridad vial no obtuvo licencia de conducir y con ello nunca condujo un vehículo.

1.2.3 La legislación de tránsito en el Perú

Miróquesada (2014) En el Perú no se tiene registro de la fecha exacta del primer vehículo a motor, lo que sí es sabido que fue un vehículo de marca Gardner Serpollet, que al promediar el año 1899 fue importado por un empresario minero de nombre Arturo Wertheman, y no llegó específicamente a Lima como se creería, fue ensamblado en Huaraz departamento de Ancash a una altura de 4000 msnm., también se tiene información que en el año 1902 también se importaron vehículos de locomoción para realizar la ruta entre el Tambo Colorado y Cerro de Pasco, principalmente para el traslado de carga haciendo un recorrido de 100 kilómetros en 36 horas en promedio, en Lima el primer automóvil fue de la marca de Locomobile, a vapor de origen Europeo que llegó a Lima en el año 1903 cuyo importador fue el ciudadano Ricardo L. Flores; un dato importante a tener en cuenta es que Alberto Grieve, en el año 1907, inició con la construcción del primer automóvil peruano que lleva su nombre, en un taller ubicado en el jirón Washington 117, culminándolo para fin de año del 1908, configurándose como el primer vehículo construido en América del Sur, solicitando la ayuda del presidente de aquel tiempo Augusto B. Leguía, quien se la negó, indicándole que no necesitaba de experiencias de productos peruanos, cuando corría el mes de enero del 1904 ya había una importante cantidad de vehículos en Lima que ensordecían a los vecinos con el rugir de sus motores y emanaban el hedor de sus tubos de escape, cometiendo faltas a las ordenanzas municipales vigentes, para la imposición de las primeras sanciones, los conductores eran seguidos por los policías a bordo de sus bicicletas, por más de sesenta y seis cuadas; ya para el año 1907 se organizaban travesías que iniciaban en el Paseo Colon y culminaban en la Punta.

Respecto a las normas que rigen el tránsito en el Perú, se ha podido investigar que a partir de la Ley de Transporte y Tránsito Ley 27181 del 5 de octubre del 1999 la cual regula el tránsito rodado, vigente hasta la fecha, derogó a las normas que anteriormente regían, siendo:

El Decreto Legislativo N°420 Código de Tránsito y Seguridad Vial de fecha 03 de mayo de 1987, la Ley N°26322 que modifica el Código de Tránsito y Seguridad Vial de fecha 01 de junio del 1994, el Decreto Supremo del 15 de noviembre del 1941, nombrado Reglamento General de Tránsito de la República del Perú, mediante el Decreto Supremo N°001-96.MTC, que aprueba normas de pesos y dimensiones de vehículos para la circulación en las carreteras de la red vial de fecha 24 de enero de 1996 y el Decreto Supremo N°010-96-MTC, creando el Consejo Nacional de Seguridad Vial del 22 de agosto del 1996.

La Ley de Transporte y Tránsito Ley 27181, es regulada por una serie de reglamentos, siendo estos los siguientes:

Reglamento Nacional de Tránsito, están inmersas la normativa para el uso de las vías públicas para los que maniobran cualquier modelo de vehículos, y para los viandantes, las disposiciones de las licencias de conducir, el cuadro anexo con las infracciones y las sanciones a asignar, las cuales serán incluidas en el Registro Nacional de Sanciones, así como el resto de disposiciones que resulten necesarias. El TUO del Reglamento Nacional de Tránsito, también denominado Código de Tránsito se encuentra regulado en la actualidad por el D.S. 016-2009 MTC, la cual deroga el Reglamento Nacional de Tránsito que era regulado por el D.S. 033-2001 MTC.

Reglamento Nacional de Vehículos, en este están contenidas las características y exigencias técnicas respecto a la seguridad y el estándar permitido para las emisiones, las cuales deben cumplir todos vehículos para integrar al sistema nacional de transporte, además de las disposiciones que deben acatarse durante la conducción de los mismos, especifica los pesos y medidas máximos para transitar en la red vial, las sanciones y contravenciones correspondientes.

Dentro de su contenido se encuentran el proceder técnico y administrativo para la homologación de vehículos nuevos que son introducidos para maniobrar dentro de la red vial, de la misma forma contiene respecto al sistema de inspecciones técnicas vehiculares, y por último reglamenta y clasifica el aspecto general de los servicios complementarios que guardan relación con los vehículos. El Reglamento Nacional de Vehículos está regulado por el D.S. 058-2003 MTC., del 07 de octubre del 2003, el mismo que derogó el Reglamento Nacional de Vehículos regulado por D.S. 034-2001 MTC.

Reglamento Nacional de Gestión e Infraestructura, establece los parámetros para las normas de diseño, construcción y mantenimiento de carreteras, caminos y vías urbanas. Enmarca los requerimientos para las descripciones y particularidades de elaboración de los componentes de señalización y los protocolos técnicos que signifiquen una debida semejanza con los sistemas de comunicación y control de semáforos; precisa los requerimientos para el derecho de vía, así como la instalación de elementos y dispositivos que no guardan relación con el transporte o tránsito. Precisa los pedidos para la internalización y control de impactos que guardan relación con el estacionamiento de vehículos en la vía y como se desarrollan las actividades que generan o atraen viajes. Expresa las infracciones por daño a la infraestructura vial pública no concesionada y las correspondientes sanciones. El Reglamento Nacional de Gestión e Infraestructura es regulado por D.S. 034-2008 MTC., del 24 de octubre del 2008.

Reglamento Nacional de Administración de Transporte, hace específico el diseño y las operaciones, así como la forma de registrarse todos los que presten servicio de pasajeros o de carga de mercancía de manera regular. En ella están contenidas también las disposiciones generales que especifican las diversas modalidades del servicio de transporte de pasajeros y de mercancías, como las exigencias de idoneidad como son, características de la flota, infraestructura de la empresa y su organización, así como las circunstancias de seguridad y cantidad, define las infracciones y sanciones por la realización de servicio de transporte; de la misma

forma establece los requerimientos técnicos que determina la declaración de espacios o vías saturadas por delimitación de congestión o contaminación vehicular, y define el ingreso al régimen de acceso y operación a los servicios de transporte. Señala el acceso y utilización de las vías saturadas, la cual es administrada por procesos asiduos de licitación pública, de los cuales todos los que postulan a la compiten en calidad, precio, seguridad y control de emisiones, dándose la formalidad a través de contrato el cual tienen un plazo fijo y es renovable de forma automática, además contiene el régimen de administración de cada uno de los servicios especiales o locales y otras prestaciones; los servicios que se presten en la modalidad de interprovincial o nacional deberá contar con un sistema de comunicación en cada unidad. El Reglamento Nacional de Administración de transporte está regulado por D.S. N°017-2009 MTC., del 21 de abril del 2009.

Reglamento Nacional de cobro por uso de Infraestructura Pública, este reglamento define las situaciones técnicas que determinan la necesidad de recaudación por la utilización de la infraestructura vial pública por parte de sus usuarios, pudiendo ser personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, ello incluye los peajes de las vías no concesionadas, así como el cobro a quienes perturben la capacidad vial e interfieran en el tránsito, están contenidos, además como se calculan las tasas y los procedimientos de cobro.

Reglamento de Jerarquización Vial, en esta están contenidas los razonamientos para la denominación de las vías destinadas a esclarecer las decisiones con relación a la inversión y operación de las vías, en razón a los usos que establece; contienen además las razones para determinar áreas o vías de uso restringido.

Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio por Accidente de Tránsito, define la responsabilidad civil de los conductores, dueños y quienes prestan servicio, en los sucesos de tránsito, además fija el régimen y las particularidades del seguro obligatorio dejando establecido las coberturas y los montos

asegurados, como su aplicación. El presente reglamento se encuentra regulado por el D.S. N°024 – 2002 – MTC.

Reglamento Nacional de Ferrocarriles, establece las normas generales como operan los ferrocarriles en la ferroviaria, así como los servicios conexos que se prestan, determina también los criterios sobre la protección ambiental, la interconexión y la compatibilidad de los servicios y tecnología relevante; el Reglamento Nacional de Ferrocarriles está regulado por el D.S. 032 - 2005 - MTC.

1.2.4 La vía

D.S. 016-2009 (2009) “Carretera, vía urbana o camino rural abierto a la circulación pública de vehículo y/o peatones, y también de animales”.

Resolución de C.G. N°044-2021 C.G. PNP/EMG. (2021), está considerada como el espacio físico delimitado por el derecho de vía límites de propiedad privada, dentro de esto se denomina porción circulable, al espacio de la vía destinado al tránsito de vehículos por razones de derecho o costumbre.

Duthurburu (1986), Las vías son a las ciudades similar como las arterias al cuerpo humano, ya que por allí circula la sangre. En tiempos primitivos el hombre inicialmente era sedentario y por la necesidad de buscar alimentos y mejores tierras se volvió nómada, para su desplazamiento aprovechó las mejores condiciones del terreno y en ese ir y venir hace los primeros caminos, produciéndose de esta forma el primer medio de transporte, siendo este la caminata o transportarse a pie, por estos caminos debía trasladar carga de gran peso, por lo cual, estos obstáculos naturales debían ser superados, y con la su evolución el hombre amplió los caminos y utilizó a los animales para la carga, posteriormente con la invención de la rueda, se construyeron carreteras las cuales ya exigían ciertas características necesarias para el rodado.

Pasado el tiempo con la creación de los vehículos a motor estos desarrollaron grandes velocidades, permitiendo desplazarse mayores espacios en menor tiempo, lo cual crea la necesidad imperiosa de superar mayores obstáculos para hacer mejores y

mas amplias carreteras, surgiendo la ingeniería vial y con ella la autopista.

Adversamente en un parangón con el cuerpo humano, las carreteras quitan vidas, estableciendose como principal factor las velocidades desarrolladas en las vías.

Los grandes imperios se formaron por las apoteósicas conquistas, las cuales estaban condicionadas a la rapidez que transportaban sus ejércitos, como las comunicaciones y abastecimientos de sus tropas, estas vías podian proporcionar situaciones de favorecimiento o contrarias a los gobernantes. En el caso de China 1000 años A.C., estaba enlizada por caminos cada veinticinco kilómetros, atribuyendosele sus conquistas gracias a la red de caminos que habia construido. La conquista del imperio Romano tiene gran similitud al Chino, la denominada vía Apia se inició en el año 312 A.C., con una extensión de doscientos sesenta kilómetros, estaba revestida con bloques de lava y comunicaba a Roma con la base militar de Capra, Pompeya conserva las antiguas pistas y veredas a pesar de la erupción del volcan Vesubio, Roma se empodera, controlando la civilización y cultura, gracias a sus caminos, los cuales se equiparan a los tentáculos de un pulpo absorventes de sus provincias hacia la capital, es por ello que se emplea en la actualidad la frase “todos los caminos conducen a Roma”.

En otro continente un imperio ampliaba sus fronteras y ello por sus redes viales construidas, nos estamos refiriendo al imperio Incaico, los caminos Incas son como rayos de sol que permitieron que brillara, la capital del imperio, el Cuzco estaba considerado como el ombligo del mundo Inca, el sistema instalado a partir de los mitimaes, los tambos colocados a lo largo de los caminos, para el abastecimiento de los guerreros y los chasquis trasladando la correspondencia, fueron lo que determinó el éxito de la conquista de los Incas.

Por otro lado, el desplazamiento del hombre es inherente desde su nacimiento, al nacer desarrolla su capacidad de movimiento, es posible de desplazarse a través de lo que se denomina el gatéo, conforme crece amplia su radio de desplazamiento, con primeros pasos para después correr, son los padres los primeros guías que de la mano le brindan las primeras enseñanzas sobre seguridad vial, luego lo agitado de la vida moderna y con la finalidad de aminorar el tiempo de transporte se debe desplazarse haciendo uso de vehículos, desarrollandose su vida cotidiana en el hogar, centro de

estudio y luego laboral y la vía. Toda persona que hace uso de la vía esta sujeta a su normatividad, como a sus riesgos los cuales constituyen posibilidad de accidente, sin embargo, sólo conociendo los riesgos de la vía pueden ser prevenidos.

