

UNIVERSIDAD SAN PEDRO

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLITICA

PROGRAMA DE ESTUDIOS DE DERECHO



TITULO

**“REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS LÍMITES MÁXIMOS
DE VELOCIDAD PERMITIDOS PARA MOTOCICLETAS
EN CARRETERAS SINUOSAS ESTABLECIDOS EN EL DS
N° 016-2009-MTC REGLAMENTO NACIONAL DE
TRÁNSITO PERUANO”**

TESIS PARA OPTAR EL TITULO DE ABOGADO

AUTOR:

JULIO ALBERTO SILVA DE LA CRUZ

**Asesor(a) – URCIA QUISPE MANUEL ULISES Código
ORCID0000-0003-3965-5904**

CAJAMARCA - PERÚ

2022



CONSTANCIA DE ORIGINALIDAD

El que suscribe, Vicerrector de Investigación de la Universidad San Pedro:

HACE CONSTAR

Que, de la revisión del trabajo titulado **“Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano”** del (a) estudiante: **Julio Alberto Silva De la Cruz**, identificado(a) con **Código N° 2815100082**, se ha verificado un porcentaje de similitud del 29%, el cual se encuentra dentro del parámetro establecido por la Universidad San Pedro mediante resolución de Consejo Universitario N° 5037-2019-USP/CU para la obtención de grados y títulos académicos de pre y posgrado, así como proyectos de investigación anual Docente.

Se expide la presente constancia para los fines pertinentes.

Chimbote, 17 de Agosto de 2022


 UNIVERSIDAD SAN PEDRO
VICERRECTORADO DE INVESTIGACIÓN
Dr. CARLOS URBINA SANJINES
VICERRECTOR



NOTA:

Este documento carece de valor si no tiene adjunta el reporte del Software TURNITIN.

DEDICACIÓN

A Dios por darme la oportunidad de vida que comparto con toda mi familia y amigos.

A mi madre Maruja por estar siempre a mi lado en las buenas y en las malas, por su experiencia que me ayudó a desarrollarme como ser humano y profesional, por toda la ayuda.

A mi asesor Dr. Manuel Urcia Quispe, por el apoyo y orientación para culminar a la brevedad la tesis para obtener el título de Abogado.

ÍNDICE

I. Palabras clave:	5
II. TITULO	6
III. Resumen	7
IV. Abstract	8
1. Introducción	9
2. Antecedentes y fundamentación científica	11
2.1. Antecedentes	11
2.2. Fundamentación científica	13
2.3.1. Definición de los derechos fundamentales	16
2.3.2. Derecho a la vida	19
2.3.3. Protección del derecho a la vida	20
2.3.4. Derecho a la integridad	23
2.3.5. Derecho comparado	25
2.3.5.1. BOLIVIA	26
2.3.5.2. CHILE	27
2.3.5.3. ECUADOR	28
2.3.5.4. EL SALVADOR	29
2.3.5.5. VENEZUELA	30
3. VELOCIDAD	31
6.1. Velocidad Adecuada	32
3.1. Alcance de la velocidad excesiva	34
4. CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS	35
4.1. Autopistas de Segunda Clase	36
4.2. Carreteras de Primera Clase	36
4.3. Carreteras de Segunda Clase	37
4.4. Carreteras de Tercera Clase	37
4.4.1. Trochas Carrozables	38
4.5. Clasificación por orografía	39
4.5.1. Terreno plano (tipo 1)	39
4.5.2. Terreno ondulado (tipo 2)	39

4.5.3.	Terreno accidentado (tipo 3)	39
4.5.4.	Terreno escarpado (tipo 4)	40
5.	Justificación de la investigación	40
8.1.	Formulación del Problema	42
5.1.1.	Conceptualización	42
5.1.2.	Definición de términos básicos	42
5.1.3.	Motocicleta:	42
5.1.4.	Carretera:	42
5.1.5.	Seguridad vial:	42
5.1.6.	Transporte:	42
5.1.7.	Velocidad de diseño:	43
5.1.8.	Teorías relacionadas.	43
6.	Hipótesis	44
6.1.	Objetivos	44
6.1.1.	Objetivo general	44
6.1.2.	Objetivos Específicos	44
7.	Metodología	45
7.1.	Tipo de investigación	45
7.1.1.	Básica	45
7.1.2.	Técnicas e instrumentos de investigación	45
7.1.3.	Técnicas	45
7.1.4.	Análisis documental: porque analizo y recopiló información de diversos materiales bibliográficos, para la realización de este estudio	45
7.1.5.	Entrevistas:	45
8.	Instrumentos	45
8.1.1.	El cuestionario:	45
8.1.2.	Procesamiento y análisis de la información	46
	Conclusiones	47
	Recomendaciones	55
	Bibliografía	60

I. Palabras clave:

Tema	Velocidad
Especialidad	Administrativo

Keywords:

Theme	Improper speed
Specialty	Administrative

Línea de investigación

Área	Ciencias Sociales
Sub área	Derecho
Disciplina	Derecho
Línea	Análisis de normas, doctrina del derecho procesal administrativo.

II. TITULO
REGULACIÓN JURÍDICA DE LOS LÍMITES
MÁXIMOS DE VELOCIDAD PERMITIDOS
PARA MOTOCICLETAS EN CARRETERAS
SINUOSAS ESTABLECIDOS EN EL DS N° 016-
2009-MTC REGLAMENTO NACIONAL DE
TRÁNSITO PERUANO

III. Resumen

El DS N° 016-2009-MTC, establece los límites máximos de velocidad en 100 km/h para motocicletas en carreteras, desconociendo las carreteras sinuosas que en su mayoría lo componen la red vial nacional, siendo ello una velocidad inadecuada, constituyendo un riesgo latente para los usuarios, en ese sentido la velocidad inadecuada, el exceso de velocidad en combinación con el tipo de carretera, propician los constantes accidentes en carreteras sinuosas, las motocicletas son vehículos más expuestos a sufrir accidentes en carreteras. El tipo de investigación que se planteó, es lege ferenda, logrando interpretar la ley; y de acuerdo a la hipótesis planteada se aplicó la técnica de entrevista a (perito especializado de la PNP) y análisis de casos (informes periciales) encontrando como resultado, que es necesario mejorar la regulación de la velocidad máxima permitida en carreteras sinuosas estableciéndola en 60 km/h para el transporte en motocicletas; se propone, en consecuencia, formular una nueva disposición a incorporarse en el "Reglamento Nacional de Tránsito Peruano", reduciendo el límite de velocidad.

IV. Abstract

Motorcycles are vehicles that are more exposed to accidents on the roads, according to a recent study carried out by MAFRE, which states that "the risk of suffering a fatal accident on a motorcycle is up to 12 times greater than in a car" (Mafre, 2020). The national traffic regulation in its article 162 (b-1), establishes the maximum speed limits at 100 km/h for motorcycles, this being an inappropriate speed, the aforementioned danger is a risk that is generated, among other factors, by inappropriate speed, speeding in combination with the type of road, main causes of accidents, a second study carried out by the risk foundation affirms that "fatal accidents in motorcycles is 12 times higher than in cars, which makes the motorcycle the most dangerous vehicle to drive on the road", in our country to date there is no specific regulation for winding roads, which is why the objective of this study, is to determine if said regulation is necessary and if this is the case, to modify said normative device, in this context the results to be expected, is that through the proposal of normative modification of article 162 (b-1), for the protection of the right to life and integrity.

1. Introducción

En la realización de la presente investigación no hemos encontrado ningún precedente legislativo que se aplique en Perú. Se puede apreciar que hay investigaciones y artículos sobre el tema de límites de velocidad para carreteras sinuosas, pero están enfocadas en otras disciplinas, estos son trabajos meramente de descripción o de opinión.

La presente investigación, pretende explicar y también analizar porque los límites máximos de velocidad en carreteras para motocicletas, establecida actualmente en 100 km/h, es inadecuada en vías sinuosas, de esta manera se atenta contra derechos fundamentales a la vida y la integridad física de los motociclistas.

Se puede constatar que la regulación actual al tema mencionado es insuficiente, y se plantea la siguiente interrogante. ¿Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano?

Seguir manteniendo el límite de velocidad máxima en 100 km/h, faculta que los motociclistas, circulen a una velocidad inadecuada e imprudente, también conduzcan y excedan los límites establecidos en carreteras sinuosas, poniendo en riesgo en cada momento la vida e integridad física de los motociclistas.

A partir de ello, el trabajo de investigación tiene el objetivo realizar un análisis técnico y normativo que me permita sustentar que es necesario la modificación de la actual regulación de la velocidad máxima en vías sinuosas para el transporte de motocicletas en el país. De 100 km/h (el cual está vigente actualmente) a 80 km/h, teniendo como premisa el resguardo de los derechos fundamentales de los motociclistas.

Finalmente, para efectos de nuestras conclusiones, se propondrá la modificación del artículo 162, inciso b-1, del Reglamento Nacional de Tránsito, con miras a reducir los accidentes de tránsito y con ello la afectación a los derechos humanos que se ha señalado.

En este estudio se utilizará la técnica principal que es la observación directa de la realidad, y entrevistas a expertos en la materia, para obtener información cualitativa sobre el objeto.

2. Antecedentes y fundamentación científica

2.1. Antecedentes

El autor, Sergio Hidalgo Fuentes, realiza un estudio en el país de España-Valencia que se relaciona con el tema de este trabajo. Dicha investigación hace referencia al estudio descriptivo de la siniestralidad de las motocicletas scooter en España en las carreteras, y propone las medidas a tomar para la prevención de accidentes incorporando información sobre el factor infraestructura vial, llegando a la siguiente conclusión:

Los accidentes donde el motociclista condujo a exceso de velocidad presentaron índices de fatalidad muy altos tanto en el grupo de moto scooter como en el resto, se concluye que la velocidad es un factor importante en la agravación de los accidentes de moto. (Hidalgo Fuentes, 201, p.226)

Como se puede evidenciar, el autor identifica como causa determinante al factor velocidad, realiza su estudio en dos grupos y logra determinar que las motos scooter se vieron involucradas en una mayor proporción de colisiones laterales y colisiones, mientras que el resto de las motocicletas se vieron afectadas por una mayor proporción de salidas de la vía.

Asimismo, Gerardo José Ayestas Moreno y Gabriel Adalberto Pérez Lara, realizan una investigación titulada “Caracterización del trauma por accidente de motocicleta, pacientes hospitalizados en Lempira” en el país centroamericano de Honduras, en la que describen las características clínico-traumatológicas y anatómicas del región con lesiones mayores por traumatismo en accidentes de motocicleta y llegó a la siguiente conclusión:

Socialización mediática, así como educación vial a la población local sobre los factores evitables (no uso del casco, consumo de alcohol, exceso de

velocidad) que provocan y agravan las lesiones en motocicleta. También capacitar al personal de salud utilizando el valor descriptivo de los estudios de trauma para mejorar la gestión hospitalaria y disminuir la mortalidad y complicaciones en estos casos. (Ayestas Moreno & Pérez Lara, 2016, p.26)

Los autores destacan el aumento desproporcionado e incontrolable de los accidentes de transporte en motocicleta, que provocan lesiones frecuentes como traumatismos o lesiones musculares de los miembros superiores e inferiores y traumatismos craneoencefálicos, que requieren estancias hospitalarias más prolongadas.

Asimismo, la bachiller Diana Patricia Guzmán Alonso, en su tesis titulada “Determinación de factores de riesgo en accidentes que involucran motocicletas en Bogotá”, para optar al Título Profesional de Ingeniero Civil” refiere lo siguiente:

Se concluye que el sexo, el día, la hora, el sector y el uso del casco son las variables determinantes en los accidentes con motociclistas muertos; el sexo femenino es un factor protector, sábado y domingo aumentan en un 50% el riesgo de muerte de los motociclistas, entre las 2 am. y las 4 am triplica el riesgo, el sector industrial aumenta el riesgo de motociclistas muertos en un 45%, finalmente se concluye que los motociclistas que no usan casco aumentan el riesgo de morir en un accidente en un 20% en relación a los motociclistas y si lo usan. (Guzman Alanso, 2011, p.138)

El autor concluye que los días en semana, el horario, las características geométricas de las carreteras son un factor de alto riesgo incrementando la ocurrencia de un accidente. A la cual se añade las características geométricas como factor determinante en la generación de accidentes en las carreteras, por lo que las carreteras sinuosas concentran gran cantidad de curvas, en ese sentido los conductores de las motocicletas en este tipo de vías deben guardar la prudencia necesaria y estar constantemente concentrados y preparados para moderar la velocidad, a efecto de responder adecuadamente ante una señal de advertencia.

2.2.Fundamentación científica

La moto se ha convertido en uno de los medios de transporte más utilizados por los peruanos, pero el uso intensivo de este vehículo ha disparado la cifra de muertos en accidentes de tránsito, más de 1.800 en lo que va del 2020, el irrespeto de las motos a las normas de tránsito y el exceso de velocidad son las principales causas, 1 de cada 5 motociclistas pierde la vida al chocar con un objeto, según las normas nacionales de transporte la velocidad asignada a las motos es de 100 km.

La accidentalidad en este tipo de vehículo es un tema que preocupa, según estadísticas de la secretaria de la policía nacional del Perú, este año han muerto más de 18 motociclistas en accidentes de tránsito, la situación tiende a preocupar más porque cada día este transporte crece y por ende las infracciones de tránsito, van cada día en aumento.

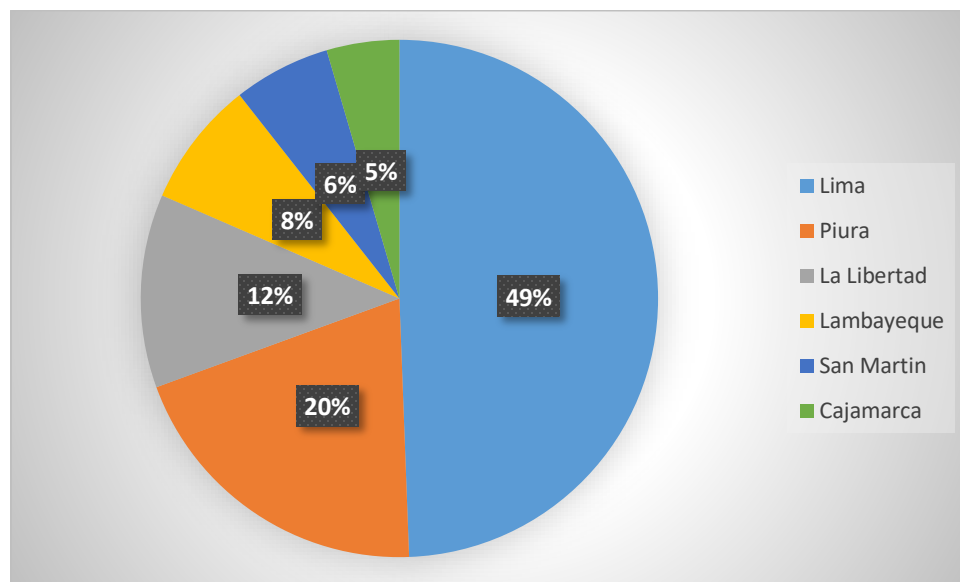
En 2017 la venta de motos lineales superó la cifra de 160.298 motos y durante 2018 se la cifra aumento, a inicios del se vendieron 14.157 motos. Un número que refleja el interés de los jóvenes por adquirir estos vehículos para recorrer la ciudad y/o emprender sus rutas en moto por las diferentes regiones del Perú.

Durante el año 2020 la venta de motocicletas se duplicó, según el reporte de la La Asociación Automotriz del Perú Durante el periodo enero-abril de 2021 se vendieron 140.898 unidades, cifra superior en 133,7% a lo registrado en igual periodo de 2020, por lo tanto, el crecimiento vehicular referente a las motocicletas está aumentando a un nivel incontrolable. Por otro lado, el aumento de las ventas de motocicletas se debe a los efectos de la pandemia, como una alternativa de trabajo y transporte de la población para reducir el riesgo de infección por COVID. (AAP, 2021, p.4)

Sin embargo, el crecimiento desmedido de este vehículo menor (motocicleta), también se refleja en el incremento de su participación en siniestros viales, es así como podemos visualizar el siguiente cuadro estadístico, en cuanto la participación de este vehículo menor.

De este boletín estadístico de siniestralidad vial registra 1,818 accidentes de tránsito, es el lugar donde más accidentes de tránsito se han registrado en el año 2020 entre los meses de enero a junio, seguido de Piura que registra 737, la Libertad 445, Lambayeque 290, San Martín 223, y en lo que respecta y nos interesa y nos vamos a centrar es Cajamarca que registra 167 accidentes de tránsito en los últimos seis meses de enero a junio del 2020. De lo que se puede apreciar es que las motos lineales son las más expuestas a los accidentes de tránsito en estas regiones del Perú.

Figura 1. Accidentes en tránsito Regiones del Perú



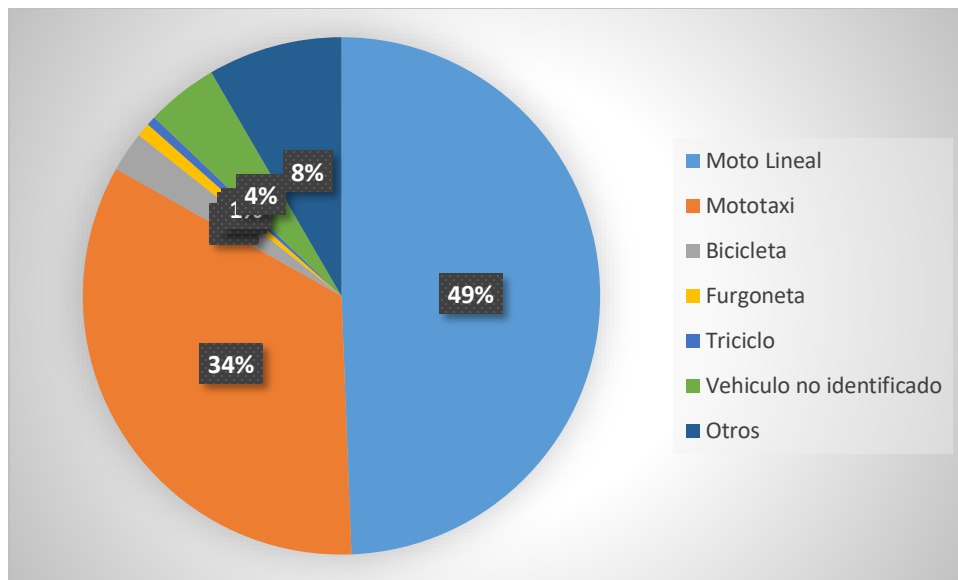
Fuente: Elaboración propia en base a información recolectada

De acuerdo a los datos extraídos, la Dirección de Seguridad Vial el boletín de siniestralidad vial en el año 2020, entre los meses de enero a junio:

Registró: 10, 232 accidentes de tránsito, en los cuales estuvieron involucrados los vehículos menores. Este alto índice nos indica que las motos lineales son las más involucradas y perjudicadas en este tipo de accidentes con un registro de 5, 053 con un porcentaje de 49.4 %. (DRSV, 2020, P.19)

En ese sentido las motos lineales, registran una tendencia de crecimiento acelerada cada año ya que por lo que se puede evidenciar que las motos lineales son los más afectados, las causas pueden ser por la ingesta de alcohol, o por la misma tendencia de que los jóvenes por su misma situación de ser jóvenes tratan de impresionar a las jovencitas acelerando y corriendo a excesiva velocidad sin respetar los límites de velocidad que fija el reglamento nacional de tránsito o como se puede ver en muchos casos no utilizan casco de seguridad esto es fatal en un accidente de tránsito ya que las personas quedan más expuestas a morir. Es por ello el alto índice de mortalidad en siniestros viales.

Figura 2. Estadística de accidentes de tránsito de moto lineal.



Fuente: Elaboración propia en base a información recolectada

2.3. Teoría de los derechos fundamentales

2.3.1. Definición de los derechos fundamentales

Los derechos fundamentales son la esencia de la persona humana y el núcleo del ordenamiento jurídico, ya que captan directamente características esenciales de la dignidad humana y, por su definición expresa como emanaciones de los derechos fundamentales, representan un límite a la soberanía en el sentido del Art. 5 inciso de la constitución, lo establece como la dignidad de la Persona humana, como cualidades esenciales del hombre, por los tratados ratificados por el Estado e incorporados al derecho interno, y por un procedimiento especial para su modificación o desarrollo, según lo dispuesto en el artículo 127, inciso 2, de la Carta magna.

Los derechos fundamentales son fundamentales, en cuanto producen directamente los atributos básicos de la dignidad humana y constituyen una limitación a la soberanía del Estado, estos derechos se encuentran consagrados en el artículo 2, primero de la Constitución, estos los definen claramente como la producción o las acciones de la dignidad humana. . Además, los tratados ratificados por el Estado e incorporados al derecho interno, así como los procedimientos especiales para modificarlos o promulgarlos de conformidad con el párrafo 2 del artículo 1 de la Carta Magna.

dice,

En una investigación realizadas por Noriega Alcalá, quien si cita textualmente a Humberto Noriega, dice:

Que los derechos fundamentales son “aquellos derechos, libertades, igualdad o inviolabilidad que, desde su concepción, se derivan de la dignidad humana y son inherentes a la singularidad del portador de esa dignidad”. Siempre deben derivarse del ordenamiento jurídico son reconocidos y protegidos para que el titular pueda exigir el cumplimiento de las obligaciones

correspondientes. (Humberto Nogueira Alcalá, 2005) citado en (Nogueira Alcalá, 2005)

En ese mismo orden de ideas, E. Requejo, señala que lo siguiente:

Los derechos fundamentales garantizan el contenido jurídico-objetivo (axiológico) delimitado del ordenamiento jurídico con valor constitucional, su realización no puede depender de una configuración infra constitucional suficiente del ordenamiento jurídico privado (...) deberes de acción u omisión de terceros o por sus propios derechos en el ordenamiento jurídico privado o en otros ordenamientos jurídicos parciales: celebración de alguna tutela de los valores en virtud de la supremacía de la Constitución o, precisamente, eficacia jurídico-material directa frente a terceros. (Requejo, 1993, p.23)

En esa misma línea la revista jurídica expone un claro concepto de lo que constituye los derechos fundamentales, en una clara distinción de los derechos humanos, en ese sentido extraemos lo siguiente:

Hoy es pacífico atribuir a la persona humana una serie de facultades por el mero hecho de ser tales, facultades exigidas por la naturaleza y la dignidad humanas y que, por su importancia, son reconocidas y garantizadas por el ordenamiento jurídico, los derechos fundamentales se refieren a los derechos humanos que se plantean en el ordenamiento jurídico interno, generalmente en la primera de sus normas, la constitución, y gozan de mayor protección jurídica. En otras palabras: Se ha subrayado que existe una tendencia doctrinal y normativa a reservar el término “derechos fundamentales para aquellos derechos afirmados en el ámbito interno. (Revista Juridica del Peru, 2003, p.13)

Como podemos ver a lo largo del tiempo los derechos humanos estuvieron en constante evolución, lograron conquistar derechos para todos los seres humanos que

por mucho tiempo lucharon para que tales derechos fueran reconocidos, como podemos ver en el libro citado, los derechos son facultades que se encuentran requeridas por su propia naturaleza y dignidad humana, atribuyéndoseles los derechos fundamentales consagrados y garantizados por la Constitución; surgen una variedad de términos tales como derechos constitucionales, derechos humanos, derechos naturales, derechos fundamentales, etc. Pero lo que más enfatiza es que debemos enfocarnos en los derechos de la persona en la constitución peruana, ya que estos derechos están reconocidos y reflejados en la constitución y están incluidos en diferentes declaraciones y acuerdos internacionales de los que el Perú es parte, estos pactos tales como el Nuevo Pacto de York, y los tratados internacionales de derechos humanos, también el pacto internacional de derechos civiles y políticos (ICCPR), por el cual hoy todas las personas tienen derecho a elegir y ser elegidas, que es un derecho que ha sido conquistado tiempo, es por eso que hoy el Perú es democrático y se respetan los derechos de las personas, mientras que los derechos fundamentales quedarían reservados para referirse a los derechos humanos que fueron recogidos en el ordenamiento jurídico interno generalmente en la constitución política del Perú, estos derechos gozan de refuerzos protección jurídica.

Por eso es que hoy en día los derechos de las personas se respetan en todas partes del mundo, también como se sabe todos los derechos constitucionales están positivados, ahí podemos apreciar que el primer derecho fundamental de las personas es el derecho a la vida que desde el punto de vista lo podemos analizar que este derecho va más allá que un simple derecho que está reconocido y plasmado en la constitución ya que la vida es algo divino que una persona puede tener yo creo que va más allá de estar reconocido en la constitución. Pero qué bueno que se haya plasmado en la constitución ya que eso da seguridad jurídica a las personas que pueden sufrir una eventual desgracia como es perder la vida a causa de un accidente de tránsito o cualquier desgracia que les pueda quitar la vida.

Los derechos fundamentales son derechos innatos atribuidos al hombre por el simple hecho de ser persona se sabe que los derechos humanos tienen garantía jurídica en el Perú, en lo que respecta el presente trabajo de investigación se desarrolla en los

accidentes de tránsito referentes a motocicletas que ocurren a diario en el Perú, y en todo el mundo es en ese sentido que me guio en el reglamento nacional de tránsito para poder llegar a la conclusión de que en realidad si lo deberían de regular el art. 162 literal (b-1) del reglamento nacional de tránsito. Considero que si se modifica este artículo se podrá evitar muchas muertes por accidentes de tránsito, ya que muchas veces son ocasionados por el exceso de velocidad, porque no llevan puesto un caso de protección, por estar en estado etílico, entre otros factores más. Creo que regulando este artículo 162 literal (b-1) que les permite a las personas conducir una motocicleta a 100 km/h reduciéndolo a 80 km/h creo que se evitaría muchas desgracias que a veces terminan en tragedia y en muerte. Y el derecho a la vida es un derecho fundamental de toda persona que no existe cifra dineraria que pueda remediar una perdida humana ya que la vida no tiene precio. Es un derecho constitucional que se encuentra en el artículo 1 de nuestra constitución.

2.3.2. Derecho a la vida

En general, la doctrina no desarrolla una definición del derecho a la vida. En efecto, si revisamos cualquier manual sobre la Constitución, encontraremos que no existe una definición de lo que es el derecho a la vida ni lo que significa. Asimismo, las revistas jurídicas nacionales casi no cuentan con artículos que aclaren específicamente este concepto. Hay artículos dirigidos específicamente a los niños por nacer, que básicamente se refieren a sus categorías y afirman que tienen derecho a la vida, pero no se refieren principalmente al concepto de derecho a la vida.

Si bien es imposible encontrar un concepto o definición clara del derecho a la vida en la literatura nacional en general, algunos autores pueden encontrar algunos enunciados que permitan reconstruir el concepto del derecho a la vida.

En ese sentido Figueroa García (2014), determina mediante algunas aportaciones literarias cinco aproximaciones de conceptos del derecho a la vida:

- 1) Uno de ellos afirma que el derecho a la vida consiste en el derecho a vivir para mantenerse vivo.
- 2) Otro sugiere que este derecho consiste en el derecho a vivir bien o con dignidad.
- 3) Una tercera sugiere entender que el derecho a la vida consiste en el derecho a recibir lo mínimamente necesario para no morir instantáneamente.
- 4) Una cuarta concepción propone entender el derecho a la vida simplemente como el derecho a no ser asesinado.
- 5) Una quinta posición toma la idea de que este derecho no es para matarlo a voluntad. (p.162)

Los conceptos enumerados en este trabajo aportará argumentación a la quinta forma de defender el derecho a la vida, y se analizarán otros conceptos al mismo tiempo.

Celina Egaña, (2004, p.89) “Ya hemos advertido que este es el derecho más importante, porque es el presupuesto, base y fin de todos los demás derechos, sin excepción. Perder la vida es ser privado de todos los derechos que sólo el tener vida te permite disfrutar”.

Lo anterior nos pide considerar que no es solo uno de tantos derechos que encontramos en diversas declaraciones, cartas y listados. En ese sentido Vivanco dice que “Representan una especie de germen derecho, principio de todos los demás y por tanto especialmente relevantes e imprescindibles. De hecho, la vida tiene la particularidad de no sólo ser una característica del hombre, sino de confundirse consigo mismo.” (2006, p.242).

2.3.3. Protección del derecho a la vida

La vida es el fin supremo que tiene todo ser humano, así lo encontramos en muchos tratados y convenios internacionales de los cuales el Perú es parte

integrante, este derecho fundamental se encuentra recogido en los siguientes tratados:

Declaración Universal de Derechos Humanos (Artículo 3)

“Todos tenemos derecho a la vida ya vivir en libertad y seguridad”.

Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (Artículo 6)

“El derecho a la vida es inherente al ser humano. Este derecho está protegido por la ley. Nadie puede ser privado de la vida arbitrariamente”.

Convenio Europeo de Derechos Humanos (artículo 2(1)).

“El derecho a la vida está protegido por la ley. Nadie podrá ser privado de la vida voluntariamente, excepto para ejecutar una pena de muerte impuesta por un tribunal al autor de un delito para el cual la ley prevé esa pena.

Convención Americana sobre Derechos Humanos (“Pacto de San José”, artículo 4, primer párrafo). “Toda persona tiene derecho a que se respete su vida. Este derecho está protegido por la ley y en general desde el momento de la concepción. La vida de nadie puede ser tomada arbitrariamente”.

En ese sentido, la vida tiene ese valor esencial que nada ni nadie puede privarnos de ese derecho, para efectos de la investigación, el derecho a la vida se ha establecido y regulado por la Constitución de 1993.

*“El inciso 1 del artículo 2° de la **Constitución Política del Perú** establece como **derecho** fundamental de la persona: “A la **vida**, a su identidad, a su integridad moral, psíquica y física y a su libre desarrollo y bienestar”.*

Ugarte Godoy (2006, p.5) al respecto dice, “se debe entender que es un derecho natural cuya cautela y garantía es obligación del Estado”, de acuerdo a lo prescrito por la constitución, cabe señalar que el Estado peruano omite su rol básico y

esencial de protector de la vida de las personas que se transportan en estos vehículos motores.

A diario ocurren muchos accidentes en motos lineales, pues se puede decir que los motociclistas están más expuestos a sufrir graves accidentes o peor aún perder la vida, por eso tenemos que tomar conciencia de este problema muy grave y el estado también tiene que ser participe para poder frenar esta ola de accidentes que en muchas ocasiones enlutan muchas familias, por el exceso de velocidad en una moto lineal o en cualquier vehículo motorizado.

De ahí podemos partir diciendo que la vida es lo más valioso que puede tener una persona, que nadie por ningún motivo puede privarnos de este derecho, como hemos podido ver a lo largo del tiempo, muchas personas mueren los factores son muchos, pero uno de ellos y el más común y que las estadísticas arrojan que es la principal causa de muerte de muchas personas son los accidentes de tránsito que muchas veces ocurren por muchos factores como el exceso de velocidad que a su vez es muy fatal ya que muchas veces vemos que hay gente que no respeta los límites de velocidad por ejemplo el artículo 162 literal (b-1) del reglamento Nacional de Tránsito establece que los motocicletas puedan circular a 100 km/h a mi parecer es muy excesivo esa velocidad para las motocicletas ya que no cumplen con el peso, ni la estabilidad para dicho vehículo, es por eso que existen muchos accidentes de tránsito los cuales a veces terminan en tragedia como es la muerte, que se puede cometer contra muchas personas inocentes que pueden ser transeúntes estas personas mueren injustamente por culpa de un conductor que iba manejando a exceso de velocidad dejando en la orfandad muchas veces a niños inocentes privándolos de crecer en el seno y hogar familiar, ellos no tienen la culpa de que un irresponsable conduzca su motocicleta a 100 km/h pero también podemos responsabilizar al estado ya que ellos pueden modificar el artículo 162 literal (b-1), del Reglamento Nacional de Tránsito, que se reduzca a 80 km/h creo que es una velocidad prudente en el cual un conductor de moto lineal puede

maniobrar su vehículo y poder evitar muchas tragedias como quitarle la vida a muchas personas inocentes.