Material, las vías pueden ser de los siguientes materiales:

Asfalto, la capa que la recubre es de color azulado oscuro, siendo un material de brea resulta poroso lo que brinda una buena fricción para el frenaje.

Cemento, su recubrimiento es de color claro producto del cemento vaciado, de superficie lisa, brillante, pero no resaca, siendo una situación que no permite un frenado eficaz.

Afirmado, se configura la tierra aplanada y regada para endurecer su superficie, cuando eventualmente no es regada, hay constante desprendimiento de polvo por el viento y el paso de vehículos, lo que dificulta la visibilidad.

Ripio o cascajo, son piedras de pequeño tamaño, presionadas sin pegamentos que forma una capa; su configuración hace dificultosa el desplazamiento de peatones sobre ella, y ante el paso de los vehículos alguna piedra saliente podría convertirse en un proyectil.

Piedra, con piedras de regular tamaño presionadas e instaladas con algún tipo de pegamentos que forman una base casi uniforme.

Ladrillos, estas son utilizadas generalmente en vías privadas por ser vistosas y coloridas.

Mixto, es la combinación de minimamente dos materiales ya mencionados.

Estado de conservación de la vía, en ciertas circunstancias puede configurar una causa directa o indirecta de los accidentes de tránsito, los obstáculos en la vía son contrarios para la correcta fluidez e intensidad vehicular, estos también atentan contra la seguridad de los peatones, configurándose como un peligro latente para los usuarios de las vías, para efectos de investigar accidentes de tránsito, se considera como vía todo lugar transitable, que haya sido construido o todo caso este acondicionado para dicho fin, como también todo espacio que permita el desplazamiento de una unidad de tránsito.

La peligrosidad de las vías, estas pueden ser causas directas en la producción de los accidentes:

El bache, provoca un rápido desequilibrio y con ello la variación epentina de la maniobrabilidad de los vehículos, y de todos los ocupantes que dentro de este se encuentren, de no estas bien sujetos (por los cinturones los ocupantes) y asegurada la carga se puede producir la caída o desprendimiento respectivamente, al existir vehículos que por su especial uso llevan ocupantes en el estribo, como bomberos, trabajadores de camión recoectores, al paso de los baches pueden ocurrir situaciones nefastas, ests baches cuando estan cubiertos por agua suelen ser imperceptibles y con inevitables, en otros casos como en los camiones repartodres de productos, su paso por estos baches, puede producir el deprendimiento de la carga y en consecuencia generar lesiones en peatones que se encuentren alrededor o daños en los vehículos ceranos a su ubicación, tambien se debe mencionar que en otras ocaciones con la finalidad de evitar Iso baches el conductor deba realizar una maniobar que le pueda generar un despiste o una volcadura.

Otras circunstancias en la vía son:

Seca, humeda o mojada, en el caso de estas humeda o majada conlleva que las llantas no tengan la misma adherencia sobre esta ante una maniobra necesaria de frenaje y con ello no sea posible detenerse requiriendo un espacion mayor para su detención.

Limpia o sucia, de la misma forma cuando se encuentre sucia afecta la efectividad en la maniobra de frenado.

Visibilidad, las condiciones de la vía permite a los usuarios un determinado campo visual, siendo esta buena cuando en una distancia necesaria se pueda advertir de cualquier cituacion riesgosa, configurandose como obstrucciones visuales, los objetos permanentes (letreros, parapetos, quioscos) o temporales (la carga vehicular) que puedan existir.

1.2.4.1 La vía pública

D.S. 016-2009 (2009) “Vía de uso público sobre la cual la autoridad competente impone restricciones y otorga concesiones, permisos y autorizaciones”.

Duthurburu (1986) Vías de propiedad del estado, cuyo uso está permitido para todas las personas. El estado a través del gobierno central o municipal, norma el contextos del tránsito y restricciones sobre el particular. (1) Urbano, dentro del casco de la población y (2) Rural, fuera del casco de la población.

1.2.4.2 La vía privada

D.S. 016-2009 (2009) define vía privada como: Vía destinada al uso particular.

Duthurburu (1986) dentro de los límites de la propiedad privada, el uso de ellas por el público en general, generalmente está supeditado a lo dispuesto por el propietario. Ejemplo: Estacionamiento de un establecimiento comercial.

1.2.5 Tránsito

D.S. 016-2009 (2009), define tránsito como el conjunto de desplazamiento de personas, vehículos y animales por las vías terrestres de uso público con fines de circulación.

1.2.6 Principios que regulan el tránsito

Resolución de C.G. N°044-2021 C.G. PNP/EMG. (2021), los principios que regulan el tránsito son los siguientes:

Principio de confianza

La misma que se fundamenta sobre el acatamiento conciente de las normas que rigen el tránsito, es la consideración que deben tener todos los usuarios de la vía respecto a que los demás van a obedecer las reglas, esta facultad de adoptar las normas, asumiendo que los otros usuarios lo van a hacer de la misma forma, a partir de ello este principio se basa en la predisposición que se respetará la norma como se hace propiamente.

Este principio no se puede asumir de forma absoluta, toda vez que se complementa asiduamente con el principio de seguridad, el cual debe regir ante la percepción que otro usuario actúa de manera antirreglamentaria, el uso diligente de la vía es una

exigencia a todos sus usuarios, no obstante, al percibir una imprudencia por parte de otro demanda, adoptar medidas de seguridad aún se este dando un cumplimiento a una norma imperativa, lo que significa renunciar a la preminencia que se tiene cediendolo.

Principio de seguridad

Este principio se impone cuando se advierte que otro usuario de la vía contraviene las normas que rigen el tránsito, cuando se ha percibido objetivamente un peligro generado por un acto contrario a la legislación, inclusive se debe ceder la preferencia que se tiene con la finalidad de evitar un hecho o aminorar sus consecuencias, se obliga a maximizar las medidas de seguridad con relación a lo perceptible, tomando previsiones que otros usuarios puedan actuar contraviniéndolas, es así que por su propia seguridad y de los otros, ante una eventualidad no podría ampararse que hacía uso reglamentario de la vía, si no que debería evitar a toda costa el conflicto, lo más habitual en nuestro medio, son los peatones que generalmente realizan el cruce de la calzada por lugares no reglamentarios (sin hacer uso de los puentes, media cuadra), no obstante si ya se tuvo percepción de estos de debe evitar.

En síntesis, el principio de seguridad no es otra cosa que el manejo a la defensiva.

Principio de integridad personal

El principio de integridad se basa en que a partir de la normativa que rige en el tránsito, no es posible exigir alguna acción que pueda contravenir la propia integridad física del usuario, entendiéndose que la circulación en las vías como peatón o conductor es un acto lícito, en ese contexto que ante el riesgo generado por otro usuario el límite exigible es que no se ponga en riesgo la propia integridad, es por ello que cuando no se ha generado un riesgo con su accionar no se puede pretender requerir una acción de manera de sacrificio comprometiendo la propia seguridad personal, es por ello ante una situación existente en lo posible se exige optar por el daño menor con la finalidad de evitar otro de mayor magnitud.

Principio de señalización

En las vías, cuando exista alteraciones, obstáculos o cambios, deben ser advertidas a través de la señalización correspondiente, este principio es ligado profundamente con el principio de confianza, toda vez que, quien hace uso de una vía donde no exista señalización que alerten de anomalías, se asume que no existe ninguna, debiendo recaer sobre la autoridad correspondiente la responsabilidad de la señalización no existente.

1.2.7 Accidente de tránsito

D.S. 016-2009 (2009), evento que cause daño a personas o cosas, que se produce como consecuencia directa de la circulación de vehículos.

Duthurburu (1986) define accidente de tránsito como, el hecho, suceso o acontecimiento eventual e impremeditado, como resultado de un peligro o un hecho de causa predecible (no previsto siendo predecible), con consecuencias no deseadas, desafortunadas (incidente) o dañoso (accidente) que traen consigo una culpa o responsabilidad a mérito de la imprudencia, impericia o negligencia (acción u omisión) que se realiza una persona, al desplazarse por un lugar transitable y generalmente participa un vehículo en movimiento.

1.2.7.1 Clasificación de los accidentes de tránsito

Los sucesos de tránsito se clasifican en cinco grandes grupos, los cuales son: Simples, múltiples, en cadena, mixtos y especiales; accidentes de tránsito simples, son aquellos donde participa un solo vehículo en desplazamiento subdividiéndose en: Choque, volcadura, incendio y despiste; accidente de tránsito múltiples, es donde participa más de un vehículo, incluyéndose la participación de los peatones, se subdividen en: Choques (frontal, embiste alcance, lateral); atropellos (proyección, volteo, aplastamiento, compresión, arrastramiento y encontronazo), y caída, que es la salida abrupta desde el vehículo hacia la vía; los accidentes de tránsito mixtos, que es la mezcla de un simple y un múltiple; accidentes de tránsito en cadena, se produce

cuando mínimamente participan tres vehículos en colisión que se desplacen en el mismo sentido y por último los accidentes de tránsito especial, son los que no caben en las clasificaciones antes descritas y cuyo hecho está dentro de la definición de accidente de tránsito.

1.2.7.2 Los elementos del tránsito

Los elementos del tránsito según el Resolución de C.G. N°044-2021 C.G. PNP/EMG. (2021), son: Hombre, vehículo, vía y medio ambiente.

Elemento hombre, al ser quien maniobra la maquina (vehículos) en el tránsito y se desplaza en la vía (peatón), lo convierte en el actor principal, es quien a partir de los reglamentos se estandariza su comportamiento, ello a partir de las exigencias dadas por el legislador en las diversas normas vigentes; pudiendo ser: conductor, ocupante o peatón.

Elemento vía, es el espacio por donde se desplazan los vehículos, peatones y eventualmente animales, está conformada por: La vereda o acera, berma, calzada, cuneta, separador central y cuneta.

Elemento vehículo, es el artefacto fabricado por el hombre como medio de transporte con la finalidad de realizar viajes en menor y trasladar grandes cargamentos, sus condiciones y características esta normado en el reglamento de vehículos.

Elemento medio ambiente, son las condiciones climáticas presentes al momento de ocurrido un hecho de tránsito, las cuales puedes significar un factor en la producción del mismo, ya que las inclemencias del clima se manifiestan a través de: Viento, nieve, granizo, neblina, aguacero y el brillo solar.

1.2.8 Delitos culposos

Roxin (2006), también denominados delitos imprudentes son púnibles cuando la ley explícitamente lo establece, produciéndose cuando exista la lesión, puesta en peligro de la integridad física y la propia vida, refiriéndonos a lesiones u homicidio imprudentes, de la misma forma son aplicables a delitos contra la seguridad en su conjunto y el medio ambiente, asimismo, a las insolvencias punibles, delitos concursales y en numerosas disposiciones del derecho penal parte especial o accesorio, la trascendencia de los delitos imprudentes ha ido en aumento repentinamente, a partir de la considerable adición de la tecnificación y los peligros sobrevenidos de ella, con especial énfasis del tránsito rodado, la empresa y el hogar, la gran mayoría de accidentes que aquí se producen son de tipo culposos.

Es así que, la preocupación técnica respecto a los delitos imprudentes no tomado en cuenta anteriormente, ha tomado un nuevo rumbo respecto a su incremento de producción, habiendo pasado de ser hijastro a hijos predilectos de la dogmática penal.

Villavicencio (2006), La investigación de este tipo de delitos se registra desde inicios del siglo XX, inicialmente eran considerados casi delitos, estando mas asociados con el derecho civil que con el penal, posteriormente el desarrollo, la tecnificación y su influencia en la sociedad, en especial el operar maquinarias y maniobrar la extensa ganma de vehículos que conforman el tránsito automotor, situación que ha incrementado considerablemente las fuentes de riesgo a las que estan expuestas las personas, ello a su vez ha dado origen a al impulso de normas de cuidado, resultando un numero bastante considerable los delitos que se cometen a título de imprudencia o tambien llamados culposos.