2.3.4. Derecho a la integridad

Podemos señalar anteriormente que además de confundir el derecho a la vida con el derecho a la intimidad, algunos autores lo confunden con el derecho a la salud física y mental. Por ejemplo, algunos autores señalan: “Si una persona es descuartizada o torturada, ya sea física o mentalmente, arruinas tu vida.

El objeto del derecho a la integridad física y psíquica es la obligación de no vulnerar la integridad física y psíquica de una persona. Por ejemplo, cuando alguien es mutilado, se viola su integridad física, y cuando es torturado, amenazado, etc., se viola su integridad psíquica. Es posible mutilar a alguien sin matar a alguien, violando así el derecho a la integridad física y no el derecho a la vida. Si alguien es torturado, se viola su derecho a la integridad psíquica, pero no su derecho a la vida.

El derecho a la integridad se aborda desde tres perspectivas diferentes: moral, psicológica y física. En cada uno de ellos se nos presenta como un atributo típico de la exclusión, es decir, un derecho a prohibir o prohibir la injerencia arbitraria en la integridad, ya sea del país, de cualquier grupo humano, o de una persona determinada.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 2, inciso 1) de nuestra Constitución Política: “Toda persona tiene derecho a: “su integridad moral, psíquica y física”

Se discute la doctrina acerca de si tal estado de inalterabilidad involucra también la buena salud de la persona: “en particular, no lo creemos, ya que tal contenido, sin dejar de tener valor, se sustenta en otro derecho, en este caso el derecho a la

salud reconocido en el artículo 7 de la Constitución” (Mesia Ramirez, 2004, pág.95).

En estas circunstancias, la ley comentada tiene un alcance mucho más específico, aunque no por ello y, como se verá más adelante, menos susceptible de ser destacado y protegido.

En ese sentido Isabel Afanador, describe el derecho a la integralidad:

Un conjunto de condiciones físicas, psíquicas y morales que le permiten existir al ser humano, sin sufrir ningún tipo de daño en ninguna de estas tres dimensiones. La integridad física se refiere a la plenitud corporal del individuo; por tanto, toda persona tiene derecho a ser protegida contra las agresiones que puedan afectar o lesionar su cuerpo, ya sea destruyéndolo, causándole dolor físico o dañando su salud. (Isabel Afanador, 2002, p.147)

El derecho a la integridad puede entenderse como un conjunto de condiciones físicas, psíquicas y morales que permiten la existencia del ser humano, pero nos centraremos en una de ellas, que es la integridad física, ya que un ser humano debe tener todas sus extremidades, para poder gozar de este derecho a la integridad física, pero ¿qué sucede cuando una persona atropella a otra persona o a cierto grupo de personas con cualquier medio de transporte, ya sea desde un vehículo menor que sería una moto lineal o un vehículo mayor, que en este caso sería un remolque, causaría lesiones leves y graves como hasta en ocasiones más trágicas que pueden causar la muerte, hablamos de integridad física y como bien sabemos que para poder tener y gozar de tal derecho a la integridad física tenemos que contar con todas nuestras extremidades pero como hoy en día vemos es común ver accidentes de tránsito en todas partes del mundo las causas son muchas pero las más comunes son por exceso de velocidad o por estar en estado etílico ambas ocasionan que se produzcan muchos accidentes que en muchas ocasiones causan la fractura o mutilación de alguna extremidad o en muchas ocasiones algo peor como es la muerte. Para poder disminuir la causa de accidentes tenemos que

muchas veces tomar conciencia nosotros mismos de lo que está pasando pero el Estado también tiene que ser participe para poder erradicar o al menos disminuir la tasa de accidentes de tránsito por exceso de velocidad, esto puede lograr modificando el artículo 162 literal (b-1) del Reglamento Nacional de Tránsito ya que muchas veces vemos que los accidentes se dan por exceso de velocidad y acompañado del abuso desmedido de alcohol factor determinante para ocasionar accidentes de tránsito y causar daños a materiales pero los más perjudicial es causar daños a las personas.

2.3.5. Derecho comparado

Esta investigación tiene como objetivo examinar las diferencias y semejanzas existentes entre los distintos sistemas o familia jurídicas, comparando la normatividad peruana con países vecinos con la misma problemática en cuanto a la regulación de transporte y vialidad.

Los comparadores suelen introducir su tema y definirlo como una reacción al estudio de los derechos nacionales, (...). Por el contrario, la atención a derechos ajenos al propio lleva al comparador a adoptar una multitud de puntos de vista, a cuestionar por tanto certezas adquiridas, a dudar de lo que otros consideran verdades indiscutibles. De ahí la conclusión de que el derecho comparado constituye un instrumento de conocimiento crítico del derecho, razón por la cual quienes lo cultivan practica un acto “subversivo” del orden que produce la “ortodoxia teórica”. (Somma, 2015, p.19)

En ese sentido, lo que va a compararse para efectos de la investigación son los distintos ordenamientos referentes a tránsito de vehículos, referente a los límites de velocidad máxima permitida en Bolivia, Chile y Ecuador, normatividades de tránsito que será la base para el desarrollo de esta investigación

Este estudio nos permitirá analizar, con mayor precisión, el contexto de nuestra legislación en comparación a otros reglamentos de tránsito, en ese orden de ideas y

al tema formulado nos facilitará proponer una solución acertada. Los ordenamientos materia de comparación tienen similitud en cuanto a la geografía de sus redes viales (carreteras sinuosas).

En particular, considero que sus legisladores han realizado un mejor trabajo a diferencia de los nuestros. Para realizar la comparación de sistemas legislativos, tomaremos como referente nacional al Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N° 016-2009-MTC, norma que será objeto de contrastación con las legislaciones de Bolivia, Chile y Ecuador.

En esta parte, presentare brevemente los diferentes tratamientos regulatorios de la velocidad máxima del referente a las motocicletas en diferentes sistemas legislativos del derecho comparado. En estos países, el límite máximo de velocidad de los vehículos se determina teniendo en cuenta las carreteras sinuosas y las condiciones de sus carreteras. Al adoptar la norma de que la velocidad máxima debe fijarse por debajo de 80 km / h, es coherente con la protección de vidas y la integridad humana.

2.3.5.1.BOLIVIA

Bolivia: Reglamento del Código de Tránsito (1978, p.19)

Velocidades: “Artículo 112°.- (Velocidades máximas y mínimas) Por regla general ningún vehículo circulará a velocidades superiores o inferiores a las establecidas por la Policía del Tránsito”

“Artículo 114°.- (Velocidades máximas en caminos y carreteras) Las velocidades máximas en los caminos y carreteras situadas fuera de radio urbano de las ciudades y poblaciones son:”

- a. En las carreteras asfaltadas 80 kms. por hora.
- b. En los caminos y carreteras ripiadas o de tierra 70 kms. por hora

En el reglamento de tránsito de Bolivia en sus Artículos 112° y 114° se puede apreciar que las velocidades van entre 70 km/h en caminos y carreteras ripiadas o de tierra y

80 km/h en carreteras asfaltadas en comparación con el reglamento nacional de tránsito del Perú que en su artículo 162 literal (b-1) establece que una motocicleta pueda circular a 100 km/h podemos ver que en Bolivia la velocidad para transitar son menores a los 100 Km/h hay diferencia de 20% y 30% menos de velocidad que en la peruana hay una diferencia abismal en cuanto a la velocidad permitida en el Perú y como se puede ver en las estadísticas del Perú que por el exceso de velocidad ocurren muchos accidentes de tránsito muchos de estos accidentes terminan con tragedias fatales como lo es la muerte de muchas personas que por exceder la velocidad o ir conduciendo a 100 km/h no pueden maniobrar la motocicleta y terminan accidentándose y perdiendo la vida.

2.3.5.2.CHILE

MINISTERIO DE JUSTICIA

Ley N°18.290 de Transito

DE LA VELOCIDAD

Artículo 148.- Ninguna persona podrá conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones existentes, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y los posibles. En todo caso, la velocidad debe ser tal, que permita controlar el vehículo cuando sea necesario, para evitar accidentes.

Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:

1.1.- Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: 60 kilómetros por hora.

En Chile en su ley 18.290 de transito las velocidades de las motocicletas están establecidas en sus artículos 148° al 150° donde establecen que nadie maneja ningún una velocidad mayor a la razonable y prudente dejando en claro que las personas que conduzcan un vehículo motorizado como una motocicleta deberán

circular a la velocidad determinada en el artículo 150° que en su inciso 1.1 establece que los vehículos de peso bruto inferior a 3.860 kilos y las motocicletas: deberán circular a 60 km/h. Como se puede apreciar es un 40% menos la velocidad en comparación con el Perú que establece en su artículo 162 literal (b-1) que las motocicletas circulen a 100 km/h es por ello que ocurren muchos accidentes de tránsito en el Perú las cifras son alarmantes a la hora de ver los cuadros de estadísticos de tránsito donde se aprecian muchos accidentes por exceso de velocidad y muchas veces terminan en tragedia como es la pérdida de muchas vidas debido al exceso de velocidad.

2.3.5.3.ECUADOR

El Reglamento de transporte terrestre tránsito y seguridad vial capítulo VI de los límites de velocidad (2012, p.40), establece los siguiente:

Art. 191.- Los límites máximos y rangos moderados de velocidad vehicular permitidos en las vías públicas, con excepción de trenes y autocarriles, son los siguientes:

- 1. Para vehículos livianos, motocicletas y similares:*
- 2. Tipo de Límite Rango Fuera del Vía máximo moderado rango moderado (Art. 142.g (Art. 145.e de la Ley) de la Ley) Urbana 50 Km/h mayor que 50 Km/h mayor que 60 - menor o igual km/h que 60 Km/h*
- 3. Curvas en 60 Km/h mayor que 60 Km/h mayor que 75 Carreteras - menor o igual Km/h que 75 Km/h*

En Ecuador el límite máximo para poder transitar, está regulado en sus artículos 191° que establece límites velocidad para los vehículos livianos, motocicletas en zona urbana está permitido circular a 50 km/h hasta 60 km/h y en curvas y carreteras a 60 hasta 75 km/h y podemos apreciar que es un 25% menos la velocidad que se permite en el Perú que llega alcanzar los 100 km/h y está establecido en su artículo 162 literal (b-1) del reglamento nacional de tránsito del Perú, es por ello que hoy en día existen muchos accidentes, la causa es la velocidad excesiva con la que transitan muchos

motociclistas. El Perú y el Ecuador tienen zonas geográficas muy parecidas pero podemos ver que la velocidad en los dos países es muy diferente ya que en el Perú está permitido transitar a los motociclistas a 100 km/h y en cambio en el Ecuador a 75 km/h. Allí la diferencia de velocidad de uno y otro y las estadísticas en el Perú lo demuestran porque hay muchos siniestros viales, la causa es fácil de deducir el exceso de velocidad que muchas veces es factor determinante para que ocurran muchos accidentes fatales que terminan con la muerte de muchas personas.

2.3.5.4.EL SALVADOR

Reglamento general de tránsito y seguridad vial

Capítulo VI

Determinación - velocidad en el Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial

Art. 144.- Los límites de velocidad para la circulación de vehículos serán fijados por la Dirección General de Tránsito, de acuerdo con el tipo y las condiciones de la vía, previo estudio técnico realizado o avalado por la Unidad de Ingeniería de Tránsito. Esos límites, tanto el mínimo como el máximo regirán desde la colocación de los rótulos o demarcaciones que indiquen esas velocidades, los cuales deberán estar convenientemente ubicadas en las vías.

Para comprobar la velocidad en que se viaja, las autoridades de tránsito podrán utilizar indistintamente el radar pistola, el radar con cámara incorporada, el cronómetro, sistema de vigilancia automática o cualquier otro sistema que la Dirección General de Tránsito establezca.

Art. 145.- En donde no existiere lo indicado en el primer inciso del Art. 144, se establecen las siguientes velocidades, como máximo para toda clase de vehículos:

1. Automóviles y motocicletas en las ciudades o zonas pobladas hasta 50 kms. Por hora; para atravesar las bocacalles, doblar esquinas y en los cruces, hasta 20 kms. Por hora; en carreteras, fuera de las poblaciones, y en línea recta, hasta 90 kms. Por hora; en carreteras en curva hasta 50 kms. Por hora. (RGTSV, 2010, p.37)

Podemos encontrar límites de velocidad en sus artículos 144° al 145° donde establecen que los límites de velocidad son establecidos de acuerdo al tipo y condiciones de la vía. También les proporcionan sus implementos como el radar pistola, el radar con cámara incorporada, etc. para poder comprobar y medir la velocidad cuando transitan los vehículos por sus vías. En el artículo 145° inciso 1° regula que las motocicletas pueden transitar en ciudades y zonas pobladas a 50 km/h y en carreteras pueden llegar hasta el límite de 90 km/h, en comparación con el Perú que se puede llegar a los 100 km/h es un 10% más de lo permitido en El Salvador. Es por ello que en el Perú existen muchos accidentes de tránsito se puede apreciar que en 4 países distintos al Perú en todos ellos los límites de velocidad son por debajo de los 100 km/h que está permitido en el Perú es por eso que ocurren muchos accidentes de tránsito los cuales vemos en las estadísticas que van en aumento cada año y las víctimas muchas veces pierden la vida por manejar a excesiva velocidad a esta velocidad es muy improbable que se pueda controlar la motocicleta y muchas veces terminan accidentándose y perdiendo la vida se podría evitar muchos accidentes de tránsito si las autoridades modificaran el artículo 162 literal (b-1) del reglamento nacional de tránsito del Perú que permite circular a 100 km/h reduciéndolo a 80 km/h se puede evitar muchos accidentes que terminan en graves lesiones y muchas veces en tragedia como es la muerte de personas.

2.3.5.5.VENEZUELA

Reglamento de tránsito de Venezuela

Título V de la circulación

Artículo 254: Las velocidades a que circularán los vehículos en las vías públicas serán las que indiquen las señales del tránsito en dichas vías. En caso de que en las vías no estén inculcadas las velocidades. El máximo de ésta será el siguiente:

l) En Carreteras:

a) 70 kilómetros por hora durante el día.

b) 50 kilómetros por hora durante la noche.

La velocidad varia en cuanto a la velocidad de Perú vemos que en Venezuela la velocidad permitida para motocicletas en carreteras es de 70 km/h durante el día en la noche varia disminuyendo considerablemente en 50 km/h lo que no está establecido en el la normativa del Perú, sin embargo Venezuela establece el límite de velocidad por debajo de la peruana, la velocidad es un factor determinante en cuanto a los accidentes de tránsito que ocurren día a día en el Perú y muchas veces se ve en noticias que de siniestros van aumentando por la velocidad inadecuada, las estadistas en el Perú arrojan que la principal causa de los accidentes de tránsito son por conducir una motocicleta a excesiva velocidad los resultados ya son muy desalentadores ya que muchas personas pierden la vida en este tipo de accidentes de tránsito conduciendo una moto lineal.

3. VELOCIDAD

Para González Garrido, nos dice la velocidad en una ruta varía mucho de un vehículo a otro. Al examinar la velocidad de un solo vehículo, se ve que no permanece constante incluso cuando el conductor intenta mantener una velocidad fija.

Será más interesante estudiar valores medios de velocidad que seguir la evolución de los diferentes vehículos que circulan por un tramo, Estos promedios se pueden obtener de diferentes formas, con diferentes resultados, y para eso tenemos diferentes

definiciones de velocidad. La velocidad instantánea del vehículo es la velocidad de un vehículo en un momento dado, la velocidad de conducción es la velocidad media que alcanza el vehículo para circular por un determinado tramo de carretera, la velocidad media temporal es la velocidad media de todos los vehículos que pasan por un perfil de carretera fijo en un período de tiempo determinado. La velocidad media espacial es la velocidad media de todos los vehículos que se encuentran en un tramo de carretera determinado en un momento determinado. La velocidad media de conducción es el promedio de las velocidades de conducción de todos los vehículos en una ruta. (González Garrido, 1999, p.5)

Las velocidades varían por el tipo de carretera y también depende del tipo de vehículo con el cual se traslada una persona de un lado a otro, y las velocidades están clasificadas de forma que hay un tipo de velocidad para cada vehículo en entonces podemos decir que los vehículos menores como vendrían a ser en este caso las motocicletas se deberían regular por la velocidad media espacial donde especifica que los vehículos deben de transitar a una velocidad media ya que en cualquier instante pueden estar en un determinado tramo de carretera que posiblemente no sea la adecuada para poder transitar a grandes velocidades y ocurren muchos accidentes de tránsito que muchas veces terminan en desgracia esto se debe muchas veces porque transitan a excesiva velocidad excediendo los 100 km/h. es así que podemos ver que los principales afectados son los motociclistas que están expuestos al peligro constante ya que el vehículo en el cual se desplazan no está adecuado para poder sufrir un impacto de otro vehículo o si se pierde la estabilidad se puede sufrir graves consecuencias una desgracia ya que no sabemos las condiciones de la carretera y aun así excedemos la velocidad el factor va a ser que termine en una desgracia como la pérdida de la vida.