Técnica legislativa, hay muchas definiciones a este tipo de delitos, desde el inicio en el sistema Italiano se tomó el termino “colpa” (culpa), mientras que en el sistema Aleman, lo denomina como “fahrlässigkeit” (imprudencia), existiendo alternativas para denominar este tipo de delitos, la doctrina dominante se orienta para usar la terminología de delitos imprudentes y se establece esta inclinacion, a que la denominación “culpa” se presenta como un derivado en su raiz latina como equivalente

a infracción, hecho ilícito, pecado, culpabilidad o responsabilidad por causa mortal, y de cierta forma induce a la confusión a la persona no formada en leyes; en la historia nuestro código penal del 1924, empleaba asiduamente la denominación “negligencia”, mientras que el código penal del 1991, el término “culpa”, en la actualidad el uso de la expresión “imprudencia” es el más idóneo por lo ya desarrollado hasta este punto.

Las indeterminadas conductas imposibilitan a cada una de manera detallada, por lo cual el delito imprudente es de tipo abierto, necesitan del quebrantamiento de una norma de cuidado y con ello cierre o complete el tipo penal, pero esto no es absoluto, le corresponde al juzgador determinar la conducta imprudente prohibida limitando lo amplio de la afectación del deber de cuidado, ello no debe suponerse de ninguna manera la vulneración al principio de legalidad, ello a mérito que resulta inviable narrar a ciencia cierta todos los comportamientos que pueden contravenir el deber de cuidado y con ello generar un peligro contra los bienes jurídicos tutelados.

Fundamentos de la punibilidad, en los delitos imprudentes se tiene en cuenta dos aspectos, primero esta referido al desvalor de la acción (imputación de la conducta) que básicamente significa instaurar o aumentar un peligro o riesgo que contravienen una norma de cuidado y segundo aspecto esta referido al desvalor del resultado (imputación del resultado), es decir la puesta en peligro o la transgresión expresa que se genera contra el bien jurídico protegido, es así que estos delitos no prohíben acciones, si no que estas están supeditadas a que generen un resultado por una particular realización de la acción. Con relación a la punibilidad para el tipo de delito desarrollado el legislador suele imponer penas menores con relación a los delitos dolosos, ya que en los delitos imprudentes existe un mínimo de rebelión contra el ordenamiento jurídico y en consecuencia el reproche es menor, aún cuando las consecuencias causadas puedan ser mayores que el causado por los delitos dolosos, por el principio de mínima intervención el legislador debe tener en cuenta el bien jurídico afectado y el grado de infringir los comportamientos, para la graduar la pena a imponer.

Imputación objetiva, se necesita que el comportamiento del individuo (el resquebrajamiento del deber de cuidado) debe haber transferido los confines del riesgo

permitido (imputación de la conducta) y este riesgo jurídicamente reprochado debe concretarse en un resultado típico dentro de los parámetros que la legislación del cuidado quería prever (imputación del resultado), no se le puede exigir a nadie más allá de lo objetivamente exigible en el caso concreto al que se encontraba en este contexto y es así que la contravención al deber de cuidado se convierte en un acción imprudente.

- a) **Imputación del comportamiento**, el injusto imprudente corresponde a la contravención de la norma de cuidado la autoría de **un delito culposo se le debe imputar a través del análisis retrospectivo de la vulneración de la una norma de cuidado o de conducta, y la creación de un riesgo jurídico-penalmente reprochable**, el deber de cuidado también denominado diligencia debida es objetivo y normativo, el derecho penal no puede exigir más de la acatamiento del cuidado que era objetivamente requerido en la circunstancias en la que se encontraba.
- b) **Imputación de la consecuencia**, el resultado debe ser ocasionado por la generación de riesgo jurídicamente reprochado, este riesgo debe proceder de una acción imprudente del autor, es decir que la infracción del deber de cuidado le era exigible, la causalidad tomó un papel preponderante, respecto a que **la causal del resultado se ubique en la finalidad de la protección de la norma de cuidado que infringió el sujeto, la exigencia del riesgo típico es resultado de la infracción de la norma de cuidado, y esta vulneración genera el riesgo jurídicamente desaprobado, lo importante es que el resultado sea imputable al sujeto por el riesgo como consecuencia de la norma de cuidado vulnerada**, no habrá imputación objetiva del resultado si este se ha dado por causa distinta a la conducta imprudente del sujeto, existen los casos de concurrencia de culpas donde conllevan a la producción del resultado, tanto la imprudencia del autor como de la propia víctima, es decir el resultado se produjo de forma compartida, en ese lugar lo más pertinente es sustancial disminución en el injusto para el autor, el análisis del resultado es trascendente, ya que permite la diferencia entre el delito y una falta imprudente.

Imputación subjetiva, es trascendente establecer si el peligro causado pudo ser conocido por el sujeto, para ello es preciso saber sobre el conocimiento y la previsibilidad. El núcleo duro de la imputación subjetiva imprudente esta en el conocimiento, demandando el advertir el peligro, determinandose como la predicibilidad personal de prever.

- a) **Culpa conciente o culpa con representación**, se da cuando el sujeto se representó previó el proceso que afectó el bien jurídico, el cual denotaba un cuidado correspondiente, es conciente que el resultado típico puede darse a consecuencia de peligro que ha generado.
- b) **Culpa inconciente o culpa sin representación**, se produce cuando el sujeto no se representó ni previó la afectación del bien jurídico la cual le demandaba un cuidado especial, no obstante, debía preverlo.

Jose Cesno, Fernando Comuñez (2015), define el tipo objetivo del delito imprudente, mediante la infracción al deber de cuidado en el tráfico vehicular, de la siguiente forma:

El deber de cuidado en el tipo imprudente, en los delitos culposos la acción típica no se establece exactamente en la norma, estos tipos por regla se encuadra en imponer una sanción a quien por imprudencia, negligencia o impericia en su arte o profesión inobserva los reglamentos que los rige, generando un resultado, siendo el juzgador quien insta el tipo imprudente, en consecuencia estos delitos se configuran de tipo abiertos, toda vez que, debe ser complementada por vía judicial o doctrinal, lo que no se cree una contravención al principio de legalidad, ya que la esencia de los delitos culposos imposibilita describir exactamente todos los comportamientos.

En primer orden, lo que contiene, para la producción de una transgresión al deber de cuidado se requiere que el sujeto activo haya observado el peligro respecto al bien jurídico tutelado, además tenga la capacidad para haber realizado una acción con las mejores condiciones, estas pretensiones observancia del peligro y capacidad de mejor accionar, siendo estandarizadas en un baremo, que está acorde con el hombre promedio consiente y prudente, personalizándose a partir de las capacidades y conocimientos que la tenga el sujeto en cuestión, es por ello que la determinación del

deber de cuidado, se presenta en dos fases; primera las reglas generales de cuidado que debería advertir el autor y la segunda, cual la conducta exigible a partir de las circunstancias y capacidad de la persona.

El proceso comparativo, el cual deberá de tener en cuenta la doctrina del riesgo permitido, la actividad social permite realizar acciones que traen consigo un gado de riesgo, sin embargo, si estas actividades se realizan sin sobrepasar el riesgo permitido no son pasibles de imputárseles el resultado.

Para efectos de establecer la transgresión del deber de cuidado, el examen deberá de hacerse ex ante y teniendo en cuenta cada caso concreto como se ha desarrollado la acción.

Finalmente, en lo que respecta a las fuentes para establecer a norma de cuidado, estas están descritas en normas de carácter administrativo y su inobservancia generalmente conllevan una imprudencia.

El deber de cuidado en la circulación vial, para contexto social las dificultades que entrañan el proceso deductivo para determinar el deber de cuidado son menores, las actividades riesgosas se encuentran reguladas bajo normas extra penales, las cuales contienen reglas generales de cuidado que se deben observar para minimizar los riesgos, en este caso del tránsito vehicular; estas normas son de importancia para la investigación, ya que significan un complemento para determinar la imprudencia, pudiéndose precisar que el derecho vial provee al derecho penal de los elementos técnicos necesarios para llenar el vacío, figura en blanco, tipo penal abierto o tipo con necesidad de complementación, que se expresan con nociones genéricas como son imprudencia, impericia y negligencia de los reglamentos que regulan el tránsito, cuando se usa adecuadamente los principios sustanciales que regulan el tránsito, es posible determinar de manera certera la infracción del deber de cuidado involucrado en cada caso.

Cuando se analizan los sustanciales principios del derecho del tránsito, se puede observar con determinante precisión, la infracción del deber de cuidado involucrado en el caso en particular, entre las exigencias para conducir están circular con cuidado y prevención, llevando en todo momento el dominio del vehículo, a partir de los riesgos

propios de la circulación y circunstancias del tránsito, las maniobras deben ser advertidas previamente y deben ser ejecutadas con sum precaución, sin generar riesgo no afectar la fluidez del tránsito, la doctrina señala obligaciones respecto a la libertad del campo visual, en ese orden la visibilidad constituye el primer factor del dominio del vehículo, teniendo en consideración que mediante el órgano visual ingresa la información necesaria para tomar una decisión de los actos de manejo.

Lineamientos de la teoría de la imputación objetiva en los tipos imprudentes, para imputarle un resultado típico al autor es necesario que se adecuen las siguientes condiciones:

- 1) La existencia de una correspondencia de causalidad entre la conducta y la consecuencia.
- 2) La acción en su realización haya creado un riesgo jurídicamente desaprobado respecto al bien jurídico protegido.
- 3) El mismo riesgo o peligro desaprobado haya producido el resultado.

Con relación al segundo punto mencionado, a generar un riesgo es razonado sólo es posible encuadrar una conducta tipificada en los delitos de resultado, en el supuesto se hubiera ocasionado en general un nuevo riesgo para la ejecución de un resultado o de lo contrario se pueda haber adicionado un riesgo ya existente.

Respecto al tercer punto, ¿Cómo se afirma que el riesgo o peligro reprochado ha producido la consecuencia típica?, se determina grupos de caso que falta específicamente esa relación entre el riesgo reprochado y la consecuencia típica, bajo los siguientes criterios:

1. La correspondencia de causalidad deriva de forma atípica, fuera de la práctica general, de manera tal que la derivación no represente la realización del riesgo ocasionado por el autor, sino que sea parte dentro del riesgo de la vida frecuente.
2. Cuando la evitación del resultado no forma parte del rol del conductor, sino que depende de terceras personas.
3. Cuando el resultado de la misma forma se hubiera producido en caso del comportamiento alternativo.

4. En casos que la causalidad pasada obedece a la conducta de un tercero o de la propia víctima.

Riesgo permitido, La conducción de vehículos se ha reglamentado, a partir que es una actividad que demanda peligros para la sociedad en su conjunto, esta demanda una conducta con capacidad para crear conductas con riesgos jurídicamente relevantes, no obstante, en la medida que se mantenga dentro de los parámetros permitidos excluyen la tipicidad objetiva, ello por ausencia de nexo de imputación, debe entenderse como riesgo permitido aquel comportamiento que está dentro de las normas de cuidado, las cuales acompañan toda actividad peligrosa socialmente admitida, riesgo que son tolerados por la sociedad los cuales resultan necesarios para su desarrollo, estos no son alcanzados por la tipicidad, no toda conducta que resulta peligrosa puede fundamentar la imputación de un resultado, en su defecto solo aquellas que sobrepasan la medida de lo que se entiende por socialmente soportable lo que significa en la frontera del riesgo permitido, es así que la legislación de tránsito regula una actividad de por si peligrosa, cuyo riesgo es socialmente permitido sólo dentro de los límites de la mencionada Ley.

Principio de confianza, Se constituye en un criterio que según este, el comportamiento de la persona en el ámbito del tráfico rodado se puede ejecutar sobre el supuesto que los demás se van a comportar de modo precavido, lo que quiere decir sin descuidar las reglas que rigen, esta construcción teórica es actualmente muy significativa, siendo su espacio más propicia para su aplicación el tránsito, por otro lado el tribunal supremo español con absoluta corrección a enmarcado este principio lo siguiente: la circulación está inspirada en el principio de confianza ajustada la normalidad del tránsito rodado, donde todo participe es respetuoso de los demás usuarios, lo que no da opción a reacciones anormales, esperando lo mismo de los restantes partícipes, sin que se deba contar con un comportamiento antirreglamentario de los demás usuarios, ya que el riesgo social útil y habitual que significa la circulación, el deber de cuidado no debe ser el medio, de modo que la seguridad del tráfico sea el resultado de su paralización.

Comportamiento alterna conforme a derecho, ¿Qué problemas se suscitan cuando de cita la conducta alternativa acorde a derecho? Este supuesto se aborda la conducta de cuidado infringida de la misma forma propicie la misma consecuencia del caso de un comportamiento cuidadoso.

La conducta de la víctima, para afirmar que los riesgos o peligros desaprobados no ha resultado un resultado típico, se debe valorar la conducta de la propia víctima en el recorrido productor del efecto, los cual ha requerido un especial esmero por parte del desarrollo de los dogmáticos, para lo cual es preciso determinar en qué medida la responsabilidad de la víctima en el hecho puede repercutir en una valoración jurídico penal en el comportamiento del causante, con anterioridad la doctrina se mostró renuente aceptar la denominada compensación de culpas, desde una valoración normativa existen varias cuestiones sustanciales, como la necesidad de valorar la ponderación de los participantes en un evento de tránsito, lo que conlleva a establecer criterios que permiten racionalizar y resolver esta ponderación, existen casos en que en que la imprudencia de la víctima asuma la magnitud a razón de excluir de imputación, existe jurisprudencia que coincidentemente concluyo en que únicamente la propia víctima fue la causante de la desgracia, quien no le cedió la prioridad de paso que la cual había aparecido por el lado derecho a una velocidad mínima, y la victima intento sobrepasarlo a excesiva velocidad y sin casco, no obstante, pueden darse casos donde la conducta imprudente de la víctima, puede ser percibido por el autor, significándose estos casos de concurrencia de culpas, en estos supuestos no es siempre adecuado negar la imputación, es considerable cuando exista el incumplimiento de la regla de autoprotección por parte de la víctima, ello no neutraliza la atribución del riesgo que ha provocado el autor, en este supuesto deberá de realizarse una evaluación en función del grado de riesgo creado por cada uno de los intervinientes en el hecho, se pude dar casos en que la víctima no incumpla una regla de protección, con su accionar puede contribuir a al hecho, y su imprudencia llegue a la dimensión para excluir la imputación del conductor, en este caso no se descartaría de plano la neutralización imprudente del autor.

Omisión e imputación, la vulneración del deber de cuidado se produce por la conducta activa u omisiva, las cuales tienen en común elevar el riesgo por encima de lo permitido al aplicar el cuidado exigible, el cual se materializa al producirse el resultado típico, frente a esta manifestación omisiva que adquiere la imprudencia, a partir de un resultado que menoscabe la integridad o la vida, la omisión consiste en esencia en la ausencia de energía aplicada, las cuales pueden causar dos consecuencias:

- a) Si la acción omitida pudo haber evitado, de alguna manera la consecuencia, ello devenido de una posibilidad límite de la seguridad, en ese caso el omitente quedaría impune.
- b) Al tratarse de una comisión por omisión el garante no se necesita de un ejercicio, cuando resulta inverosímil en el hecho particular, dejar los arrojados contrarios al derecho.

La experiencia en la conducción, se configuran como las prácticas por un tiempo prolongado, lo que proporciona habilidad o conocimiento de las técnicas para un manejo adecuado, por otro lado, negligente es quien actúa sin el debido cuidado al realizar una acción, y una persona inexperta, es quien le falta o no tiene suficiente práctica en determinada tarea, oficio o profesión, en el caso de la conducción de vehículos específicamente, la práctica significa experiencia, la cual es evaluada al momento de los diversos exámenes al que es sometido el sujeto, es este examen práctico de idoneidad conductiva que se comprueba su capacidad para obtener su licencia de conducir, documento que lo habilita a conducir en las vías públicas.

Autoría y participación en los delitos culposos, es necesario fijar si las reglas de participación son aplicables respecto a los delitos imprudentes, desde la teoría del dominio del hecho se ha negado se niega la participación en este tipo de delito, con una excepción limitada a una admisión de la posibilidad en casos de coautoría, haciendo un rechazo enfático en la complicidad e instigación, las razones que motivan el rechazo son muchas, entre ellas son que el dominio del hecho supone un hecho doloso, y al no existir en los delitos imprudentes un dominio del hecho, no puede

clarificarse entre autores y partícipes, en todo caso siendo todo causantes, no obstante, no se puede dejar de lado la posibilidad de la denominada autoría paralela o concomitante, apareciendo esta figura cuando el hecho se produce cuando concurren la interacción de causales independientes en la producción de un hecho, en todos los supuestos de esta índole los que intervienen deben ser autores, lo que quiere decir que deben conjugar con su actuación en la totalidad del tipo del delito imprudente.

1.2.9 Lesiones culposas

Ley 29439 (2019) El código penal en su artículo 124° indica en su tipo base, el que por culpa, causa a otro un daño en el cuerpo o en la salud le será impuesto, por acción privada, con una pena privativa de la libertad no menor de un año con sesenta a 120 días – multa.

El segundo párrafo indica que la pena será privativa de libertad no menor de uno de uno ni mayor de dos años y de sesenta a ciento veinte días – multas, si la lesión es grave de conformidad a los presupuestos establecidos en el artículo 121°.

El tercer párrafo establece, la pena privativa de la libertad será no menor de uno ni mayor de tres años si el delito resulta de la inobservancia de reglas de profesión, ocupación o industria y no menor de un año ni mayor de cuatro años cuando sean varias las víctimas del mismo hecho.

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

El cuarto párrafo que sobre el cual está enfocado el presente trabajo, establece la pena privativa de la libertad más gravosa está inmersa en este párrafo, siendo no menor de cuatro años ni mayor de seis años e inhabilitación, según corresponda, conforme al artículo 36° - inciso 4), 6) y 7)-, si la lesión se comete utilizando vehículo motorizado o arma de fuego estando el agente bajo el efecto de las drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o sintéticas, o con presencia de alcohol en la sangre en proporción mayor de 0.5 gramos – litro, en el caso de transporte particular, o mayor de 0.25 gramos – litro en caso de transporte público de pasajeros, mercancía o

carga en general, o cuando el delito resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

1.2.10 Inobservancia de las normas técnicas de tránsito

La inobservancia de las normas técnicas de tránsito y su aplicación en el tipo penal de lesiones culposas por accidente de tránsito, al respecto la jurisprudencia ha desarrollado los siguientes procedimientos:

Casación 345-2015, Cajamarca de la Sala Penal Transitoria.

El presente recurso fue interpuesto por el imputado Federico Harman Fokin, contra el auto del once de agosto del dos mil quince, el cual declaró infundada la excepción de improcedencia de acción, por el proceso penal que se le inició por el delito de lesiones culposas por inobservancia de las normas técnicas de tránsito.

El encausado demanda dos motivaciones causales de casación, siendo estas inobservancias de la pauta procesal y trasgresión de la pauta material, indicando que el tipo penal de lesiones culposas requiere que supere los quince días de incapacidad médico legal, ello en observación al artículo 441 del código sustantivo, lo que no ha sido concordado, además, la actora civil se configura como ilegítima procesalmente, para impugnar el auto que concedió la excepción de improcedencia de acción, ya que solamente debe velar por sus intereses resarcitorios.

Resulta correcto que debe concordarse, adecuadamente los artículos 124 y 441 en su parte final del código sustantivo, no obstante, esta concordancia no es absoluta; el artículo 124 del mencionado cuerpo normativo contienen tipo competentes, cuya denominación dejan de lado el quantum de los días de incapacidad causados por el comportamiento culposo, los cuales son trascendentes en los supuestos menos gravosos, el presente caso en particular se deja de lado la cuantificación de las lesiones, cuando el delito resulte de las inobservancias de las normas técnicas de tránsito, como se establece en los cargos materia de esta causa.

Respecto a pretender archivar la incoación del proceso, mediante una excepción de improcedencia de acción, en efecto se genera una situación adversa respecto a las

pretensiones de la víctima, aun cuando se traiga a menos la conducta antijurídica, para catalogarla como una falta y no delito.

Declarando infundado la excepción de improcedencia de acción interpuesta por el imputado.

Al respecto se puede comentar que el presente recurso de casación interpuesto por el imputado, tenía como finalidad que no se continúe con la investigación que se le había incoado, aludiendo que los hechos no configuraban como delito, por el contrario, estaban contenidas en la contravención al artículo 441 del código penal, configurándose como una falta, ello a mérito que las lesiones que se produjeron a la víctima del accidente de tránsito, en el que participó como conductor no habían superado los 15 días de incapacidad, según pronunciamiento del médico legista, no obstante, la posición de la corte suprema es que cuando los delitos resulten de la inobservancia de las normas técnicas de tránsito, proscrito en el cuarto párrafo in fine del tipo penal de lesiones culposas, no tiene relevancia el quantum de las lesiones.

Recurso de nulidad N°1094-2018, Lima Norte de la Sala Penal Permanente de la Corte Suprema de la República.

Recurso que fue interpuesto por el imputado John Quispe Ccente, contra la sentencia que confirmaba en un extremo y revocaba en otro, la sentencia de primera instancia, la cual lo condeno como autor del delito de lesiones culposas agravadas, en perjuicio de Lourdes Castillo Torres y Andrea Cueva Vásquez, a cuatro años de pena privativa suspendida condicionalmente por un plazo de dos años y seis meses e inhabilitación y el pago de la reparación civil de quinientos soles.

El encausado solicita la absolución de los cargos que se le imputa, indicando que los hechos que se le inculpa estarían dentro del tipo de lesiones culposas por falta, toda vez que, las lesiones no superaron los quince días de incapacidad, además que, su velocidad de desplazamiento no fue excesiva, ya que iba por una intersección y su pérdida de control fue ocasionada por el impacto que le produjo el vehículo conducido por Reynaldo Sagastegui.

Los hechos se suscitaron en la Av. los Alisos distrito de los Olivos, cuando el imputado desplazaba su vehículo por el carril central al llegar a la intersección con la

carretera Panamericana Norte, cruzó la calzada oeste y al ingresar a la segunda calzada fue impactado por el vehículo conducido por Enrique Sagastegui, a consecuencia el investigado perdió el control de su vehículo y atropelló a las agraviadas Castillo Torres y Cueva Vásquez, la primera arrojó catorce días y la segunda cuatro días de incapacidad médico legal.

La Ley 29282 modificó el código sustantivo en su artículo 441, estableciendo que las lesiones por falta son hasta 15 días de incapacidad médico legal, pero, es de tenerse en cuenta la Ley 29439 que modificó el artículo 124 del mencionado código, dejando sentado que este tipo penal resulta gravoso cuando el delito resulte de las inobservancias de las normas técnicas de tránsito, el quantum de las lesiones no es relevante para que se adecue el tipo penal.

El vehículo que conducía Quispe Ccente lo maniobró interponiéndose en el eje de marcha del vehículo conducido por Sagastegui Torres, el primer mencionado en su declaración inicial indico que desplazaba su vehículo a una velocidad de 80 km/h, que no visualizó al otro vehículo, además, que en la zona no hay semáforos; posteriormente indicó que conducía su vehículo a 50 km/h, había buena iluminación, asimismo, bajó su velocidad e ingresó a una velocidad mínima.

El imputado Quipe Ccente condujo su vehículo ingresando a una intersección sin el debido cuidado y prevención, contraviniendo expresamente los artículos 90 b), 161 y 271 del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito, vulnerando el deber objetivo de cuidado, cuando tuvo condiciones favorables para hacer una conducción adecuada.

Declarando no haber nulidad.

En el recurso de nulidad interpuesto cabe el comentario que la corte suprema ha dejado establecido reiteradamente que, en el delito de lesiones culposas por accidente de tránsito, cuando este resulte de la inobservancia de las normas técnicas de tránsito, la entidad de las lesiones pierde relevancia, cuando se encuentra inmerso en el mencionado tipo penal.