6.1. Velocidad Adecuada

De acuerdo con la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico menciona, que si las carreteras se diseñaran de tal manera que los conductores

seleccionaran inmediatamente una velocidad cercana a la adecuada, los límites de velocidad locales no serían necesarios.

Pero en el futuro previsible, siempre habrá situaciones con discrepancias entre las percepciones de los conductores sobre la velocidad segura (a partir de los mensajes del entorno vial) y la velocidad adecuada determinada por el análisis. Los límites de velocidad locales pueden manejar este tipo de excepciones a los límites de velocidad generales. Las reacciones de los conductores ante un determinado nivel de riesgo varían, al igual que el riesgo de colisión en todos los tramos de carretera. Los estudios han demostrado consistentemente que muchos conductores tienden a subestimar el riesgo real de conducir a una velocidad determinada. Por lo tanto, es muy poco probable que confiar únicamente en las reacciones de los conductores al entorno proporcione velocidades de conducción aceptables en términos de riesgo. Los accidentes y las lesiones deberían ser un factor clave para determinar el riesgo de accidentes y, por lo tanto, la necesidad de un límite de velocidad local. (OCDE, 2006, p. 57)

Los límites de velocidad locales serán especialmente necesarios si existe un largo historial de accidentes u otros factores de riesgo sustanciales, incluso si no resultan en accidentes. Una opción utilizada durante varias décadas es utilizar la velocidad del tráfico predominante como primera aproximación para definir el límite de velocidad y luego utilizar las modificaciones apropiadas de ese valor. Históricamente, la velocidad por debajo de la cual el 85% de los conductores viajan en condiciones de flujo (también llamada velocidad V o velocidad del percentil 85) se ha utilizado como el primer paso para determinar una velocidad máxima segura y razonable. Este método se aplicó cuando se introdujeron los primeros límites de velocidad bajo la premisa de que la gran mayoría de los conductores viajaría a velocidades adecuadas. Este enfoque ya no se considera adecuado para el entorno vial actual, ahora que se comprende mejor el aumento sustancial del riesgo

asociado con pequeños aumentos en la velocidad de viaje. (OCDE, 2006, p. 58)

La velocidad adecuada está determinada por los límites de velocidad que están establecidos pero muchos conductores discrepan o desconocen los límites de velocidad al momento de conducir un vehículo motorizado. Los estudios han demostrado consistentemente que muchos conductores tienden a subestimar el riesgo de exceso de velocidad, es por eso que las estadísticas muestran que hay muchos accidentes de tránsito y los más afectados son las motocicletas lineales, que son las primeras en sufrir puede conducir a la pérdida de la vida.

Es por ello que es improbable que los conductores tomen conciencia al momento de conducir y mucho más una moto lineal que puede alcanzar velocidades excesivas superando los 100 km/h este tipo de vehículo no se puede controlar a esa velocidad ya que si la moto se desestabiliza se pierde el control y es muy probable que se arrastre y el conductor salga volando por los aires e impacte contra algo y a causa de esto pierda la vida o también en muchos casos se ve que los perjudicados son personas inocentes que van caminando por el lugar en donde ocurre el accidente pero se puede ver también que muchas veces los conductores sufren graves lesiones perdiendo muchas veces sus extremidades y lo que es peor perder la vida. (OCDE, 2006, p. 86)

3.1. Alcance de la velocidad excesiva

De acuerdo un estudio realizado por la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, nos dice que:

El exceso de velocidad (es decir, conducir por encima del límite de velocidad) es un fenómeno social generalizado en muchos países. Un gran número de usuarios cruza los límites establecidos por las autoridades locales o nacionales en todo tipo de vías, urbanas e interurbanas. (OCDE, 2006, p.94)

Velocidad excesiva es exceder límite de velocidad se dice que esto es un fenómeno social ya que se ve en muchas partes que muchos conductores superan los límites de velocidad a veces lo hacen porque son muy jóvenes y quieren demostrar su valentía o muchas veces conducen en estado de ebriedad factor determinante para ocasionar muchos accidentes de tránsito las estadísticas arrojan que un alto índice los perjudicados son las motos lineales ya que ellos están muy expuestos y en muchas ocasiones ellos pierden la vida ya que una moto lineal no les brinda la protección adecuado al momento de producirse un accidente ellos son los más perjudicados y pierden la vida a causa de los accidentes de tránsito pero muchas veces esto ocurre por el exceso de velocidad.

4. CLASIFICACIÓN DE LAS CARRETERAS

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones, hace una clasificación de las carreteras del Perú según la demanda en:

7.1. Autopistas de Primera Clase

Este tipo de autopistas se caracteriza de acuerdo en razón del siguiente concepto:

Son vías con IMDA (Índice Promedio Diario Anual). Más de 6.000 vehículos por día, carriles divididos mediante separador central mínimo de 6,00 m; cada una de las vías deberá contar con dos o más calzadas de al menos 3,60 m de ancho, con pleno control de acceso (entradas y salidas) que proporcionen un flujo vehicular continuo, sin cruces ni pasos a nivel y con pasarelas peatonales en las zonas En zona urbana, la superficie de rodadura de estos caminos deben ser pavimentados. (MTC (2014, p.12)

4.1. Autopistas de Segunda Clase

Este tipo de vía se diferencia de la primera por las siguientes características:

Son autopistas con un IMDA entre 6.000 y 4.001 vehículos/día, con carriles divididos mediante un separador central que puede variar de 6,00 m a 1,00 m, en cuyo caso se dispondrá de un sistema de contención de vehículos. Instaladas, cada una de las vías deberá contar con dos o más carriles de al menos 3,60 m de ancho, con control de acceso parcial (entradas y salidas) que proporcione flujos continuos de vehículos; podrán disponer de pasos de vehículos o pasos a nivel y pasarelas en zonas urbanas, la superficie ondulada de estos caminos debe estar pavimentada. (MTC, 2014, p.13)

Las autopistas (primera y segunda) clase se caracterizan por llevar en medio de la calzada un separador central entre ambas vías la diferencia entre ambas es que en una transitan 6 000 vehículos diarios en el otro de 4 000 a 6 000 vehículos al día ambas autopistas deben contar con puentes peatonales ya que por ahí transitan vehículos que superan los límites de velocidad como pueden ser las motocicletas que en segundos pueden alcanzar velocidades extremas y pueden ocurrir muchos accidentes si no se prevé y se cuenta con estos puentes peatonales.

4.2. Carreteras de Primera Clase

Este tipo de vía se diferencia de las anteriores vías por las siguientes características:

Se trata de autopistas con un IMDA entre "4.000 y 2.001 vehículos/día, con calzada de dos carriles de al menos 3,60 m de ancho. Puede tener cruces o pasos a nivel para vehículos y en zona urbana se recomienda que existan pasarelas" o en su defecto, con dispositivos de seguridad vial que permitan velocidades de circulación, con mayor seguridad, se deberá pavimentar la superficie de rodadura de estas vías. (MTC 2014, p.14)

4.3. Carreteras de Segunda Clase

Este tipo de vía tiene las siguientes características:

Se trata de vías del IMDA “entre 2.000 y 400 veh/día, con vía de dos carriles de al menos 3,30 m de ancho. Puede haber pasos a nivel o pasos de vehículos y en zonas urbanas se recomienda que existan 'puentes peatonales' o en su defecto con dispositivos de seguridad vial que permitan velocidades de circulación, con mayor seguridad se deberá asfaltar el firme de rodadura de estas vías. (MTC 2014, p.15)

4.4. Carreteras de Tercera Clase

Según este tipo de vías el recorrido de vehículos diarios es menor a las anteriores:

Son vías con IMDA de menos de 400 vehículos/día, con calzada de dos carriles y ancho mínimo de 3,00 m, pudiendo excepcionalmente estas vías tener carriles de hasta 2,50 m, con el correspondiente apoyo técnico.

Estas autopistas pueden trabajar con las denominadas soluciones básicas o económicas, consistentes en la aplicación de estabilizadores de suelos, emulsiones asfálticas y/o micro recubrimientos; o confirmado, en la superficie de desplazamiento. Si están asfaltadas, deben cumplir las condiciones geométricas de las autopistas de segunda clase. (MTC 2014, p.15)

Podemos ver que los ejes de calzada de cada una de ellas cambian, también varía el tráfico de vehículos en cada calle, también podemos ver que en las calles de primera y segunda clase deben tener puentes peatonales y si no los hay, con un dispositivo de seguridad vial como semáforos y señales que ayuden a los vehículos a moverse y evitar accidentes de tránsito por exceso de velocidad e irrazonable, ambos caminos deben estar pavimentados, pero podemos ver que los caminos de tercera clase pueden funcionar con soluciones simples o económicas. Ser estabilizadores del suelo o estar

unidos a la calle de rodaje. Lo que se puede ver entre estos caminos es que los dos primeros están asfaltados y el tercero afirmado. No se puede negar que muchos accidentes viales pueden ocurrir en ambas vías por el exceso de velocidad, lo cual es común en las motos lineales, los 100 km/h no miden el nivel de peligrosidad que existe al conducir este tipo de vehículos que alcanzan velocidades extremas, y esto puede ser la causa de muchos accidentes de tráfico, que a menudo terminan en tragedias, como:

4.4.1. Trochas Carrozables

Por lo general no cumple con las características de una vía o carretera, se diferencia con las siguientes características:

Estos son caminos transitables que no logran las características geométricas de una autopista, que típicamente tienen un IMDA de “menos de 200 veh/día”. Sus calles deben tener un ancho mínimo de 4,00 m, en este caso se construyen ensanches, los llamados cruces, por lo menos cada 500 m. (MTC, 2014, p.16)

No se ajustan a la propiedad vial porque no tienen las medidas que deben tener para ser considerados caminos, los vehículos que transitan por ellos son menos de 200 vehículos por día, y la superficie es pavimentada o muchas veces sin pavimentar. Muchas veces los conductores no toman las precauciones que deben tener al conducir un vehículo porque están excediendo la velocidad y no se puede caminar en este tipo de camino porque el camino es de arena, este tipo de camino tiene muchas piedras pequeñas que eso puede causar el vehículos a perder el control, los más afectados son las motocicletas lineales de dos ruedas que pueden deslizarse y perder el control y serían fatales causando muchas lesiones graves o en muchos casos incluso perdiendo la vida debido al exceso de velocidad y la naturaleza de la carretera sería un elemento crucial para motocicletas lineales que pierden el control y provocan accidentes que a menudo pueden costar extremidades o, en muchos casos, incluso la vida.

4.5. Clasificación por orografía

Según el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), en el manual de diseño gráfico vial (DG, 2014), clasifica las carreteras del Perú, con base en la orografía predominante del terreno por donde transcurre su recorrido, se clasifican en:

4.5.1. Terreno plano (tipo 1)

De acuerdo a la clasificación que realiza el diseño geométrico de carreteras, este tipo se caracteriza por lo siguiente:

El Ministerio de transporte y comunicaciones, tiene pendientes transversales al eje de la “Camino menor o igual al 10% y sus pendientes longitudinales son generalmente menores al tres por ciento (3%), requiriendo un mínimo de movimiento de tierras para que no presente mayores dificultades de diseño” (MTC, 2014, p.12).

4.5.2. Terreno ondulado (tipo 2)

Este tipo de terreno mayormente se encuentra en las partes internas del país, en ese sentido que el diseño geométrico de carreteras da ciertas características y es:

El Ministerio TC “Tiene pendientes transversales al eje de la vía entre 11% y 50% y sus pendientes longitudinales entre 3% y 6%, requiriendo movimientos de tierra moderados.”, lo que permite alineamientos más o menos rectos, sin mayores dificultades en el trazado. (MTC2013, p.13)

4.5.3. Terreno accidentado (tipo 3)

Este tipo de terreno mayormente lo constituyen las mayormente las partes de la red vial nacional, en ese sentido el diseño tiene las siguientes características:

Tiene pendientes transversales hacia el eje de la vía entre el 11% y el 50% y sus pendientes longitudinales entre el 3% y el 6%, lo que requiere un movimiento de tierras moderado. (MTC, 2014, p.14)

4.5.4. Terreno escarpado (tipo 4)

De acuerdo al ministerio de transporte y comunicaciones, este tipo de terreno se caracteriza por lo siguiente:

Tiene pendientes transversales con relación al eje de la vía superiores al 100% y sus pendientes longitudinales excepcionales son superiores al 8%, lo que requiere máximo movimiento de tierras”, por lo que presenta grandes dificultades en su trazado. (MTC, 2014, p.14)

Por la orografía, podemos decir que hay cuatro tipos de terreno: llano, accidentado, montañoso y escarpado, en terreno llano podemos decir que requieren muy poco movimiento de tierra, y en montañoso hay un movimiento de tierra modesto y admite alineaciones más o menos rectas, y aquí en la zona montañosa requiere extensos movimientos de tierra y presenta dificultades de trazado, y en la zona escarpada aquí requiere d inmensos movimientos de tierra y presenta grandes dificultades de desarrollo. A todo esto podemos decir que el terreno plano y undulado un vehículo puede maniobrar pero depende de la velocidad a la cual este transitando por que si está a exceso de velocidad puede ser que sufra un accidente pero en menos probabilidad en cambio en el accidentado y escarpado un vehículo puede perder el control ya que el terreno posee cambios muy bruscos en la pendiente y son casi inaccesibles para cualquier vehículo imaginemos que una moto lineal transita a una velocidad excesiva es más seguro que sufran un accidente y pierdan la vida porque el exceso de velocidad más este tipo de carretera es un detonante para poder sufrir un accidente de tránsito el cual puede ser fatal.

5. Justificación de la investigación

La presente investigación busca contribuir un aporte al derecho Constitucional con respecto a la normatividad de gestión relacionada con la seguridad vial de los

motociclistas, pues se busca demostrar que es necesario incorporar nuevos mecanismos de gestión para suplir las fallas legales provocadas por una supervisión inadecuada de la velocidad máxima permitida de conducción en la ley, específicamente carreteras sinuosas para el transporte en motocicletas.

Asimismo, esta investigación es necesaria para mejorar la seguridad vial en nuestro país tras la verificación de la insuficiente y precaria protección a los motociclistas por las leyes de tránsito, y el número alarmante de secuelas y muertes por accidentes en carreteras, motivo principal que genera esta investigación. En ese sentido el estudio propone algunas soluciones que tienden a reducir el alto índice de siniestros viales que ocurren en las carreteras nacionales (sinuosas). Para ello, propongo una propuesta de reforma al artículo 162- literal (b-1) del Reglamento Nacional de Tránsito, que contribuirá acabar con estos siniestros viales fatales consecuencias.

Esta propuesta de modificación contribuirá a mantener la existencia e integridad física de las personas que se transportan en motocicletas en la red vial nacional. Esta investigación propondrá una modificación de la ley, la cual servirá como tutela jurídica preventiva, contribuyendo a evitar la vulneración de los derechos de las personas que transitan en motocicletas. Esto brindará protección y garantías legislativas al derecho a la vida ya la seguridad personal de los beneficiarios a nivel nacional.

El contenido anterior no descarta la necesidad de incluir leyes y reglamentos para compensar los daños en caso de impacto por incumplimiento de la reglamentación y violación de la responsabilidad general de seguridad del responsable del servicio. Sin embargo, este no es el tema del presente estudio.

8.1. Formulación del Problema

¿Resulta necesario integrar al DS N° 016-2009-MTC Reglamento Nacional de Tránsito, al haberse omitido en el artículo 162 (b-1) los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carretas sinuosas?