Capítulo II

2. El problema, objetivos e hipótesis

2.1 Planteamiento del problema

La ley General de Transporte y Tránsito Ley N°27181, en el artículo 23° indica, comprendido de los reglamentos, el acápite a) Reglamento Nacional de Tránsito, donde se encuentran las normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos, así como para peatones; y el TUO del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito regulado por el D.S. N°016-2009 – MTC, en su artículo 1° contiene, Objeto y ámbito, “El presente reglamento establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a la actividad vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio nacional de la república”. Al especificar que regula las vías públicas, en consecuencia quedan excluida su aplicación en las vías privadas, configurándose estos lugares como: Los estacionamientos de los establecimientos comerciales, grifos y todo lugar donde la autoridad no tenga injerencia (que tenga propietario), en estos lugares también se producen infracciones que están tipificadas en el cuadro de tipificación de multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre, no pudiéndose imponer papeletas de infracción para el inicio de un proceso administrativo sancionador; y más importante aún, aquí también se producen accidentes de tránsito de consecuencia lesiones, lo que conlleva a que los efectivos de la Policía Nacional del Perú, que investigan estos hechos, no puedan valerse de este cuerpo normativo para estandarizar el comportamiento de los usuarios de la vía privada, quedando excluidos de un instrumento para medir su conducta, y por ende no puedan consignar si se ha inobservado la norma técnica de tránsito, surgiendo la implicancia jurídica en cuanto a la imputación en el tipo penales descrito en el artículo 124° del Código Penal Lesiones

imprudentes, en cuya parte final del tercer párrafo se indica: “o cuando el delito resulte del inobservar de reglas técnicas de tránsito”.

2.1.1 Descripción de la realidad problemática

La no aplicación del TUO del Reglamento de Tránsito en las vías terrestres privadas, imposibilita que los miembros de la policía, adviertan en sus Informes Policiales las normas vulneradas por los participantes, como resultado el representante del Ministerio Público no pueda imputar el tipo penal debido, que significaría el inobservar las normas técnicas de tránsito, lo que conlleva a que se le tenga que imputar uno de los párrafos del tipo penal menos gravoso. Realizando un punto comparativo con las legislaciones de tránsito de otros países de la región como son las de: Colombia que, en el Código Nacional de Tránsito Terrestre, en su artículo 1° Ámbito de Aplicación, Las normas del presente Código rigen en todo el territorio nacional y “regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito, y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público, o en las vías privadas, que internamente circulen vehículos; así como la actuación y procedimientos de las autoridades de tránsito”, de la misma forma Chile en la Ley 18.290 de tránsito, en su artículo 1°, indica, “A la presente ley quedarán sujetas todas las personas que, como peatones, pasajeros o conductores de cualquier clase de vehículos, usen o transiten por los caminos, calles y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público, de todo el territorio de la República. Asimismo, se aplicarán estas normas, en lo que fueren compatibles, en aparcamientos y edificios de estacionamiento y demás lugares de acceso público”; comparando las legislaciones mencionadas con la nacional, en las foráneas el ámbito de aplicación se hace extensivo tanto a las vías privadas abiertas al público y las privadas.

2.1.2 Definición del problema

En base a las consideraciones antes expuestas, se ha formulado la siguiente interrogante:

2.1.2.1 Problema general

¿De qué manera influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para la tipificación del tipo penal por lesiones culposas por accidente de tránsito?

2.1.2.2 Problema específico

P1: ¿De qué manera influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito, respecto a la regulación de las vías privadas, para que la Policía Nacional del Perú imponga las sanciones por incumplimiento de las normas tránsito?

P2: ¿De qué manera influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para tipificar los delitos de lesiones culposas por accidentes de tránsito que allí se produzcan, cuando éste resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito?

2.2 Finalidad y objetivos de la investigación

2.2.1 Finalidad

Evidenciar la restricción existente en el T.U.O del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito respecto a la regulación de las vías privadas, situación que conlleva a que no se pueda aplicar la mencionada norma cuando en este espacio privado se susciten infracciones y accidentes con consecuencia lesiones, generando impunidad en algunos casos y en otros la imposición de penas benignas en sus participantes, teniendo en consideración que las penas más graves para el tipo de lesiones culposas en el cuarto párrafo in fine indica cuando las normas resulten de la inobservancia de las normas de tránsito.

2.2.2 Objetivo general y específicos

2.2.2.1 Objetivo general

Establecer la forma como influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para la tipificación del tipo penal por lesiones culposas por accidente de tránsito.

2.2.2.2 Objetivos específicos

O1: Establecer cómo influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito, respecto a la regulación de las vías privadas, para que la Policía Nacional del Perú imponga las sanciones por incumplimiento de las normas tránsito.

O2: Establecer cómo influye la restrictiva aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para tipificar los delitos de lesiones culposas por accidentes de tránsito que allí se produzcan, cuando éste resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

2.2.3 Delimitación del estudio

El presente trabajo está enfocado en la problemática del tránsito, específicamente en las infracciones y los accidentes de tránsito de consecuencia lesiones que se producen en las vías privadas del territorio del Perú.

2.2.4 Justificación e importancia del estudio

2.2.4.1 Justificación

La justificación radica primordialmente, en que los representantes del Ministerio de Transporte y Comunicaciones realicen una modificación en el artículo 1° del T.U.O. del

Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, con relación a su ámbito de aplicación, para hacerlo extensivo respecto a la regulación de las vías privadas y con ello no continúe la imposibilidad de la aplicación del mencionado texto normativo en estas, en consecuencia las infracciones que allí se cometan puedan ser sancionadas, así como en los accidentes de tránsito con consecuencia lesiones que en este espacio se produzcan, se puedan establecer si se inobservó las normas técnicas de tránsito, las cuales se encuentran contenidas en el reglamento en mención.

2.2.4.2 Importancia del estudio

El investigador ha podido advertir que, el legislador ha provisto de insumo normativo, para sancionar con mayor severidad a quienes cometan el tipo penal de lesiones culposas, cuando estas resulten de las inobservancias de la normas técnicas de tránsito, no obstante, lo restrictivo del ámbito de aplicación del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito – Código de Tránsito, no lo permite su aplicación cuando los hechos se produzcan en vías privadas, toda vez que, sólo regula (se aplica) las vías públicas, resultando trascendente la modificación respecto al ámbito de aplicación, extendiéndolo para la regulación de las vías privadas, ya que en estos espacios se suscitan diversos accidentes de consecuencia lesiones, y el reglamento actual imposibilita enmarcar las conductas de los participantes respecto a la inobservancia de las normas de tránsito. Esta modificación debe tener como punto comparativo legislaciones de países de la región como son específicamente Colombia y Chile, donde sus legislaciones regulan las vías privadas.

2.3 Hipótesis

2.3.1 Supuestos teóricos

Zorzi (2019) define delitos culposos como, un término jurídico referido a la acción u omisión que genera un daño, pero, sin la intención de realizarlo, produciéndose cuando el sujeto actúa de manera imprudente, negligente o con impericia, son obstante, sin la expresa voluntad para cometer el hecho, esta conducta que genera un resultado adverso no contiene malicia, pero es evitable.

Francisco Toledo, Antonio Mera, Javier Garcia, Sergio Hidalgo (2015), definen accidente de tráfico como, suceso eventual como consecuencia de la circulación, con la participación como mínimo de un vehículo en desplazamiento o no, que produzca una situación anómala al discurrir de la circulación y como resultado se tenga muerte, lesiones y/o daños materiales.

La vía, es el elemento material fijo y perenne, por lo cual su construcción o variación demanda periodos de tiempo prolongados, sus mejoras hacen más fáciles su uso a los conductores y aumentan sustancialmente la seguridad, su infraestructura está comprendida básicamente por muros de contención, pasos a desnivel, cunetas, iluminación y por último y de gran importancia la señalización erigida como plana.

Ley 769 (2002) precisa accidente de tránsito, como un suceso usualmente involuntario, ocasionado mínimamente por un vehículo en movimiento, que deja como consecuencias daños a las personas y bienes implicados en el suceso, de la misma manera altera la normal circulación de los vehículos que transitan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho. De la misma forma el (D.S. 024-2002-MTC, 2002), define accidente de tránsito como, un evento súbito, imprevisto y violento, que incluye el incendio y los actos terroristas, en el cual participa un vehículo en desplazamiento o detenido (estacionado), en la vía pública y como consecuencia produzca daños a la persona, que sean ocupantes o terceros no ocupantes de vehículos automotores, hechos que es posible comprobar de una manera certera.

2.3.2 Hipótesis principal y especificaciones

2.3.2.1 Hipótesis principal

La influencia restrictiva de la aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para la tipificación del tipo penal por lesiones culposas por accidente de tránsito.

2.3.2.2 Hipótesis específica

H1: La influencia en la restricción de la aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito, respecto a la regulación de las vías privadas, para que la Policía Nacional del Perú imponga las sanciones por incumplimiento de las normas tránsito.

H2: La influencia restrictiva de la aplicación del TUO del Reglamento Nacional de Tránsito Código de Tránsito en la regulación de las vías privadas, para tipificar los delitos de lesiones culposas por accidentes de tránsito que allí se produzcan, cuando éste resulte de la inobservancia de reglas técnicas de tránsito.

Capítulo III

3.1 Conclusiones

El inicio del caos vehicular como lo pudo observar William Phleps Eno a fines del siglo XIX, cuando aún no se había inventado el vehículo a motor, se evidenció en las vías públicas, las cuales le urgía una regulación para de cierta forma mejorar el tránsito de los vehículos y peatones, en nuestros tiempos ha crecido de forma desmedida el parque automotor y las urbes, conllevando que existan lugares amplios por donde también se desplazan los usuarios de la vía, refiriéndonos a las vías privadas configurándose estas los estacionamientos de los centros comerciales, los establecimientos que expenden combustibles y los espacios de las empresas donde realizan cargas y descargas; siendo estos lugares donde la autoridad no tiene injerencia, sin embargo, en estos lugares también se producen accidentes de tránsito, como el ocurrido el 25 de junio del 2018 en el centro comercial “El Polo”, cuando una fémina estacionaba su camioneta erróneamente aceleró e ingresó hasta un restaurante donde se encontraba una persona de 86 años, causándole lesiones de gravedad, este hecho al haberse suscitado en una vía privada, no fue posible estandarizar el comportamiento de la conductora bajo el baremos del Reglamento Nacional de Tránsito, asimismo, no se le pudo imponer la infracción del cuadro de tipificación de multas y medidas preventivas aplicables a las infracciones al tránsito terrestre, tipificado como: M37 “Conducir y ocasionar un accidente de tránsito con daños personales inobservando las normas de tránsito dispuestas en el presente reglamento”, por lo cual posteriormente se publicaba en los medios periodísticos, “Conductora continúa conduciendo como si nada hubiera pasado”, en este caso cuya investigación se anexa, no se pudo imponer sanción alguna, ello por el ámbito de aplicación del mencionado cuerpo normativo; las mencionadas razones y la legislación comparada,

hacen plausible que se amplíe el ámbito de aplicación del reglamento de tránsito, debiendo regular las vías privadas.

3.2 Recomendaciones

- 1) Se modifique del T.U.O. del Reglamento Nacional de Tránsito, también denominado como Código de Tránsito, en su artículo 1°, respecto a su ámbito de aplicación, haciéndolo extensivo para la regulación de las vías privadas, lo que conllevaría a que en las investigaciones por los accidentes que en esta se susciten, los efectivos de la Policía Nacional del Perú encargados de la investigación, puedan aplicar el reglamento y por ende se pueda establecer las inobservancias a las normas técnicas de tránsito, pudiéndose encuadrar el tipo penal de lesiones culposas en el cuarto párrafo in fine cuando el delito resulte de las inobservancia de las normas técnicas de tránsito.
- 2) La modificación de la legislación de tránsito en su artículo primero, respecto a su ámbito de aplicación, regulando también las vías privadas, conllevaría a que la autoridad competente pueda aplicar las sanciones administrativas ante las contravenciones al mencionado texto normativo.
- 3) La modificación del código de tránsito en su primer artículo, respecto a su ámbito de aplicación en las vías privadas conllevaría a que sean reguladas adecuadamente.