5.1.1. Conceptualización

5.1.2. Definición de términos básicos

5.1.3. Motocicleta: “Vehículo de dos ruedas sin sidecar, equipado con un motor de cilindrada superior a 50 cc, si se trata de un motor de combustión interna, y/o con una velocidad máxima por construcción superior a 45 km/h”. (Ministerio Del Interior Español, 2014)

5.1.4. Carretera: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones la define como una vía para el tránsito de vehículos automotores de al menos dos ejes, cuyas propiedades geométricas, tales como: pendiente longitudinal, pendiente transversal, sección transversal, superficie de rodadura y demás partes de la misma, debe cumplir con las normas técnicas vigentes. (2013, p.11).

5.1.5. Seguridad vial: El Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo define como “el conjunto de medidas encaminadas a incrementar la seguridad inherente y la calidad de la protección de las redes viales, en beneficio de los usuarios de las vías” (2013, p.44).

5.1.6. Transporte: Según la Cooperación Alemana (GIZ), lo define como “el movimiento de personas y carga que involucra el uso de medios de locomoción (medios de transporte) e infraestructura (red de transporte)” (2018, p.8).

5.1.7. **Velocidad de diseño:** El Ministerio de Transportes y Comunicaciones lo define como “la velocidad a la que se diseña una vía en función de un tipo de vehículo y factores relacionados con: topografía, entorno ambiental, uso del suelo adyacente, características del tráfico y tipo de pavimento”. (2013, p.50).

5.1.8. **Teorías relacionadas.**

Teoría de los Derechos Fundamentales Luigi Ferrajoli, en su libro Fundamentos de los Derechos Fundamentales, presenta una definición teórica de estos derechos, ellos son:

Derechos fundamentales, significa todos los derechos subjetivos que corresponden universalmente a "todas" las personas dotadas de la condición de personas, ciudadanos o personas con capacidad de acción; por "derecho subjetivo" se entiende toda expectativa positiva (de beneficio) o negativa (de no sufrir daño) asignada a un sujeto de una norma jurídica; y por “Estado” la condición de sujeto, también conforme a una norma jurídica positiva, como condición previa de su idoneidad para ser titular de situaciones jurídicas y/o autor de los actos que son el ejercicio de éstas. (Ferrajoli, 2001, p.19) citado en (Valdez Yopla, 2020, p.21)

Si bien los derechos fundamentales están consagrados en nuestra Carta Magna, la conducción de motocicletas no está amparada por la normativa vigente y en ese sentido pone en peligro la seguridad de las personas que utilizan estos vehículos, motorizados, choca con derechos fundamentales como la vida y la integridad física. Por ello, es necesario cambiar la normativa vigente sobre límites de velocidad para este tipo de vehículos, que no garantiza la seguridad de los derechos antes descritos.

6. Hipótesis

Si resulta necesario integrar al decreto DS N° 016-2009-MTC, los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas para propiciar tutela eficiente de los derechos fundamentales ha: a la vida; a la integridad física, y a la integridad psicológica.

6.1.Objetivos

6.1.1. Objetivo general

- Analizar la regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos de motocicletas de 100 k/m, en 80 km/h, para carretas sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito

6.1.2. Objetivos Específicos

- Realizar un análisis técnico y normativo sobre los factores que intervienen en la generación de accidentes de motocicletas en carreta sinuosa.
- Analizar los límites máximos de velocidad permitidos de motocicletas en carretas sinuosas en el derecho comprado
- Identificar los derechos fundamentales que se vulneran con los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas

7. Metodología

7.1. Tipo de investigación

La presente investigación que surge proviene de la LEGE FERENDA, pues lo que se busca es esclarecer y proponer una reforma al artículo 162 del Reglamento Nacional de Tránsito.

7.1.1. Básica

Esta investigación es no experimental, ya que no se manipulan variables, se observa la realidad problemática cuando se da en su contexto natural, y se intenta aplicar sugerencias. Nuestro objetivo no es verificar su resultado, solo estamos tratando de proponer una modificación al artículo 162 del reglamento nacional de tránsito.

7.1.2. Técnicas e instrumentos de investigación

7.1.3. Técnicas

7.1.4. Análisis documental: porque analizo y recopiló información de diversos materiales bibliográficos, para la realización de este estudio.

7.1.5. Entrevistas: me permita poder contrastar la hipótesis extrayendo información de primera fuente (especialistas y peritos)

8. Instrumentos

8.1.1. El cuestionario: Me permitio recolectar información y datos para su tabulación, clasificación, descripción y análisis en este trabajo. Considerando que el cuestionario “es un medio útil y eficaz para recabar información en un tiempo relativamente corto”, para lo cual considerare preguntas cerradas, abiertas o mixtas

8.1.2. Procesamiento y análisis de la información

Se utilizó el Microsoft (Word para la redacción del documento, Excel para el procesamiento y elaboración de los cuadros y Power Point para la elaboración de las Diapositivas)

Conclusiones

1. La Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano; son los siguientes: la protección del derecho a la vida y también la protección del derecho a la integridad física de los usuarios de las motocicletas, el cual se constituye en el sustento jurídico que determina establecer límites y parámetros que estén acorde con las características orográficas y geográficas de las carreteras en el territorio nacional. Tomando en cuenta el artículo 162 literal (b-1), del Reglamento Nacional de Tránsito ineficaz, no se ha podido lograr ni tampoco garantizar la seguridad de los usuarios de las motocicletas.

En ese sentido, de la entrevista realizada a la perito de tránsito SP.1 Merli Chuquilin Silva, emana de la pregunta N° 1.

¿El reglamento nacional de tránsito establece en el artículo 162(b-1) el límite máximo de velocidad para motocicletas en 100 km/h. en carreteras, en ese sentido la velocidad establecida es un factor determinante en la generación de accidentes en vías sinuosas, sí o no, por qué?

Respondiendo que “Si, por que el conductor de la motocicleta al no reducir su velocidad para ingresar a una vía sinuosa (curva), ocasiona que la velocidad sea inadecuada para el momento y lugar”

En la pregunta que a continuación se aprecia, los resultados obtenidos de la variable velocidad que establece dicho artículo 162(b-1) para motocicletas en respuesta de la entrevista.

Es así que, en términos generales, la entrevistada, manifiesta que la velocidad establecida es un factor muy determinante para ocasionar accidentes de tránsito en carreteras y vías sinuosas, por lo cual, estas velocidades deberían de ser reguladas por el artículo 161 del mencionado reglamento.

De esta respuesta se puede concluir, que el límite máximo de velocidad en la actualidad es inadecuado teniendo en cuenta que en nuestro país en muchos lugares

hay vías sinuosas, es por eso que queda comprobado, que los accidentes en vías sinuosas, son de alto riesgo lo establecido en el artículo 162(b-1).

Además, con la pregunta N° 4:

¿Considera usted que el límite máximo de velocidad establecido en carreteras para motocicletas de 100 km/h, es la adecuada para todo tipo de vía? Por qué.

A lo cual responde *“No, porque al circular a 100 km/h el conductor no tiene un buen dominio de su motocicleta, lo que ocasionaría un accidente de tránsito”*

En esta pregunta la perito, se prueba, que no se puede circular a 100 km/h, porque no se tiene el buen dominio de la motocicleta lo que a su vez ocasionaría un accidente de tránsito, dejando en claro que el exceso de velocidad es un factor determinante para ocasionar múltiples accidentes de tránsito, y enlutar a muchas familias, esto a raíz de que se excede el límite de velocidad de 100 km/h, es por ello que se debería de modificar el artículo 162(b-1).

2. Conforme se detalla en el análisis técnicos (tres casos, análisis del cuadro de velocidades y entrevista a un perito de transito) y normativo (al art. 162-b1), se concluye que los principales factores que interviene en la generación de accidentes en motos lineales son: 1) la velocidad máxima permitida en 100 k/h que está establecida su artículo 162 (b-1) es una velocidad inadecuada; 2) las características geográficas de las carreteras sinuosas y 3) características de los vehículos (motocicletas).

De acuerdo con la tabla de velocidades establecidas en el Diseño Geográfico de Velocidad (DG, 2018) emitido por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), clasificación de las vías en función de la demanda y la orografía, en el sentido de la velocidad establecida en el regulación nacional de tránsito, la no es apta para el tipo de vías sinuosas, las cuales se mencionan de acuerdo a lo determinado en la siguiente tabla de velocidades:

Tabla 1
Cuadro de velocidades.

Clasificación		VELOCIDAD DE DISEÑO DE UNA SECCIÓN VTR HOMOGÉNEA (km/h)										
Demanda	Orografía	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130
A. de primera clase	Plano											
	Ondulado											
	Accidentado											
	Escarpado											
A. de segunda clase	Plano											
	Ondulado											
	Accidentado											
	escarpado											
C. de primera clase	Plano											
	Ondulado											
	Accidentado											
	Escarpado											
C. de segunda clase	Plano											
	Ondulado											
	Accidentado											
	escarpado											
C. de tercera clase	Plano											
	Ondulado											
	Accidentado											
	Escarpado											

Nota: Dato tomado del (DG, 2014)

De análisis del cuadro, se concluye, que la velocidad adecuada para las carreteras sinuosas se debería determinar la velocidad como máximo en 80 km/h.

Además la aplicación del instrumento (entrevista a perito especialista el cual hace una calificación al actual reglamento nacional de tránsito como irregular y deficiente. Es por ello que el análisis técnico y la entrevista al perito nos ha permitido concretar que si es necesario regular la velocidad máxima que está permitida en carreteras sinuosas en 80 km/h para el transporte de motocicletas en el Territorio Nacional.

3. El análisis del derecho comparado tuvo como objetivo examinar las diferencias y similitudes entre los diferentes sistemas o familia jurídicas, comparando la normatividad peruana con países vecinos con la misma problemática en cuanto a la regulación de transporte.

En este sentido, se realizó una comparación de los ordenamientos jurídicos relativos a la circulación de vehículos, en particular la velocidad máxima autorizada, de los países de Bolivia, Chile, Ecuador y El Salvador, las leyes objeto de la comparación presentan similitudes en cuanto a la geografía de sus redes viales (carreteras sinuosas).

En el reglamento de tránsito boliviano en sus artículos 112 y 114, se puede observar que las velocidades varían entre los 70 km/h en caminos y carreteras de ripio o tierra y los 80 km/h en caminos pavimentados en comparación con el reglamento nacional de tránsito del Perú que en su literal el artículo 162 (b-1) establece que una motocicleta puede viajar a 100 km/h podemos ver que en Bolivia la velocidad para viajar es menor a 100 km/h hay una diferencia de 20% y 30% menor velocidad que en Perú hay una diferencia abismal en cuanto a la velocidad permitida en Perú.

En Chile, en su Ley de Tránsito 18.290, las velocidades de las motocicletas están establecidas en sus artículos 148 a 150, los cuales establecen que nadie podrá conducir ningún vehículo a una velocidad superior a la razonable y prudente, dejando claro que las personas que conduzcan un vehículo motorizado como motocicleta deberá circular a la velocidad establecida en el artículo 150, que en el inciso 1.1 establece que los vehículos de peso bruto inferior a 3.860 kilos y las motocicletas: deberán circular a 60 kilómetros por hora. Como se puede apreciar, la velocidad es un 40% menor en comparación con Perú, que establece en su literal artículo 162 (b-1) que las motocicletas circulan a 100 km/h.

En el Ecuador existe un límite máximo para poder viajar en su reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, donde podemos observar que está regulado en sus artículos

191°, el cual establece que los límites máximos de velocidad para vehículos livianos, motocicletas en vías urbanas por zonas se puede circular a 50 km/h hasta 60 km/h y en curvas y carreteras a 60 a 75 km/h y podemos ver que es un 25% inferior al límite de velocidad en el Perú que llega a los 100 km/h y se establece en el artículo 162 literalmente (b-1) en las normas de tránsito nacional de Perú.

El salvador, en su Reglamento General de Transito y Seguridad Vial

Arte. 144.- Los límites de velocidad para la circulación de vehículos serán fijados por la Dirección General de Tránsito, según el tipo y condiciones de la vía.

En El Salvador, en su reglamento general de tránsito y seguridad vial, podemos encontrar límites de velocidad en sus artículos 144 al 145, donde establecen que los límites de velocidad son establecidos por la Dirección General de Tránsito, según el tipo y condiciones. Carretera y con el estudio técnico avalado por la unidad de ingeniería de tránsito. (2010, p.37)

Concluyo que sus legisladores han realizado un mejor trabajo a diferencia de los nuestros.

También del análisis del Reglamento Nacional de Tránsito, obtube la necesidad de proponer la modificación del capítulo IV, del artículo 162 literal (b-1) por tener la condición de deficiente, es por ello que los resultados obtenidos por los informes periciales y unido con el análisis normativo 162 (b-1) del Reglamento Nacional de Tránsito, se puede concluir que dicho artículo es un peligro latente, ya que seguir manteniendo dicha velocidad máxima permitida en carreteras sinuosas a 100 km/h para el transporte en motocicletas, se deja en claro que esta inadecuada regulación se ve reflejada en estadísticas de siniestros viales.

4. Concluyo que los principales derechos fundamentales que se vulneran son: 1) el derecho a la vida y 2) el derecho a la integridad física, pues como se puede evidenciar de los informes técnicos hay 3 víctimas que fallecieron y 3 accidentados de que resultaron con lesiones graves.

En referencia al derecho a la vida e integridad física de los motociclistas que nos abandonan a consecuencia de accidentes de tránsito, se encontró deficiente lo dispuesto en el artículo 162 inciso b-1 del Código Nacional de Tránsito Vial en términos de las siguientes respuestas:

De la pregunta N°7:

¿Cuál es el índice de mortalidad y lesionados en accidentes de motocicletas?

A lo que respondió:

En cuanto a los accidentes de tránsito con resultado de muertes y lesionados en el periodo 2021 a la fecha, se tiene una estadística de 47 casos fatales.

Con lo que se prueba que los accidentes de tránsito con consecuencia de muerte y lesiones en solo en el periodo del año 2021, solo en la región Cajamarca son de 47 casos mortales, con lo cual se evidencia que los accidentes de tránsito en motocicleta siempre terminan con resultado de muerte y en muchos casos con lesiones muy graves con lo cual que demostrado que se estaría atentando con el derecho a la vida y la integridad física de los motociclistas.

Respecto a la pregunta N°8: ¿cuál debe ser el límite de velocidad establecido en el artículo 162(b-1) en este tipo de carreteras, para no poner en riesgo el derecho a la vida y derecho a la integridad física de los motociclistas?

A lo cual responde

En vías sinuosas (curvas) debe ser a 40 km/h

En ese sentido se concluye que, para no poner en riesgo la vida ni la integridad de motocicletas, la velocidad en carreteras y vías sinuosas se debería de establecer en 40 km/h, ya que a nuestro criterio ella cree que la motocicleta al ser un poco más riesgoso que los otros vehículos se entiende que los motociclistas están más expuestos a sufrir accidentes de tránsito con consecuencias muy lamentables como es la pérdida de la vida.

De la pregunta N°9 ¿cuál es la probabilidad de sobrevivencia y en qué grado genera daños a los motociclistas cuando una moto lineal se desplaza, en este tipo de carreteras, a una velocidad de 100 km/h, si sufre un accidente?

En respuesta refiere los siguientes:

La probabilidad es nula de sobrevivir.

En tal sentido se concluye, que la probabilidad de sobrevivencia es nula, debido a que en una motocicleta el conductor queda muy expuesto en cuanto a su integridad física en su totalidad y mucho más cuando hay irresponsables que no llevan el casco de seguridad, pero en muchas ocasiones se ve que ni el casco los protege de tal accidente ya que el factor velocidad es influyente a la hora de un accidente dejando como consecuencia la muerte de muchos motociclistas, es por ello que se debería de regular el artículo 162(b-1) del Reglamento Nacional de Tránsito que establece como velocidad máxima de 100 km/h, sobre la opinión de una experta se concluye que no es adecuado mantener el límite de velocidad en 100 km/h y se debe de regular en 80 km/h, con esto se disminuiría la tasa de mortalidad y de accidentes de tránsito ocasionado por motociclistas.

De la pregunta N° 10 **¿en su opinión, si se reduce la velocidad de circulación, se reduce también el número de accidentes mortales de motociclistas?**

Afirma en su respuesta lo siguiente:

Sí, porque los conductores valorarían que la velocidad es menos y al circular en vías sinuosas tendrían un buen control de su unidad.