Bibliografía

(s.f.).

Changa, E. (22 de Marzo de 2019). *Delito de lesiones culposas como consecuencia de accidentes de tránsito*. Obtenido de Repositorio de la Universidad San Pedro: <http://200.48.38.121/handle/USANPEDRO/10624>

D.S. 016-2009. (21 de ABRIL de 2009). Reglamento Nacional de Tránsito - Código de Tránsito. LIMA, PERU.

D.S. 024-2002-MTC. (13 de Junio de 2002). Reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito . Lima, Perú.

Decreto Ejecutivo 1196. (11 de Junio de 2012). Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre Transito y Seguridad Vial. Quito, Ecuador.

Duthurburu, C. G. (1986). *Aaccidente de Tránsito Tomo I*. LIMA.

Francisco Toledo, Antonio Mera, Javier Garcia, Sergio Hidalgo. (2015). *Manual de Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Trafico*. Madrid: Inforse.

Jose Cesno, Fernando Comuñez. (2015). *Homicidio y Lesiones Culposas en el Tránsito Vehicular*. Buenos Aires: Hammurabi S.R.L.

Ley 18.290 de Tránsito. (07 de Febrero de 1984). Ley 18.290 de Tránsito. Santiago, Chile.

Ley 29439. (19 de Noviembre de 2019). Ley que modifica e incorpora artículos al codigo penal y modifica los codigos procesales penales, referidos a la conducción en estado de ebriedad o drogación. Lima: El Peruano.

Ley 769. (7 de Agosto de 2002). Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Bogota, Colombia.

Mercantil, E. (11 de Mayo de 2019). *El Mercantil*. Obtenido de <https://elmercantil.com/2019/05/11/el-primer-pacificador-del-trafico-urbano-de-la-historia/>

Miróquesada, J. A. (28 de Mayo de 2014). *El Comerio*. Obtenido de El Comercio: <https://elcomercio.pe/economia/peru/primer-automovil-circulo-peru-171487-noticia/?ref=ecr>

Ramal, A. R. (15 de Junio de 2018). *Revista Virtula URP.Doc*. Obtenido de Revista Virtula URP.Doc: file:///C:/Users/Fernando/Downloads/541-Texto%20del%20art%C3%ADculo-1091-1-10-20161126.pdf

Resolución de C.G. N°044-2021 C.G. PNP/EMG. (09 de Marzo de 2021). Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevencion e Investigacion de Accidnetes de Tránsito. *Tránsito, Manual de Normas y Procedimientos para las Intervenciones de Prevencion e Invesyigacion de Accidnetes de*. Lima, Perú.

Roxin, C. (2006). *Derecho Penal Parte General (Tomo I)*. Munich: Civitas Ediciiones S.L.

Vidarte, F. (30 de Mayo de 2022). *Repositorio de la Universidad Nacional de Trujillo*. Obtenido de <https://dspace.unitru.edu.pe/handle/UNITRU/19553>

Villavicencio, F. (2006). *Derecho penal parte general*. Lima: Grijley E.I.R.L.

Yauri, J. (02 de Mayo de 2022). *Repositorio de la UPLA*. Obtenido de <http://www.repositorio.upla.edu.pe/handle/20.500.12848/3919>

Zorzi, M. (10 de Diciembre de 2019). *Lifeder*. Obtenido de Lifeder: <https://www.lifeder.com/delito-culposo/>

Surco: mujer que arrolló a un adulto mayor dentro de un restaurante sigue manejando

María Rivera atropelló con su camioneta a un hombre de 84 años el pasado 17 de abril



El pasado 17 de abril, una mujer a bordo de una camioneta, atropelló a un adulto mayor que se encontraba al interior del restaurante La Rulet, ubicado en el **Centro Comercial El Polo**, en el distrito de **Santiago de Surco**.

Increíblemente la mujer, identificada como **María Lourdes Rivera Cussianovich**, que se había estacionado en la puerta del local, de un momento a otro avanzó, se subió a la vereda y se empotró contra la mampara de vidrio del restaurante, quedando la mitad de la camioneta en el local y atropellando a **Carlos Puente Ortega**, un empresario de 84 años de edad.

El adulto mayor, esposo de Judith de la Matta, excongresista aprista y exembajadora, se encontraba sentado en la recepción del local y sufrió graves lesiones en sus piernas.

Judith Puente, hija de Carlos Puente, reveló a **Cuarto Poder** que su padre quedó con las piernas destrozadas y pidió una “investigación justa” al respecto.

“Mi papá casi muere desangrado. Tenía los huesos expuestos en las dos piernas. Si no hubiera sido porque en ese momento se encontraban tres médicos en ese sitio, mi papá ahora estaría muerto”, reveló.

La investigación policial de este caso parece no tener fin y mientras tanto, la mujer que causó este irreparable daño en el hombre de 84 años, continúa manejando libremente.

Cuarto Poder abordó a **María Lourdes Rivera**, quien maneja la camioneta **BMW** de placa F2T-292, buscando su versión de los hechos, pero no quiso contestar las preguntas y solo dijo que el tema lo traten con su abogado.

El informe médico de la Clínica Tezza, que atiende a Carlos Puente, indica que el hombre presenta politraumatismo, fracturas expuestas graves de tibia y peroné bilateral con pérdida de partes blandas y óseas, es decir, músculo y hueso.

Además de fractura de cadera izquierda, cortes en rostro y brazos y una anemia severa aguda. A dos meses de ocurrido el accidente, el pronóstico no ha mejorado.

Judith Puente, aseveró que la causante del atropello a su padre, no reconoce su responsabilidad y solo asegura que no sabe cómo la camioneta, que dijo estaba parada, de un momento a otro avanzó y se empotró contra el restaurante.

La familia del afectado, aseguran que a pesar de que el accidente sucedió hace dos meses, aún no se ha concluido con la investigación policial de la comisaría de Monterrico para que el tema sea judicializado. Indican que no se realizó una pericia para analizar las huellas dejadas por la camioneta. Tampoco se detuvo a Rivera, ni se le suspendió la licencia de conducir. Irregularidades que rechazan y piden que se haga justicia.

Juan Alberto Dávila Canicoba, abogado de Rivera, se excusó de dar una declaración y solo sostuvo que tanto el brevete de su defendida como el vehículo fueron retenidos en la comisaría de acuerdo al plazo de ley.

En cuanto a las diligencias, señaló que se ha llevado a cabo la manifestación de Rivera en donde ella sostiene que, al estacionar su vehículo, que cuenta con una caja automática, puso la palanca en modo ‘Parking’ y que, al agacharse para recoger su ticket de estacionamiento, con

el codo del brazo derecho movió el cambio a 'Drive' y empezó a avanzar "despacito".

Versión que Julio Rodríguez, abogado de la familia Puente rechaza, al aseverar que toda persona que conduce un vehículo automático, sabe que si se mueve la palanca a 'Drive' el vehículo avanza muy lento y no con la velocidad como para subirse a la berma y empotrarse en el local, como sucedió.

Dávila Canicoba, indicó también que el **SOAT** del vehículo de Rivera Cussianovich cubrió el gasto médico de Puente, pero los familiares del afectado indican que, debido a la gravedad del caso, los 20 mil soles de cobertura no serán suficientes.

Representantes de la Policía Nacional afirmaron que ni el reglamento de tránsito, ni el manual de infracciones se aplicarían en este caso, debido a que el estacionamiento del Centro Comercial El Polo es privado y no un espacio público.

ATESTADO N° 048-REG-POL-LIMA-DIVPOL-SUR-1-C.MONTERRICO-SIAT

ASUNTO : Delito Contra La Vida, El Cuerpo y La Salud (lesiones culposas) como consecuencia de un Evento de tránsito, ocurrido en el Interior del Centro Comercial – El Polo Monterrico- Distrito de Santiago de Surco.----

PRESUNTO AUTORA : María Lourdes RIVERA KUSIANOVICH (59), conductora del vehículo de placa N° F2T-292.-----

AGRAVIADO : Carlos Vicente PUENTE ORTEGA (84).-----

HECHO OCURRIDO : El día 17 de Abril del 2018.-----

COMPETENCIA : 1° Fiscalía Provincial de tránsito y Seguridad Vial de Lima.

I. INFORMACION

--- En el sistema Sistema de denuncia policial, que obra en esta Comisaría, existe una ocurrencia cuyo contenido es el siguiente:

"OTC Nro. 222. Hora: 13.50 Fecha : 17ABR2018.- SUMILLA: DESPISTE SEGUIDO DE ATROPELLO.- El interviniente ST3 PNP Luis Pimentel Montañez , da cuenta que siendo las 13:50 horas aprox., del día 17ABR2018 el suscrito quien se encontraba de operador de la móvil PL-13274 en compañía del ST3 PNP Pimentel Montañez Luis encontrándose de patrullaje móvil el mismo que recibió la alerta por medio de la central 105 sobre un accidente de tránsito despiste con daños personales al constituirnos a la misma verificamos que se trataba sobre un despiste con daños personales causado por el vehículo con placa de rodaje F2T-292 marca BMW color rojo vermilion, año 2013 modelo x3 con n°de motor b9360544, el mismo que fue conducido por la Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich(59), de nacionalidad Ecuatoriana, con fecha de nacimiento 07/02/1959, estado civil viuda, con documento de identidad DNI Nro. 08228915, domiciliada en la Calle El Sauce 199 Rinconada Baja con licencia de conducir Q08228915 la misma que manifestó que al momento de estacionarse en el centro Comercial El Polo a la altura del parque de estacionamiento al restaurante La Rulet, asimismo fue donde impacto, encontrándose en el interior del mismo, el Señor Carlos Vicente Puente Ortega (85) el mismo que fue impactado por el vehículo antes

mencionado causándole lesiones, asimismo fue atendido y Socorrido por la ambulancia particular cardio 1 y trasladado a la Clínica Tezza de Monterrico, el mismo que fue atendido por la Dra. Gloria Vega Gonzales con CMP 23064 dando como diagnostico fractura expuesta y tec encontrándose hospitalizado asimismo a causa del impacto con el Restaurante hubo daños materiales como rompió la puerta corrediza de vidrio templado, pared de vidrio templado, un mueble tapizado (mueble) un atril de madera dos macetas grandes una mesa de centro de madera, asimismo la conductora refirió que a causa de un movimiento innecesario fue como se produjo el impacto contra la mampara del restaurante la Rulet, movimiento innecesario a la caja de cambio de su vehículo.-----

II. INVESTIGACION

A. IDENTIFICACION DE LA CONDUCTORA Y LESIONADO

1. Unidad de Tránsito N° 1 (F2T-292)

a. Características

Vehículo, clase Camioneta, marca BMW, modelo X3, carrocería SUV, color Rojo Vermilion Metalizado, año 2013, con placa de rodaje Nro. F2T-292.-----

b. Propietario

Cía ZILICOM INVESTS S.A. domicilio Av. Los castillos 293 Ate (Datos según Banco de Datos: Sunarp).-----

c. Conductora

María Lourdes Rivera Kusianovich de 59 años de edad, natural de Lima, estado civil viuda, ocupación ama de casa, identificada con DNI. Nro.08228915, domiciliado en la Calle el sauce 199 Rinconada Baja La Molina.-----

2. Lesionado

Carlos Vicente puente Ortega, de 84 años de edad, natural de La Libertad, estado civil casado, Grado de Instrucción Superior completa, Identificado con DNI N° 10812863 y domiciliado en el Jr. Naplo 426 Chalet 1 Urb. El Sol De La Molina Etapa III (Datos según Ficha Reniec).-----