En ese sentido se concluye que, al reducir la velocidad de circulación en vías sinuosas se reduciría considerablemente los accidentes de tránsito, porque los motociclistas tendrían el control de su unidad y con eso se evitaría muchos accidentes mortales.

De la pregunta N°10 **¿cuáles son los aspectos más positivos y cuáles son los aspectos más negativos relacionado con la velocidad para motocicletas, y de qué manera se podría mejorar para evitar desenlaces fatales?**

A lo que responde

Aspectos positivos: Sería que el conductor debe conducir a una velocidad razonable que le permita controlar su vehículo.

Aspecto negativo: Que conducir a una velocidad superior a la adecuada y razonable para el momento y el lugar dará lugar a accidentes de tráfico con resultado de muerte y lesiones graves.

En este sentido, se concluye que un aspecto positivo sería que el conductor circule a una velocidad adecuada para tener un buen dominio de su vehículo y así poder evitar muchas desgracias como este tipo de accidentes por exceso de velocidad, en Además, considera que en caso contrario, circular a una velocidad superior a la razonable y prudente en el momento y lugar dará lugar a accidentes de tráfico con consecuencias mortales y lesiones graves.

En ese sentido, se busca con la presente tesis es contribuir a la seguridad vial, es por ello que se espera un mayor estímulo y esto favorezca a todos los motociclistas y a toda la colectividad, con mayor cooperación, innovación y compromiso de las autoridades competentes para poder regular el artículo 162 (b-1), y así poder prevenir futuras colisiones que muchas veces terminan en tragedia y enlutan a muchas familias a nivel nacional por el exceso de velocidad ya que esto es causado por la inadecuada aplicación de dicho artículo el 162 (b-1) del Reglamento Nacional de Tránsito. Los accidentes de tránsito son impredecibles, pero si se puede prevenir con la modificación del artículo 162(b-1), para poder combatir el problema se necesita coordinación y colaboración de numerosas entidades del estado, pero la principal es el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para poder luchar y hacerle frente a este tipo de accidentes de por velocidad excesiva y velocidad inadecuada que viene enlutando a muchas familias de todo el país.

Recomendaciones

- Una vez concluida esta tesis, puesta a disposición del público lector y de la comunidad educativa, con el fin de indagar en otros aspectos relacionados con esta tesis, me gustaría sugerir también algunas recomendaciones en base a los resultados obtenidos y las conclusiones alcanzadas. , se sugiere incentivar a investigadores en el área de tránsito y especialistas en derecho constitucional, para poder llegar a un análisis un poco más detallado de la problemática que se viene atravesando actualmente con los distintos accidentes de motocicletas, que ocurren día a día, y las consecuencias que traen consigo afectando derechos fundamentales de las personas.
- También se debe hacer investigaciones sociales, culturales y técnicas, que contribuyan a determinar la afectación de daños físicos y psicológicos, que se ocasionan por los accidentes de tránsito tanto en las víctimas que sufren dicho accidente como en las familias que se enteran de tal accidente donde fue participe algún familiar.
- Proposición de la norma: la siguiente propuesta normativa de la regulación de la velocidad máxima, permitida en carreteras sinuosas en el Perú, en 80 km/h para el transporte en motocicletas en las vías sinuosas.

Dada la gran demanda que existe por las personas de comparar un vehículo menor (motocicleta), para transportarse de un lugar a otro, creemos pertinente proponer la modificación Normativa.



FÓRMULA LEGAL DEL PROYECTO DE LEY

LEY QUE MODIFICA EL ARTICULO 162° (b-1) DEL DECRETO SUPREMO N°O16-2009-MTC, REGLAMMENTO NACIONAL DE TRANSITO

EXPOSICION DE MOTIVOS

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) es el órgano del poder ejecutivo encargado de la regulación y desarrollo de los sistemas de transporte y su infraestructura de comunicaciones y telecomunicaciones en el Perú, es la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías, organismo adscrito con Perú Transporte y Ministerio de Comunicaciones.

La promulgación de esta ley aboga por la vigilancia fáctica de la decadente normativa de protección de derechos fundamentales como el derecho a la vida y a la integridad de las personas que utilizan vehículos automotores como las motocicletas, para lo cual es necesario implementar medidas urgentes y efectivas frente a la realidad actual ante el alto número de accidentes en las carreteras del país.

Esta iniciativa legislativa surge como consecuencia del vacío legislativo notado en el Reglamento Nacional de Tránsito, aprobado mediante Decreto Supremo N°016-2009-MTC que a la vez se ve una deficiente regulación del límite de velocidad en carreteras sinuosas para el transporte en motocicletas en el Perú. Esta deficiencia está dada por establecer de modo general el límite máximo de velocidad en 100 km/h

Para resolver este problema de inseguridad vial que es generada por la situación mencionada y que perjudica directamente a la colectividad, es necesario precisar las regulaciones que se sujetan a la realidad vivida en nuestro país en que las carreteras tienen que atravesar cordilleras, con una geografía accidentada y marcada por accidentes naturales y generada como resultado de la acción del hombre.

Es por ello, la presente Ley tiene como objetivo contribuir amenorar los riesgos que se generan por no establecer un límite de velocidad general sin percatarse la realidad de las carreteras en nuestro país, perjudicando con ello a los derechos humanos de todos los integrantes de nuestra sociedad

Por lo cual, es necesario modificar el Reglamento Nacional de Transito sobre la base de los fundamentos jurídicos que se exponen:

Art.1° Objeto de la Ley

El presente reglamento tiene por objeto establecer los límites máximos de velocidad en vías sinuosas para el transporte de motocicletas, en el marco del Acuerdo Nacional y el Plan Perú Bicentenario 2021, con el fin de garantizar los derechos fundamentales de los usuarios de los medios antes mencionados, como es la motocicleta.

Artículo 2. Modificación:

Modifíquese el texto del artículo 162 del Decreto Supremo N° 016-2009 MTC, que está aprobado mediante Reglamento nacional de tránsito, conforme al texto siguiente:

Artículo 162 límites máximos de velocidad

b) En Carreteras

- 1) Para automóviles, camiones y motocicletas: 100 km/h

En el caso de carreteras sinuosas, el límite máximo de velocidad será de 80 km/h.

Art.3° Glosario de Términos

Para que surja efecto la presente Ley, se consideran:

- a. Carretera sinuosa: es la vía de comunicación administrativa por la autoridad gubernamental competente, para el paso de vehículos, personas o animales, que se compone por la combinación de dos o más curvas horizontales, verticales o compuestas, adyacente a un accidente natural o artificial

- b. Sinuosa: es la vía ondulada con presencia de:

- 1) Curvas horizontales: Curvas horizontales: son las desviaciones de una determinada superficie de una superficie plana, con dimensiones que

afectan la dinámica del vehículo, la calidad de marcha, las cargas dinámicas y el drenaje.

- 2) Curvas verticales: son tramos rectos con pendientes de continuidad ascendente o descendente.
- 3) Curvas compuestas: son las que consisten en dos o más curvas simples (horizontales o verticales) de diferente radio, orientadas en la misma dirección y colocadas una detrás de otra.

ANALISIS COSTO BENEFICIO

La aplicación de esta iniciativa normativa permitirá lograr resultados positivos para la seguridad vial en relación con el transporte de motocicletas de uso humano en nuestro país y garantizar el derecho a la vida ya la integridad de todas las personas reconocido en el sistema internacional de derechos humanos, con lo cual garantizando un correcto manejo y circulación segura en la vía, reduciendo los riesgos fatales que afectan a estos derechos.

AGRADECIMIENTO

A Dios, por permitirme llegar a donde he llegado. A mi familia, por ser mí Fuerza. A mis hermanos, por ser la Luz de mi Vida. A mi madre por su Confianza y por sus Consejos. A mí Universidad San Pedro, por haberme formado como Profesional en la carrera de Derecho y Ciencias Políticas, así como a mis Docentes que me guiaron con sus consejos y conocimientos, pero en especial, al Abg. Segundo Rubén Valdez Yopla que me apoyo en todo momento con sus enseñanzas y consejos que me han servido para realizarme como persona y alcanzar el éxito en este basto mundo de la carrera de Derecho.

Referencias bibliográficas

- Pandectas Digital, C.A. (1998). *REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE*. CARACAS: GACETA OFICIAL. Recuperado el 28 de Junio de 2021, de <https://www.tradex.com.ve/wp-content/uploads/2019/06/Reglamento-de-la-Ley-de-Tr%C3%A1nsito-Terrestre-1998.pdf>
- Ayestas Moreno, G. J., & Pérez Lara, G. A. (2016). *CARACTERIZACIÓN DE TRAUMA POR ACCIDENTE EN MOTOCICLETA PACIENTES DE HOSPITAL DE LEMPIRA*. LEMPIRA: Artículos Originales. Recuperado el 22 de 05 de 2021, de <http://www.bvs.hn/RCEUCS/pdf/RCEUCS4-2-2017-5.pdf>
- Bolivia: Reglamento del Código del Tránsito, 8 de junio de 1978. (1978). *Bolivia: Reglamento del Código del Tránsito, 8 de junio de 1978*. La Paz, Bolivia: DeveNet.net. Recuperado el 28 de junio de 2021, de https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/images/BOLIVIA-RE-RS187444_tcm725-108081.pdf
- Cea Egaña, J. L. (2002). *Derecho Constitucional Chileno*. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Cea Egaña, J. L. (2004). *Derecho Constitucional Chileno*. Santiago: Universidad Católica de Chile.
- Dirección de Seguridad Vial. (2020). *BOLETIN ESTADISTICO DE SINIESTRALIDAD VIAL*. Lima: Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Recuperado el 03 de 06 de 2021
- EL DERECHO A LA INTEGRIDAD PERSONAL-ELEMENTOS PARA SU ANALISIS. (14 de 06 de 2021). *EL DERECHO A LA INTEGRIDAD PERSONAL*. Recuperado el 14 de 06 de 2021, de GOOGLE CHROME: <https://www.redalyc.org/pdf/110/11000806.pdf>
- Estudio de Velocidades. (1999). *Estudio de Velocidades*. Madrid: LEP. Recuperado el 12 de Julio de 2021, de http://www.carreteros.org/planificacion/1999/1999_10.pdf
- Figueroa García, R. (2014). *Concepto de derecho a la vida*. Chile: IUS ET PRAXIS. Recuperado el 19 de 06 de 2021, de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/iusetp/v14n1/art10.pdf>
- González Garrido, M. (1999). *Estudio de Velocidades*. Madrid: Osiris. Obtenido de http://www.carreteros.org/planificacion/1999/1999_10.pdf
- Guzman Alanso, D. P. (2011). *DETERMINACIÓN DE LOS FACTORES DE RIESGO EN ACCIDENTES DONDE ESTÁN INVOLUCRADAS MOTOCICLETAS EN BOGOTÁ*. Bogota: PONTIFICIA UNIVERSIDAD JAVERIANA. Obtenido de <https://repository.javeriana.edu.co/bitstream/handle/10554/7261/tesis503.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Hidalgo Fuentes, S. (2011). *ESTUDIO DESCRIPTIVO DE LA ACCIDENTALIDAD DE MOTOCICLETAS SCOOTER EN ESPAÑA*. Valencia: Universitat de Valencia. Recuperado el 22 de 05 de 2021, de <https://core.ac.uk/download/pdf/71052502.pdf>
- Isabel Afanador, M. (2002). *El derecho a la integridad personal Elementos para su análisis*. Mexico: Convergencia.

- La Asociación Automotriz del Perú. (2021). *Informe Estadístico Automotor*. Lima: AAP. Recuperado el 2021 de 05 de 31, de <https://aap.org.pe/informes-estadisticos/abril-2021/Informe-Abril-2021.pdf>
- La Junta de gobierno de la Republica de Chile. (1984). *LEY 18.290 DE TRANSITO*. SANTIAGO, Chile. Recuperado el 28 de junio de 2021, de http://www.subtrans.gob.cl/pdf/LEY_18290.pdf
- Mafre. (2020). *Pilotar motos tiene 12 veces más riesgo que conducir un coche*. Lima. Recuperado el 22 de 05 de 2021, de <https://www.turboseguros.com/blog/motor/pilotar-motos-tiene-mas-riesgo-conducir-coche/#:~:text=Seg%C3%BAn%20un%20reciente%20estudio%20de,seguro%20para%20de splazarse%20por%20carretera>.
- Mesia Ramirez, C. (2004). *Derechos de la persona*. Lima: Fondo Editorial del Congreso de la República.
- Ministerio de Transportes y Comunicaciones. (2014). *Manual de Carreteras*. Lima, Peru. Recuperado el 15 de Julio de 2021, de http://transparencia.mtc.gob.pe/idm_docs/normas_legales/1_0_3580.pdf
- Nogueira Alcalá, H. (2005). *Aspectos de una Teoría de los Derechos Fundamentales: La Delimitación, Regulación, Garantías y Limitaciones de los Derechos Fundamentales*. Bélgica: Ius et Praxis.
- Organizacion para la Cooperacion y el Desarrollo Economico. (2006). *Gestion de Velocidad*. OCDE. Recuperado el 12 de Julio de 2021, de <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speedes.pdf>
- PROTECCION DEL DERECHO A LA VIDA . (22 de 12 de 2012). *GOOGLE CHROME*. Recuperado el 14 de 06 de 2021, de <GOOGLE CHROME: file:///C:/Users/User/Downloads/53-210-1-PB.pdf>
- REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL. (2012). *REGLAMENTO A LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. Quito: DynamicPDF for .NET v6.0.2.20 (Build 17136). Recuperado el 28 de Junio de 2021, de <https://www.obraspublicas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/03/Decreto-Ejecutivo-No.-1196-de-11-06-2012-REGLAMENTO-A-LA-LEY-DE-TRANSPORTE-TERRESTRE-TRANSITO-Y-SEGURIDAD-VIA.pdf>
- Reglamento General de Transito y Seguridad Vial. (2010). *REGLAMENTO GENERAL DE TRANSITO Y SEGURIDAD VIAL*. San Salvador, El Salvador. Recuperado el 28 de Junio de 2021, de file:///C:/Users/User/Downloads/REGLAMENTO_GENERAL_DE_TRANSITO_Y_SEGURIDAD_VIAL.pdf
- Requejo Pagés, J. (1993). *Escritos sobre Derechos*. Madrid: Nomos.
- REVISTA JURIDICA DEL PERU. (2003). *AÑO LIII N°53 (13-14 ed.)*. (J. M. RIVERA, Ed.) TRUJILLO, TRUJILLO, PERU: NORMAS LEGALES S.A.C. Recuperado el 7 de JUNIO de 2021
- Somma, M. A. (2015). *Introduccion al Derecho Comparado*. Madrid: Talleronce. Obtenido de <https://www.corteidh.or.cr/tablas/r34961.pdf>

UNIDOS POR LOS DERECHOS HUMANOS . (2008):

<https://www.unidosporlosderechoshumanos.mx/what-are-human-rights/universal-declaration-of-human-rights/articles-01-10.html>

Vivanco Martínez, A. (2006). *Curso de Derecho Constitucional*. Santiago: Universidad Católica de Chile.

Anexos

Anexo 1

Cajamarca, 18 de noviembre de 2021.

Sr(a). suboficial:

Sr PNP Merli Consuelo Chuguilin Silva

Es grato dirigirme a Usted, para manifestarle que, dada su experiencia profesional y méritos académicos y personales, le solicitamos su inapreciable colaboración como experto para la validación de contenido de los ítems que conforman el instrumento (anexo), que serán aplicados en a mi tesis, que tiene como finalidad recoger información directa para la investigación titulada:

"Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano" ; para obtener el título Profesional de Abogado.

Para efectuar la validación del instrumento, le solicito leer cuidadosamente cada enunciado, los cuales son consistentes con los objetivos e hipótesis, según el cuadro de Operacionalización de variables que adjunto.

Se le agradece cualquier sugerencia relativa a la redacción, contenido, pertinencia, congruencia u otro aspecto que se considere relevante para mejorar el mismo.

Atentamente,



Silva de la cruz julio Alberto

DNI N° 46722036

CONSTANCIA DE VALIDACIÓN

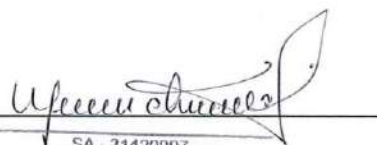
Yo, Merli Consuelo Chuguitín Silva, identificado con DNI N° 44644774, de profesión PNP con el grado de Sub Oficial de Primera, ejerciendo actualmente como Investigadora de la UPIAT, en la Institución Frepol Cajamarca.

Por medio de la presente hago constar que he revisado con fines de Validación el Instrumento (cuestionario de entrevista), a los efectos de su aplicación.

Luego de hacer las observaciones pertinentes, puedo formular las siguientes apreciaciones.

	DEFICIENTE	ACEPTABLE	BUENO	EXCELENTE
Congruencia de Ítems				X
Amplitud de contenido				X
Redacción de los Ítems				X
Claridad y precisión				X
Pertinencia				X

Cajamarca, 18 de noviembre de 2021.



SA - 31420997
Merli C. Consuelo Chuguitín SILVA
S1 PNP

JUICIO DE EXPERTO SOBRE LA PERTINENCIA DEL CUESTIONARIO DEL ESTUDIO:

"Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano".

INSTRUCCIONES:

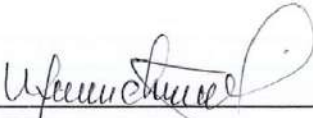
Coloque en cada casilla un aspa correspondiente al aspecto cualitativo que le parece que cumple cada pregunta, según los criterios que a continuación se detallan.

Las categorías a evaluar son: Redacción, contenido, congruencia y pertinencia con los indicadores, dimensiones y categorías de estudio. En la casilla de observaciones puede sugerir el cambio o mejora de cada pregunta.

PREGUNTA	ESCALA				OBSERVACIONES
	MUY ADECUADO	ADECUADO	NO MUY ADECUADO	INADECUADO	
1	X				
2	X				
3	X				
4	X				
5		X			
6	X				
7	X				
8	X				
9		X			
10	X				

Nombre y Apellidos: Merli Consuelo Chuquilin Silva

Grado Académico: Técnico Superior

Firma: 

SA - 31420997
Merli C. CHUQUILIN SILVA
S1 PNP

1. Título de la tesis:

Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano

Formato para validar si es o no aplicable el instrumento: CUESTIONARIO DEL ESTUDIO (cuestionario de entrevista): "Fundamentos Jurídicos que justifican la velocidad máxima permitida en carreteras sinuosas en 60 km/h para el transporte interprovincial de personas en el Perú"										
Pregunta	Claridad en la redacción		Coherencia interna		Lenguaje adecuado al nivel del informante		Mide lo que pretende		Observaciones (Si debe eliminarse o modificarse un ítem por favor indique)	
	Si	No	Si	No	Si	No	Si	No		
1	X		X		X		X			
2	X		X		X		X			
3	X		X		X		X			
4	X		X		X		X			
5	X		X		X		X			
6	X		X		X		X			
7	X		X		X		X			
8	X		X		X		X			
9	X		X		X		X			
10	X		X		X		X			
Aspectos Generales									Si	No
El instrumento contiene instrucciones claras y precisas.									X	
Los ítems permiten el logro del objetivo de la investigación.									X	
Los ítems están distribuidos en forma lógica y secuencial.									X	
El número de ítems es suficiente para recoger la información. En caso de ser negativa su respuesta, sugiera los ítems a añadir.									X	
VALIDEZ										
Aplicable: Si es aplicable.										
No aplicable:										
Validado por: SIPNP Mari Consuelo Cheguillán Silva										
Fecha: 18 de noviembre del 2021										
Teléfono: 923080021 E-mail: mari_c_119@hotmail.com DNI: 44644774										
Grado de instrucción: Técnico Superior									Firma: Ufeun...	



UNIVERSIDAD PRIVADA SAN PEDRO

ENTREVISTA

Entrevistado:

Mari Consuelo Chuguilú Silva

Cargo:

SI PUP

TEMA: Regulación jurídica de los límites máximos de velocidad permitidos para motocicletas en carreteras sinuosas establecidos en el DS N° 016-2009-MTC reglamento nacional de tránsito peruano

a) Velocidad inadecuada

1. El Reglamento Nacional de Tránsito establece en el artículo 162 (b-1) el límite máximo de velocidad para motocicletas en 100 Km/h. en carreteras, en ese sentido la velocidad establecida es un factor determinante en la generación de accidentes en vías sinuosas, si o no, por qué.

Si, porque el conductor de la motocicleta al no reducir su velocidad para ingresar a una vía sinuosa (curva), ocasiona que la velocidad sea inadecuada para el momento y lugar.

2. Es necesario exceder los límites establecidos de 100 km/h en este tipo de vías carreteras para generar un accidente en este tipo de vehículo (motocicleta) o este límite establecido por sí mismo es causal de accidentes de tránsito?

No, es necesario exceder el límite de velocidad, ya que al aproximarse a una curva el conductor debe reducir su velocidad de tal manera que pueda tener un buen control de su unidad, vehicular y evitar accidentes de tránsito.

3. En su experiencia: ¿bajo qué límites de velocidad se generan los accidentes de motocicletas en este tipo de carreteras sinuosas?

Se establece que los accidentes de tránsito en vía sinuosas se produce cuando el conductor circula a una velocidad mayor que la razonable y prudente para el momento y lugar.

4. ¿Considera usted que el límite máximo de velocidad establecido en carreteras para motocicletas de 100 Km/h, es la adecuada para todo tipo de vía? Por qué.

No, porque al circular a 100 km/h el conductor no tiene un buen dominio de su motocicleta, lo que ocasionaría un accidente de tránsito.

5. Teniendo en cuenta la sinuosidad en las carreteras: ¿Cómo valoraría el límite de velocidad establecida en el Reglamento Nacional de Tránsito respecto a las motocicletas: ¿buena, regular o mala? Por qué.

Regular, porque los motociclistas toman en cuenta que al estar establecido el límite de velocidad, pueden circular a la velocidad máxima; sin embargo, no valoran el riesgo y peligro en la vía.

b) Derecho a la vida e integridad física.

6. **Cual es índice de mortalidad y lesionados en accidentes de motocicletas.**

Respecto a los accidentes de tránsito con consecuencia muerte y lesiones en el periodo del año 2020 a la fecha, se tiene una estadística de 47 casos mortales.

7. ¿Cuál debe ser el límite de velocidad establecido en el artículo 162-(1-A) en este tipo de carreteras, para no poner en riesgo el derecho a la vida y derecho a la integridad física de los motociclistas?

En vía sinuosas (curva) debe ser a 40 Km/h.

8. ¿Cuál es la probabilidad de sobrevivencia y en qué grado genera daños a los motociclistas cuando una moto lineal se desplaza, en este tipo de carreteras, a una velocidad de 100 km/h, si sufre un accidente?

La probabilidad es nula de sobrevivir.

9. ¿En su opinión, si se reduce la velocidad de circulación, se reduce también el número de accidentes mortales de motociclistas?

Sí, porque los conductores valorarían que la velocidad es menor y al circular en vías sinuosas tendrían un buen control de su unidad.

10. ¿Cuáles son los aspectos más positivos y cuáles son los aspectos más negativos relacionado con la velocidad para motocicletas, y de qué manera se podría mejorar para evitar desenlaces fatales?

Aspectos positivos sería que el conductor debe circular a una velocidad adecuada que le permita tener un dominio de su vehículo.

Aspecto negativo que al circular a una velocidad mayor que la razonable y prudente para el momento y lugar genera que se produzca accidentes de tránsito con consecuencia mortal y lesiones graves.

Firma: _____



SA - 31420997
Merli C. CHUQUILIN SILVA
S1 PNP



**UNIDAD DE PREVENCIÓN E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO
INFORME TÉCNICO N° 008-2020-SUBCOMGEN-FREPOL-CAJ/DIVOPUS-
DUE/UIPAT-INV.**

I. DATOS DE LAS PERITOS OFICIALES

- | | | |
|------------------------|---|--|
| 1. Nombres y Apellidos | : | Vanessa L. BRONES ZAVALETA. |
| 2. GRADO | : | S1. PNP |
| 3. DNI | : | 42728239 |
| 4. CIP | : | 31420526 |
| 5. Domicilio Procesal | : | Av. Vía de Evitamiento Norte
N° 1083 – Cajamarca. |
| 6. Nombres y Apellidos | : | María E. MEJIA BUSTAMANTE. |
| 7. GRADO | : | S1. PNP |
| 8. DNI | : | 45686384 |
| 9. CIP | : | 31468041 |
| 10. Domicilio Procesal | : | Av. Vía de Evitamiento Norte
N° 1083 – Cajamarca. |

II. DATOS DE LA INTERVENCION

A. SITUACION

- | | | |
|-------------------------------|---|---|
| 1. Clase de accidente | : | Accidente de Tránsito Múltiple, en la modalidad de Choque frontal. |
| 2. Consecuencia | : | Muerte, lesiones graves y daños Materiales. |
| 3. Lugar y Jurisdicción Pol. | : | Km 14 de la Carretera Cajamarca – Jesús, altura del Caserío Yanamango, jurisdicción policial de la Comisaría Rural PNP Jesús. |
| 4. Fecha y hora del Accidente | : | 19 ENE 2020 – 07:00 horas aprox. |
| 5. Fecha y hora comunicación | : | 19 ENE 2020 – 07:20 horas aprox. |
| 6. Fecha Interv. Pol. UIAT | : | 19 ENE 2020 - 08:00 horas. |
| 7. Autoridad y documento | : | COMISARIA PNP JESÚS, OF. N° 023-2020-FFPP-CAJ/ DIVPOS-COM-SEC BI- CRPNP- JESÚS.SIAT, del 19ENE20. |

8. Unidades Participantes : Unidad de Transito N° UT-1

Categoría: L-3 (Motocicleta), con placa de rodaje: 4868-GM, marca: Bajaj, color: negro, conducido por Elver TELLO PEREZ (23), identificado con DNI 75391874 - OCCISO.

Unidad de Transito N° UT-2

Categoría: L3 (motocicleta), sin placa de rodaje, marca: Artsun, color: rojo, conducido por Koky Leodan SOLORIZANO CARDENAS (21), identificado con DNI N° 71832047.

Ocupante agraviado

Fausto Alamiro SOLORIZANO VALENCIO (43), identificado con DNI N° 80053805.

9. Clase de vía y zona : Pública, zona rural.

B. MEDIDAS DE LA CALZADA

La Carretera Cajamarca – Jesús, altura del km 14, Caserío Yanamango, lugar donde se produjo el presente accidente de tránsito, tiene las siguientes medidas:

- Calzada : 05.75 m
- Carril lado derecho (Sur) : 02.85 m
- Faja lateral lado derecha (Sur) : 00.35 cm
- Cuneta lado derecha (Sur) : 00.37 cm – profundidad: 16 cm
- Carril lado izquierdo (Norte) : 02.80 m
- Faja lateral lado izquierdo (Norte) : 00.90 cm
- Cuenta lado izquierdo (Norte) : 01.00 m – profundidad: 33 cm

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO

En la Carretera Cajamarca – Jesús, altura del km 14, Caserío Yanamango, lugar del accidente de tránsito, el día de la Inspección Técnico Policial, se encontró las siguientes evidencias:

- Evidencias materiales (restos de micas diseminadas)
- Evidencias físicas (melladuras y restos de fluidos)
- Evidencias biológicas (manchas pardo rojizas)
- Asimismo, se localizó a la UT-1 y UT-2 participantes en su posición final.



III. DE LAS UNIDADES DE TRANSITO;

A. UNIDAD DE TRANSITO N° 01

1. Características:

Información obtenida copia de la Tarjeta de Identificación Vehicular.


Placa de rodaje : 4868-GM
Clase : L-3 (MOTOCICLETA)
MARCA : BAJAJ
MODELO : PULSAR 200 RS
Serie : MD2A55FZSHCC00219
Motor : JLZCGC42905
Color : NEGRO
Carrocería : MOTOCICLETA
Combustible : GASOLINA

2. Medidas:

Longitud : 01.999 m.
Ancho : 00.765 cm.
Altura : 01.114 m.
Distancia entre ejes : 01.33 m.
Banda de rodamiento : 12 cm (anterior)
Banda de rodamiento : 17 cm (posterior)

3. Documentos:

- a. Se ha recepcionado copia de la Tarjeta de Identificación Vehicular N° 0004001755, con parida registral: 60569820, Oficina Registral: Cajamarca, Zona Registral: II.
- b. Se recepcionado copia del Certificado de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de la compañía de seguros La Positiva, N° 05-33672871, con fecha de vigencia desde el 21/02/2019 hasta el 21/02/2020, de uso particular; asimismo, se realizó la búsqueda a través de la Página Web APESEG, encontrando registrado, tal y como se aprecia en la siguiente vista fotográfica.



Certificados SOAT Emitidos			Certificado	Uso	Clase	Estado
Inicio	Fin	Placa				
21 Feb-2019	21 Feb-2020	4868GM	000033872871000000000000	Particular	Moto / veh. menor	Acti
20 Feb-2018	20 Feb-2019	4868GM	000016028638000000000000	Particular	Moto / veh. menor	Ven

4. **Sentido de circulación:**

Esta unidad instantes previos al accidente de tránsito era desplazada por carril derecho (Sur) de la Carretera Cajamarca – Jesús, Km 14, caserío Yanamango, en sentido de Oeste a Este (Cajamarca - Jesús).

5. **Examen del vehículo:**

Realizado el 19ENE20 a horas 08:30 en el lugar de los hechos, km 14 de la Carretera Cajamarca – Jesús – Caserío Yanamango, por el técnico mecánico S3 PNP Alex LARA BECERRA, quien detalla el funcionamiento de los sistemas de la unidad, en el INFORME TÉCNICO MECÁNICO N° 007-2020-SUBCOMGEN-FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 02FEB20, mismo que se adjunta al presente Informe Técnico.

6. **Daños del Vehículo:**

Realizado el 19ENE20 a horas 08:45 en el lugar de los hechos, km 14 de la Carretera Cajamarca – Jesús, Caserío Yanamango, donde se constató lo siguiente:





- Máscara se encuentra destruida.-----
- Faro grande delantero se encuentra destruido.-----
- Barras direccionales derecha e izquierda se encuentran dobladas de adelante hacia atrás; barra derecha en su tercio inferior se encuentra rota.-----
- Espejos retrovisores derecho e izquierdo ausentes.-----
- Tanque refrigerante se encuentra doblado.-----
- Timón se encuentra trabado descentrado de adelante hacia atrás, lado izquierdo se encuentra roto.-----
- Manija lado derecho, presenta raspaduras con impregnación de pintura de color azul.-----
- Tapabarro anterior se encuentra roto.-----
- Carenado derecho se encuentra roto.-----



1.2 . **Estudio de ropas:**

El día del evento, le occiso vestía una casaca negra de tela, en buen estado; un pantalón jean color celeste la cual presenta una rasgadura en la pierna derecha altura de la rodilla a consecuencia del impacto contra la UT-2; y zapatos colo marron de cuero usados sin daños.



2) **Lesiones:**

Según el Informe Pericial de Necropsia Médico Legal N°00014-2020, con fecha 19/ENE20, a horas 10:30, en el en la morgue de Cajamarca, donde se describen las siguientes lesiones traumáticas:

EXAMEN EXTERNO:

- Excoriación tipo fricción de 2.0 x 1.0 cm en el mentón.
- Excoriación tipo fricción de 3.0 x 1.5 cm en la cara anterolateral derecha del cuello.
- Excoriación tipo fricción de 6.0 x 3.0 cm en el flanco izquierdo abdominal, con evidencia de flictenas en un área de 6.0 x 4.0 cm perilesional.
- Excoriación tipo fricción de 8.0 x 4.0 cm en la cara anterolateral del tercio proximal de la pierna derecha.