B. DESCRIPCION ANALÍTICA

1. Inspección Técnico Policial (realizada por inmediaciones del Centro Comercial El Polo-Monterrico- Santiago de Surco.



Fue realizada el día del accidente, constatando lo siguiente: -----

a. Referente a la vía

El Centro Comercial "El Polo" local Privado, se encuentra ubicado entre la cuadra 6 de La Av. El Polo y la Av. Encalada - Monterrico distrito de Santiago de Surco, la misma que cuenta con dos calzadas de circulación de manera paralela (calzada Norte y calzada Sur) la calzada Norte cuenta con dos carriles y se encuentra dividida por líneas discontinuas longitudinales pintada de color blanco sobre la superficie asfáltica, limitando en su extremos con aceras y límite de Locales Comerciales; Asimismo la calzada Norte Lugar donde se produjo el Evento presenta las siguientes características:-----

- Calzada recta y plana.-----
- Material de asfalto y buen estado de uso y conservación.-----
- Ordenamiento del Tránsito: Vehículos circulan en el sentido de Oeste a Este.-----
- Iluminación: Natural (hora del evento de Día).-----
- Visibilidad: Buena en profundidad y amplitud.-----
- Fluidez vehicular : Moderada a la hora del evento.-----
- Intensidad vehicular: Discontinua.-----
- Dispositivos de Control de Tránsito : Ninguno.-----

TOMA FOTOGRAFICA Nro. 1 DEL FRONTIS DEL LOCAL "LA RULET"



TOMA FOTOGRAFICA Nro. 2 DEL FRONTIS DEL LOCAL "LA RULET"



b. Referente a las evidencias

Evidencias materiales

Fragmentos de vidrios, micas, Herrumbre y películas de pintura, perteneciente al vehículo F2T-292 (los mismos que se encontraban en el interior del restaurant así como sobre la acera); también se apreció restos de vidrios correspondientes a la mampara (correspondientes al restaurant La Rulet).-----



Restos Biológicos

Restos de sangre (correspondientes al lesionado) que se encontraban en el interior del restaurant La Rulet-----

C. EXAMENES Y ANÁLISIS

1. Dosaje Etílico

Informe Pericial de Dosaje Etílico N° 0011-0005525 A-0017872, con el resultado 0.00 Grs/Lt., a nombre de María Lourdes Rivera Kusianovich, con resultado PC Negativo.- Cero Gramos Cero Centigramos por Litro de Sangre (0.00 g/l), no presencia de alcohol en la sangre.-----

D. DILIGENCIAS EFECTUADAS

1. Con fecha 17ABR18, mediante Oficio N° 599 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT, se solicitó ante la posta medica PNP de Monterrico Surco se realice el dosaje etílico en la conductora y lesionado; obteniéndose posteriormente como resultado Negativo para ambas persona.-----
2. Con fecha, 17ABR18 mediante Oficio N° 475 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido a la Clínica Padre Luis Tezza se solicitó el Informe médico, Traumatológico, Radiológico e Historia clínica del lesionado Carlos Vicente Puente Ortega (84).-----
3. Con fecha 18ABR18 se realizó la entrega del vehículo F2T-292 a fin de que se realice el peritaje de daños, expidiéndose para ello el Oficio N° 541 a su conductora; recibiendo posteriormente el Peritaje técnico de constatación de daños N° 4880 del indicado vehículo.-----
4. Con fecha 20ABR18, mediante Oficio N° 501 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido al Administrador del centro Comercial "El Polo" , se solicitó copia del video de grabación relacionado al suceso que se investiga.-----
5. Con fecha 20ABR20018 mediante Oficio N° 493- REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT Dirigido a la Sunarp se solicitó datos Identificatorios del propietario del vehículo de placa F2T-292.-----
6. Con fecha 20ABR18 mediante Oficio N° 492 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido al Jefe de Registro Nacional de Condenas del Poder Judicial se solicitó los Posibles Antecedentes Penales de la persona



de María Lourdes Rivera Kusianovich (59) conductora del vehículo de placa F2T-292.-----

7. Con fecha 20ABR2018, con Oficio N° 502 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido a la Administradora de la tienda "La Rulet" del CC Comercial "El Polo" se solicitó copia del video de grabación relacionado al accidente que se Investiga.-----
8. Con fecha 21ABR18, se realizó la Citación N° 039 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT a la persona de Ana Carolina Chiriboga Dassum administradora del restaurant "La Rulet", a fin de que brinde su manifestación relacionado a los hechos que se Investiga.-----
9. Con fecha, 23ABR18 en presencia del representante del Ministerio Publico y de su Abogado Defensor se recepcionó la manifestación de la conductora del vehículo F2T-292 Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich (59).-----
10. Con fecha, 24ABR2018, mediante Oficio N° 514 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT se solicitó la concurrencia del ST3 PNP Luis Pimentel Montañez a fin de que concurra a esta Sub Unidad a rendir su manifestación relacionado a su Intervención Policial relacionado a los hechos que se Investiga.-----
11. Con fecha, 04MAY18 se expidió la Citación N° 043 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT a la persona de María Lourdes Rivera Kusianovich (59) a fin de que concurra a esta Sub Unidad acompañada de su Abogado a fin de realizar la Visualización de las imágenes relacionados al evento que se Investiga.-----
12. Con fecha 04MAY18 se formuló la Citación N° 040 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigida al Dr. Julio A. Rodríguez Delgado a fin de que participe en la toma de declaración del representante legal de la Empresa Zilicom Investments SA, debiendo acudir el día 08MAY18.-
13. Con fecha 04MAY18 se formuló la Citación N° 044 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigida al Dr. Julio A. Rodríguez Delgado a fin de que participe en el Acta de Visualización del video de la cámara de seguridad del Centro Comercial "El polo" debiendo concurrir el día 14MAY2018.-----





14. Con fecha 06MAY18, mediante Oficio N° 569 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido a la clínica Padre Luis Tezza se Reiteró se envíe los Informes Medico, Traumatológico, Radiológico, Historia Clínica e Informe Post Operatorio del lesionado Carlos Vicente Puente Ortega (84).-----
15. Con fecha 08MAY18, se solicitó la concurrencia de la Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich (59) a fin de que concurra a esta Sub Unidad acompañada de su Abogado a fin de realizar la Visualización de las imágenes relacionados al evento que se Investiga debiendo presentar el día 14MAY18.-----
16. Con fecha, 08MAY18 en presencia de su Abogado Defensor y del representante del Ministerio Público se recibió la manifestación del Sr. Francisco Javier Illes Delfino (47).(Gerente de la Empresa Zilicom Investments SA. -----
17. Con fecha, 08MAY18, Mediante Oficio N° 577 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido al Instituto de Medicina Legal se remitió el Informe médico, Historia clínica y Servicio de Imágenes del lesionado Carlos Vicente Puente Ortega.-----
18. Con fecha, 14MAY18, en presencia del representante del Ministerio Público y de los Abogados (de la denunciada así como del lesionado) se realizó el Acta de Visualización de las imágenes en USB entregadas por el Administrador del Centro comercial "El Polo".-----
19. Con fecha, 22MAY18 se formuló el Oficio N° 671 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido al Cmdte PNP Jefe de la DIVEME DEPEME SUR-1 a fin de que disponga la concurrencia del ST3 PNP Luis Pimentel Montañez a esta Sub Unidad con la finalidad de brindar su declaración relacionado al accidente que se Investiga, debiendo concurrir el día 28MAY18 a horas 09:00.-----
20. Con fecha, 28MAY2018 mediante el Oficio N° 703 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT se Reiteró el Pronunciamiento médico legal del Informe médico y Servicio de imágenes devenido de la Clínica Padre Luis Tezza.-----
21. Con fecha 29MAY18 se formuló el Oficio N° 680 REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT dirigido al Cmdte PNP Jefe de la DIVEME DEPEME SUR-1 a fin de reiterar se sirva disponer la concurrencia del ST3 PNP Luis Pimentel Montañez a esta Sub Unidad con la finalidad

de brindar su declaración relacionado al accidente que se investiga, debiendo concurrir el día 01JUN18 a horas 10:00.-----

22. Con fecha 01JUN2018, se recepcionó la manifestación del ST3 PNP Luis Pimentel Montañez en presencia del Abogado del agraviado así como de la Dra., Fiscal Adscrita de la Fiscalía Provincial.-----
23. Con fecha 22JUN2018, con Oficio N° 822- REG-POL-L-DIVPOL-CM-SIAT se reiteró el Reiteró el Pronunciamiento médico legal del Informe médico y Servicio de imágenes devenido de la Clínica Padre Luis Tezza.-----

III. ANÁLISIS DEL ACCIDENTE

- A. El interviniente ST3 PNP Luis Pimentel Montañez, da cuenta que siendo las 13:50 horas aprox., del día 17ABR2018 circunstancias que se encontraba como operador de la móvil PL-13274 en compañía del ST3 PNP Pimentel Montañez Luis, realizando patrullaje móvil, recibió la alerta por medio de la central 105 sobre un accidente de tránsito despiste con daños personales, ocurrido en el Centro Comercial El Polo lugar donde verificó que se trataba de un despiste con daños personales causado por el vehículo de placa de rodaje F2T-292 conducido por la Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich (59), la misma que manifestó que al momento de estacionarse en la zona de parqueo del centro Comercial El Polo, altura del restaurante "La Rulet", dicha unidad impactó con la mampara de vidrio al realizar un movimiento innecesario a la caja de cambio de su vehículo, encontrándose en el interior el Señor Carlos Vicente Puente Ortega (85), el mismo que fue embestido causándole lesiones, asimismo fue atendido y Socorrido por la ambulancia particular Cardio 1 y trasladado de emergencia a la Clínica Tezza de Monterrico, donde fue atendido por la Dra. Gloria Vega Gonzales con CMP 23064 quien diagnostico fractura expuesta y tec quedando hospitalizado, asimismo a causa del impacto con el Restaurante hubo daños materiales como la puerta corrediza de vidrio templado roto, pared de vidrio templado, un mueble tapizado (mueble), un atril de madera dos macetas grandes una mesa de centro de madera.-----
- B. Momentos previos al evento el vehículo camioneta de placa F2T-292 se desplazaba por la calzada de la Av Encalada para luego hacer su ingreso al Centro Comercial "El Polo" ocupando la calzada del indicado Centro en el sentido de Este a Oeste (carril izquierdo) para luego detenerse y disponerse hacer su ingreso a la zona de estacionamiento la misma que se encuentra de manera diagonal, seguidamente la camioneta mencionada se estaciona con las luces posteriores encendidas lo que



permite presumir que dicho vehículo se encontraba con el motor encendido (corroborado con el video de grabación del evento).-----

- C. Se recepcionó la manifestación de la Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich(59) conductora del vehículo de placa F2T-292 quien indicó entre otras cosas haber conducido su vehículo por inmediaciones del Centro Comercial "El Polo" y que luego de haberse estacionado coloca la palanca de cambio en "P" (Parking), y cuando se encontraba buscando el Tiquet de estrada al centro comercial fue cuando con el codo del brazo derecho mueve accidentalmente el cambio de palanca a "D" (Drive) y su vehículo avanza cruzando la acera impactando con la mampara que es de vidrio y posterior atropello a una persona que se encontraba en el interior de dicho local.-----
- D. Se confeccionó la manifestación de ST2 PNP Luis Jhon Pimentel Montañez (32) (efectivo Interviniente) quien refirió haber intervenido en el lugar del accidente luego que éste se había producido indicando además haber encontrado la camioneta de placa F2T-292 a tres metros del lugar del evento no habiendo apreciado al lesionado (Carlos Vicente Puente Ortega) quien fuera conducido a la clínica Padre Luis Tezza; Asimismo refirió haber recibido la declaración de la conductora de la camioneta la misma que le indicó que el evento se produjo debido a la búsqueda de un objeto y hacer un movimiento innecesario en la caja de cambio de su vehículo y éste avanza impactando con la mampara .-----
- E. Se realizó la toma de la manifestación al Sr. Francisco Javier Illes Delfino (47) Gerente General de la Empresa Zilicom Investment SA, Empresa propietaria del Vehículo camioneta F2T-292, quien indicó tener conocimiento del accidente donde participara el indicado vehículo, el mismo que es afectado para su continuo uso a la Sra. María Lourdes Rivera Kusianovich(59) por ser accionista de la Empresa, agregando que el vehículo cuenta con seguro contra accidentes de tránsito (Soat) el mismo que viene cubriendo con los gastos médicos del lesionado y que además cuenta con un seguro contra todo riesgo el mismo que se hará cargo cuando el Soat llegue a su tope.-----
- F. De conformidad a la Inspección Técnico Policial, realizado en el lugar del evento, en donde se pudo apreciar:
1. Restos de vidrios correspondientes al vehículo de placa F2T-292 y vidrios correspondientes a la mampara de propiedad del Restaurant "La Rulet", los cuales se encontraban en la acera e interior del local, lo que permite establece que la camioneta momentos previos al evento se encontraba en la zona de estacionamiento para luego continuar con su desplazamiento de manera recta, subirse el sardinel e ingresar a la



acera (zona desnivel) para impactar frontalmente con la mampara de propiedad del Restaurant ocasionando daños materiales.-----

2. De acuerdo al desplazamiento del vehículo de placa F2T-292 y considerando la longitud de la acera (lugar por donde circulan persona) la misma que se encuentran de manera adyacente a la zona de estacionamiento (donde se encontraba el vehículo camioneta) la cual tiene una altitud de 15cm aprox, con una longitud de acera de 2.70 cm aprox. fue desplazada la camioneta de una manera Negligente e irresponsable por parte de su conductora quien refirió que la causa de la conducción de su unidad se debe al haber realizado una maniobra innecesaria en el interior de su vehículo teniendo el vehículo encendido sin haber considerado que se encontraba en una zona comercial con afluencia de público .-----

G. Por los daños personales y materiales, ocasionados por el vehículo F2T-292; como consecuencia del impacto se desprende:

1. Daños personales en el Sr. Carlos Vicente Puente Ortega (84) el mismo que presenta (diagnostico preliminar- de conformidad al Informe médico expedido por la clínica Padre Luis Tezza).- Tórax F (1) RX Tórax F (portátil 3 30 PM) Hipoventilación. Opacidad de aspecto pleural basal supra-diafragmático y yuxta-parietal izquierda. Con obturación del seno costo-diafragmático correspondiente. Finas opacidades de aspecto intersticial difuso en el campo pulmonar izquierdo. Restos de caracteres de los campos pulmonares sin evidencia de opacidades parenquimales definidas...".- Antebrazo (2) Antebrazo izquierdo Cuerpo extraño de densidad metálica (de 14 mm de eje mayor) adyacente a la unión del tercio proximal con el tercio medio del cúbito. Restos de estructuras óseas visibles de caracteres conservados..." Pierna (2) RX Ambas Piernas Fractura poli fragmentarias en el tercio proximal de ambas tibias y en el peroné derecho. Fractura en el tercio distal de la tibia derecha. Fractura en la unión del tercio proximal con el tercio medio del peroné izquierdo...".-----
2. Daños en el Local Restaurant "La Rulet" que presenta daños en la Puerta corrediza de vidrio templado con jalador (roto) y pared de vidrio templado (roto), sillón tapizado y mesa de recepción destrozado, Atril de madera (roto) , Extensión eléctrica y dos macetas (dañados) daños presentados en proforma por parte del Apoderado Titular de La Rulet; asimismo se solicitó la concurrencia de la Administradora del indicado Local Sra. Ana Carolina Chiriboga Dassum, no habiendo concurrido a la citación desconociéndose el motivo de su inconcurrencia.-----
3. Daños en el vehículo de placa vehículo F2T-292 (según peritaje de constatación de daños) "Parachoque y mandil frontal en todo su



extensión rotos, raspados y descuadrados soporte y accesorios doblados y rotos, mascara y biseles frontales doblados y rajados, faros delanteros raspados y seguros internos rotos, capot de motor raspado irregulares en toda su extensión...".-----

Se determina que el vehículo F2T-292 era desplazada por su conductora a una velocidad inapropiada con las condiciones de riesgo existentes y no cuenta con el espacio ni tiempo suficiente a fin de realizar alguna maniobra orientada a evitar el accidente y/o aminorar sus consecuencias (según declaró que no efectuó ninguna maniobra ya que el vehículo llega a detenerse con el impacto); dentro de ello es necesario tener en consideración lo siguiente:

- a. Por la hora de ocurrido el accidente 13:00hrs aprox, zona de acceso público del Centro Comercial El Polo por consecuente afluencia de personas que transitan por el lugar (acera). Poniendo en riesgo la integridad física de los viandantes.
- b. Por la trayectoria de la camioneta ante la percepción real de peligro su conductora no realizó alguna maniobra evasiva a fin de controlar su unidad.
- c. Por la secuencia del evento y evidencias biológicas encontradas en el interior del local donde se encontraba el lesionado.

Lo que permite tener en cuenta el comportamiento imprudente de la conductora con relación a las condiciones de riesgo existentes en el lugar y que determinaban la adopción de medidas destinadas a eliminar los peligros existentes (vehículo estacionado con el motor encendido).

- H. Como consecuencia del accidente de tránsito (atropello), la persona de Carlos Vicente Puente Ortega (84) sufrió lesiones de consideración en diversas partes del cuerpo y que hasta la fecha no se ha recepcionado el Pronunciamiento Médico legal solicitado ante el Instituto de Medicina Legal (solicitados con documentos reiterativos); asimismo las lesiones que presenta reflejan la intensidad del violento impacto recibido con la estructura frontal de la camioneta F2T-292 (daños corroborados en el peritaje practicado a la camioneta) cuando el lesionado se encontraba en el interior del Local Restaurant "La Rulet" (centro comercial El Polo).-----
- I. Del estudio del video de grabación proporcionado por la Administración del Centro Comercial El Polo relacionado al evento se determina una acción negligente por parte de la conductora del vehículo F2T-292 debido a una severa desatención en su eje de marcha por las siguientes consideraciones:



1. En el video mencionado se aprecia la aproximación del vehículo camioneta de placa F2T-292 que se estaciona en la zona de estacionamiento del centro comercial apreciándose además que dicho vehículo se encuentra con las luces posteriores encendidas (vehículo con el motor encendido).-----
2. La circulación de personas por la acera que se encuentra frente al vehículo camioneta.-----
3. En su desplazamiento la camioneta F2T-292 lo realiza de manera continua denotando una acentuada falta de atención en su eje de marcha.-----
4. La ausencia de maniobra evasiva alguna.-----

IV. CONCLUSION

A. FACTOR INTERVINIENTE

Factor Determinante

Que, María Lourdes Rivera Kusianovich (59) conductora del vehículo de placa F2T-292, al haber conducido su unidad de manera negligente e imprudente por la vía sin antes haber extremado sus medidas de seguridad necesarias a fin de eliminar cualquier posibilidad de accidente, ocasionando lesiones en la Persona de Carlos Vicente Puente Ortega (84), se encuentra incurso en el presunto Delito Contra La Vida El Cuerpo y La Salud (Lesiones Culposas), como consecuencia de un Accidente (Atropello).-----

V. INFORMACION ADICIONAL

Al haberse producido el Accidente en un lugar Privado (de uso público) y por la naturaleza del mismo no es aplicable el Reglamento Nacional de Tránsito. De conformidad a lo establecido en la siguiente Norma

- A. TITULO I.- DISPOSICIONES GENERALES CAPITULO I OBJETO Y AMBITO (Decreto supremo 016-2009 MTC)
ARTICULO 1° Objeto y Ámbito
El presente Reglamento establece normas que regulan el uso de las **vías públicas terrestres**, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio nacional de la República.

B. TITULO III.- REGLAMENTOS NACIONALES) (Ley general de Transporte y Terrestre – Ley 27181).

Artículo 23° Los Reglamentos Nacionales necesarios para la implementación de la presente Ley serán aprobados por Decreto Supremo refrendado por el Ministro de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción y rigen en todo el territorio nacional de la Republica. En particular, deberá dictar los siguientes reglamentos, cuya materia de regulación podrá, ser necesario, ser desagregada.

a) Reglamento Nacional de Transito

Contiene las Normas para el uso de las vías públicas para conductores de todo tipo de vehículos y para peatones; las disposiciones sobre licencias de conducir y las que establecen las infracciones y sanciones y el correspondiente registro nacional de Sanciones; así como las demás disposiciones que sean necesarias.

VI. DOCUMENTOS ANEXOS

- Un (01) Informe Pericial de Dosaje etílico N° 0011-0005526 C-0017873.
- Un (01) Informe Pericial de Dosaje etílico N° 0011-0005525 A-0017872.
- Un (01) Peritaje Técnico de Constatación de Daños N° 4880.-----
- Una (01) Manifestación de María Lourdes Rivera Kusianovich (59).-----
- Una (01) Manifestación de Francisco Javier Illes Delfino (47).-----
- Una (01) Manifestación de ST2 PNP Luis Jhon Pimentel Montañez (32).-
- Un (01) Oficio 1770- 2018-SUNARP-Z.R. N° IX/PUB,EXON.-----
- Una (01) Boleta Informativa.-----
- Un (01) Oficio N° 1350 -2018-RNC-RENAJU- GSJR-GG/PJ.-----
- Un (01) Acta de entrega vehicular.-----
- Una (01) Hoja de Copia Literal de la Sunarp.-----
- Una (01) Hoja de Copia Literal de la Sunarp Transferencia de Propiedad
- Una (01) Fotocopia de Carnet de Extranjería N° 001204926.-----
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 475 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 501 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 493 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 492 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 502 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Citación N° 039 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 514 REG-POL-DIVPOL-S-1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Citación N° 043 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Citación N° 040 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Citación N° 044 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 569 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Citación N° 045-REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.



- Un (01) Fotocopia del Oficio N° 163-2018-DIVEME-SUR1-OFAD-JUD.
- Una (01) Fotocopia de Citación 045-A-REG.POL.L.DIVPOL-S1-CM-SIAT
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 680 REG-POL-DIVPOL-S1-CM-SIAT.
- Un (01) Acta de Inconcurencia.
- Una (01) Fotocopia Oficio N°577-18-REG-POL-L/DIVPOL-S1-CM-SIAT
- Una (01) Fotocopia Oficio N° 703-18-REG-POL-L/DIVPOL-S1-C-M-SIAT.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 822-2018 REG-POL-LIMA/DIVPOL-S-1/C-M-SIAT.
- Una (01) Fotocopia de Carne de extranjería N° 000490477.
- Una (01) Fotocopia de Licencia de Conducir, DNI a nombre de Maria Lourdes Rivera Kusianovich y tarjeta de propiedad del vehículo F2T-292.
- Una (01) Fotocopia de Certificado de Inspección técnica Vehicular del vehículo F2T-292.
- Una (01) Fotocopia del Oficio N° 541-2018-REG.POL.LIMA/DIVPOL-S-1-CM-SIAT.
- Un (01) Acta de Visualización de USB.
- Un (01) Formulario Ininterrumpido de Cadena de Custodia.
- Un (01) Acta De Lacrado.
- Un (01) Sobre amarillo (contiene un USB).
- Un (01) Acta de Visualización de USB II.
- Un (01) Formulario Ininterrumpido de Cadena de Custodia.
- Un (01) Acta De Lacrado.
- Un (01) Sobre amarillo (contiene un CD).
- Un (01) Acta de Inspección Técnico Policial.
- Dos (02) Gráficos del Centro Comercial El Polo.
- Una (01) Hoja de consulta de Banco de Datos Sunarp.
- Una (01) Hoja de consulta del Administrado.
- Una (01) Ficha reniec.
- Un (01) Escrito presentado por el Sr. Eduardo La Rosa Villanueva.
- Una (01) Hoja de declaración Jurada de Daños presentado por el Sr. Eduardo La Rosa Villanueva.
- Siete (07) Fotocopias de Cotización, proforma y otros.
- Doce (12) Fotocopias de Informe Medico.

Monterrico, 23 de Junio del 2018

ES CONFORME



[Handwritten signature]
 0A-2-2018
 JORGE LUIS ALVA SILVA
 COMANDANTE PNP
 COMISARIO MONTERRICO

EL INSTRUCTOR



[Handwritten signature]
 JORGE ALVAREZ VARGAS
 30515602
 SOT PNP