EXAMEN INTERNO:

- Equimosis de 5x4 cm en la cara craneal del cuero cabelludo de la región occipital.
- Hemorragia y congestión vascular, con escasos coágulos en la superficie de la mitad posterior del hemisferio derecho y la totalidad del hemisferio izquierdo.
- Hemorragia y congestión vascular, con escasos coágulos en la superficie de ambos hemisferios cerebelosos.
- Hematoma de 6x5 cm en tejido visceral de la cara anterolateral del cuello (región supraclavicular).
- Se evidencia fractura de los arcos posteriores de la primer y segunda costilla, con desplazamientos de fragmentos y laceración de las ramas arteriales de la arteria subclavia derecha: las arterias primera y segunda intercostal suprema, además de laceraciones de venas y nervios del paquete vasculonervioso costal.
- Se evidencia hemotórax masivo derecho, con un volumen cuantificable de 2 litros
- Las lesiones corporales de la persona en vida, ocasionadas en suceso de tránsito; generó traumatismo craneoencefálico grave y, asociado a las lesiones en tórax (fracturas de costillas con hemorragia en cavidad pleural = hemotórax masivo), conllevaron al shock hipovolémico y falla respiratoria, lo que ocasionó la muerte de la persona.

DIAGNOSTICO DE MUERTE:

CAUSA FINAL: SHOCK HIPOVOLÉMICO + FALLA RESPIRATORIA.

CAUSA INTERNA: TRAUMATISMO ENCEFALOCRANEANO GRAVE + FRACTURA DE ARCOS COSTALES CON LACERACIONES DEL SISTEMA VASCULAR DE LA ARTERIA SUBCLAVIA DERECHA Y HEMOTÓRAX DERECHO.

CAUSA BÁSICA: PLOTRAUMATISADO EN SUCESO DE TRÁNSITO.



B. UNIDAD DE TRANSITO N° 02

1. Características:

La unidad no cuenta con placa de rodaje física, no Información obtenida a través de la página Web. SUNARP, obteniendo los siguientes datos:

Placa de rodaje	:	Sin placa de rodaje
Clase	:	L3
Marca	:	Artsun
Modelo	:	AS 200GZ
Serie	:	LHJPJLLA3KB402510
Motor	:	AS185FML19460044
Color	:	Rojo
Carrocería	:	MOTOCICLETA
Combustible	:	GASOLINA
N° Asientos	:	01

2. Medidas:

Longitud	:	01.90 cm.
Ancho	:	00.70 m.
Altura	:	01.20 m.
Distancia entre ejes	:	01.34 m.
Banda rodamiento Ant.	:	11 cm
Banda rodamiento post	:	14 cm

3. Documentos:

- Hasta la formulación del presente informe no se ha recepcionado copia de la tarjeta de identificación vehicular.
- No se ha recepcionado copia del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), asimismo al no contar con la placa de rodaje visible, no se pudo realizar la búsqueda en la Pág. Web APESEG.

4. Sentido de circulación:

Esta unidad instantes previos al accidente de tránsito era desplazada por el carril izquierdo (Norte) de la Carretera Cajamarca - Jesús, Km 14, caserío Yanamango, en sentido de Este a Oeste (Jesús - Cajamarca).



5. **Examen del vehículo:**

Realizado el 19ENE20 a horas 09:05 en el lugar de los hechos, km 14 de la Carretera Cajamarca – Jesús – Caserío Yanamango, por el técnico mecánico S3 PNP Alex LARA BECERRA, quien detalla el funcionamiento de los sistemas de la unidad, en el INFORME TÉCNICO MECÁNICO N° 007-2020-SUBCOMGEN-FREPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 02FEB20, mismo que se adjunta al presente Informe Técnico.

6. **Daños del Vehículo:**

Realizado el 19ENE20 a horas 09:15 en el lugar de los hechos, Carretera Cajamarca – Jesús, Km 14, caserío Yanamango, donde se constató lo siguiente:





- Máscara se encuentra destruida.-----
- Faro delantero se encuentra destruido-----
- Tapabarro anterior se encuentra roto en su lado derecho.-----
- Base de llave de contacto presenta raspaduras.-----
- Timón se encuentra descentrado de adelante hacia atrás, lado derecho se encuentra descentrado de derecha a izquierda.-----
- Barra de dirección lado derecha presenta impregnación de pintura de color rojo y blanco.-----
- Aro anterior presenta una rotura de 25 cm en su tercio derecho.-
- Manija de freno ausente.-----
- Protector lateral sintético anterior derecho se encuentra roto.----
- Estribo anterior derecho ausente.-----
- Pedal de freno se encuentra roto.-----
- Tubo de escape presenta huellas de rozamiento.-----
- Direccional anterior derecho ausente.-----
- Protector lateral sintético anterior izquierdo se encuentra suelto en sus puntos de sujeción; asimismo, presenta raspaduras.-----

- Luna de espejo retrovisor derecho se encuentra roto.-----
- Base y luna de espejo retrovisor izquierdo se encuentra roto.---
- Odómetro se encuentra fuera de su lugar.-----
- Protector inferior se encuentra suelto de sus puntos de sujeción.-
- Tanque de combustible en su tercio anterior derecho se encuentra abollado.-----
- Cáliper se encuentra roto en su base.-----

7. Ocupante agraviado:

a. Generales de Ley

Fausto Alamiro SOLORZANO VALENCIO (43), natural del Distrito de – Jesús - Cajamarca, estado civil soltero, grado de instrucción: quinto de primaria, identificado con DNI N° 80053805, con domicilio en el caserío Palturo – Jesús Cajamarca.

b. Documentos Instrumentales

1) Entrevista

El día 21ENE20, a horas 16:00, presente el instructor S2 PNP SEMPERTEGUI SANCHEZ Yuri, en presencia del RMP, en el Hospital Regional de Cajamarca, realizo la entrevista del agraviado, quién se acogió a su derecho a guardar silencio.

2) Lesiones:

Según Acta de Intervención Policial, fue trasladada al Hospital Regional de Cajamarca, siendo atendido por el Dr. Jhonatan Santos DIAZ, diagnosticando fractura expuesta de fémur y tibia derecha, politraumatizado por accidente de tránsito, TEC y trauma abdominal.

3) Certificado Médico Legal:

Hasta la formulación del presente Informe Técnico no se ha recepcionado.

8. Conductor de la UT-2

a. Generales de Ley

Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS (21), natural del Distrito de Jesús - Cajamarca, estado civil soltero, grado de instrucción: cuarto de primaria, identificado con DNI N°

71832047, quien domicilia en el Caserío Palturo – Jesús - Cajamarca.

b. Documentos Instrumentales

1) Licencia de conducir

No cuenta con la respectiva licencia de conducir de la clase y categoría autorizada.

2) Lesiones:

Según Acta de Intervención Policial, fue trasladada al Hospital Regional de Cajamarca, siendo atendido por el Dr. Jhonatan Santos DIAZ, diagnosticando fractura expuesta de fémur y TEC leve.

3) Dosaje etílico

Se recepcionó copia simple del CERTIFICADO DE DOSAJE ETILICO N° 0022-003761, registro de dosaje N° 002832, de fecha 20ENE20, expedido por la DIRECCIÓN DE SANIDAD POLICIAL, UNIDAD DESCONCENTRADA DE DOSAJE ETÍLICO – SEDE CAJAMARCA, documento que indica como resultado: "1.01 g/l UN GRAMO CERO UN CENTIGRAMOS DE ALCOHOL POR LITRO DE SANGRE, muestra extraída después de 4 horas y 30 minutos de producido el accidente de tránsito.



IV. TESTIGO PRESENCIAL:

a. Eufemia PADILLA MALCA (42):

1. Generales de ley:

Eufemia PADILLA MALCA (42), natural de Llapa – San Miguel, de estado civil casada, con grado de instrucción: segundo de primaria, identificada con DNI°43565325, con domicilio actual en el caserío Yanamango – referencia km 14 (Cajamarca – Jesús) datos obtenido de la entrevista.

2. Aspectos de la testificación:

a. Forma de obtención de su testimonio:

Fue obtenido mediante entrevista.

b. Posición y ubicación durante el evento:

Se encontraba en el frontis de su domicilio, ubicado a la altura del km 14 de la carretera Cajamarca – Jesús – Caserío Yanamango, a horas 06:25, siendo que después de 20 minutos aproximadamente se produjo el evento.

3. Declaración:

Tomada el día 23ENE20, a horas 19:10, en el caserío Yanamango – Distrito de Jesús.

V. DESCRIPCIÓN ANÁLITICA

A. INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL

Se realizó el 19ENE20, a horas 08:00, en la Carretera Cajamarca - Jesús, km 14, Caserío Yanamango, lugar del accidente, donde se constató lo siguiente:

1. Método utilizado de ingreso a la escena del evento

Se utilizó el método lineal o peine por ser una escena de campo abierto.

2. Perennización de la escena

Para el presente caso se empleó las siguientes técnicas:

- a. Descriptiva
- b. Técnico
- c. Fotográfica
- d. Analítica

1. Referente a la vía

La Carretera Cajamarca - Jesús, km 14, Caserío Yanamango, lugar del accidente, es una vía rural de configuración recta con ligera gradiente, con dos carriles de circulación vehicular en sentido de Oeste a Este (Cajamarca - Jesús) y viceversa, mismos que se encuentran divididos por una línea longitudinal discontinua de color amarillo divisora de carril de circulación y al extremo derecho (Sur) presenta una línea longitudinal continua de borde de calzada de color blanco (marcas en la calzada), no presenta señales verticales en el lugar del accidente; asimismo, por el lado Sur (derecho teniendo en cuenta el sentido de circulación de la UT-1) delimita con una faja lateral de 35 cm, seguido de una cuneta de 37 cm y 16 cm profundidad, adyacente al límite de propiedad (casas), y por el lado Norte (izquierdo) delimita con una faja lateral de tierra de 90 cm, seguido de una cuneta de 1 m y 3 cm profundidad, adyacente a una



propiedad privada a desnivel (área verde); además presenta las siguientes características técnicas:

- a. Configuración de la vía : Recta con ligera gradiente.
- b. Material y estado de la calzada : Asfalto seco y limpio en regular estado de conservación.
- c. Ordenamiento del tránsito : De Oeste a Este (Cajamarca - Jesús) y viceversa, considerando el sentido de circulación de la UT-1.
- d. Dispositivos de control de tránsito: Señales horizontales (marcas en la calzada) líneas longitudinales discontinuas de separación de carriles de color amarillo y una línea blanca de borde de pavimento de color blanca al lado derecho (Sur), no se localizaron señales preventivas y/o reguladoras.
- e. Área de maniobrabilidad : Para el conductor de la UT-1 y UT-2, supeditado al ancho de la vía y al tránsito vehicular del momento, restringido hacia los lados derecha e izquierda.
- f. Iluminación : Luz natural, buena, dada la hora del accidente 07:00 horas aproximadamente.
- g. Visibilidad : Para el conductor de la UT-1 y UT-2, se encuentra buena en amplitud y profundidad, vía recta.
- h. Intensidad vehicular : Discontinua.
- i. Fluidez vehicular : Rápida.





VISTA PANORAMICA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE, TOMADA DE OESTE A ESTE (CAJAMARCA - JESÚS), DONDE SE APRECIA LA CONFIGURACION DE LA VIA Y LA FLECHA INDICA EL SENTIDO DE CIRCULACION DE LA UT1.



VISTA FOTOGRÁFICA CON ACERCAMIENTO, TOMADA DE OESTE A ESTE (CAJAMARCA - JESÚS), DONDE SE APRECIA EL SENTIDO DE CIRCULACION DE LA UT-1.



VISTA PANORAMICA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE, TOMADA DE ESTE A OESTE (JESÚS - CAJAMARCA), DONDE SE APRECIA LA CONFIGURACION DE LA VIA Y LA FLECHA INDICA EL SENTIDO DE CIRCULACION DE LA UT-2



VISTA FOTOGRAFICA CON ACERCAMIENTO, TOMADA DE ESTE A OESTE (JESÚS - CAJAMARCA), DONDE SE APRECIA EL SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LA UT-2.



VISTA FOTOGRAFICA CON ACERCAMIENTO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE. TOMADA DE ESTE A OESTE DONDE SE APRECIA EL LUGAR DEL EVENTO, ASÍ COMO LAS POSICIONES FINALES DE LAS UNIDADES PARTICIPANTES.

2. Condiciones climatológicas

Teniendo en cuenta que, la intervención fue a cabo de una hora de ocurrido el evento, se encontró la vía seca, el ambiente despejado, soleado, tal y como se puede apreciar en las siguientes vistas fotográficas:



3. Punto de referencia (P.R)

Para efectos de la presente investigación se ha tomado como tal, el poste de tendido eléctrico S/N, mismo que se encuentra ubicado sobre la faja lateral de tierra al lado izquierdo de la carretera Cajamarca –

Jesús, altura del Km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, como se aprecia en la siguiente vista fotográfica.



4. Referente a las evidencias

a. Evidencias Físicas

Estas evidencias fueron localizadas sobre la calzada de la Carretera Cajamarca - Jesús, km 14, Caserío Yanamango, lugar del accidente, donde se localizó y ubico:

a.1. Melladuras:

Localizadas sobre el carril derecho Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, se localizaron melladuras, en una longitud de:

- De 35 cm de longitud, y a 1 m de distancia de la línea de borde de pavimento, ubicando su punto de inicio del PR a 7.30 m al Oeste en línea recta y de allí a 6.50 m al Sur en ángulo recto; el término localizado a 7.65m al Oeste en línea recta y de allí a 6.44 m al Sur en ángulo recto. Evidencia dejada por el roce de las partes metálicas de la UT-2.
- De 2.40 m de longitud, y a 1 m de distancia de la línea de borde de pavimento, ubicándose del PR 12.40 m en línea recta al Oeste y de allí a 5.61 m al Sur en ángulo recto; el término localizado del PR a 14 m al Oeste en línea recta y de allí a 5.83 m al Sur en ángulo recto. Evidencia dejada por el roce de las partes metálicas de la UT-2.

- De 5 m de longitud x 40 cm de ancho, en diagonal izquierda con relación a la circulación de la UT-1, iniciando sobre la línea longitudinal discontinua de color amarillo de separación de carriles, cuyo punto de inicio se ubica del PR a 3.45 m al Oeste en línea recta y de allí a 3.40 m al Sur en ángulo recto, el término se ubica del PR a 60 cm al Sur en línea recta. Evidencia dejada por el roce de las partes metálicas de la UT-1

a.2. Restos de Fluidos:

Localizadas sobre el carril derecho Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, se localizaron restos de fluidos, en una longitud de:

- De un área de 4.40 m, y a 1.90 m de distancia de la línea de borde de pavimento lado derecho, tipo salpicadura de atrás hacia adelante en diagonal izquierda; ubicando su punto de inicio del PR a 5.95 m al Oeste en línea recta y de allí a 5 m al Sur en ángulo recto; el término localizado a 2.05 m al Oeste en línea recta y de allí a 3.03 m al Sur en ángulo recto. Evidencia dejada durante el violento impacto de la UT-2, siendo dejada en el recorrido durante la volcadura de la UT-1.

b. Evidencias Biológicas

Estas evidencias fueron localizadas sobre el carril derecho – Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, donde se localizó y ubico:

b.1. Manchas pardo rojizas (sangre) tipo charco

- ✓ Evidencias biológicas tipo charco localizadas sobre el carril derecho - Sur (carril de circulación de la UT-1) en un área de 50x30 cm, y a 54 cm de la línea de borde de pavimento, lado derecho, ubicando su punto medio del PR a 8.50 m en línea recta al Oeste y de allí a 5.60 m al Sur en ángulo recto.

c. Evidencias Materiales

Estas evidencias fueron localizadas sobre el carril derecho – Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, donde se localizó y ubico:

c.1. Micas diseminadas

Evidencias materiales diseminadas sobre el carril derecho - Sur (carril de circulación de la UT-1) en un área de 8.20 x 2 m,



6. Posiciones finales

a. Unidad de Transito UT-1

La unidad participante fue localizada en su posición final, sobre la faja lateral izquierdo de la carretera Cajamarca – Jesús, altura del km 14, Caserío Yanamango, volcada en tonel izquierdo 1/1, parcialmente fuera de la porción circulable, en sentido de circulación de Oeste a Este; ubicando la llanta posterior a 40 cm en línea recta al Este del P.R, y la llanta anterior del PR. al 1.40 m al Este en línea recta y de allí a 1.40 m al Sur en ángulo recto, como se aprecia en las siguientes vistas fotográficas.



b. Unidad de Tránsito UT-2

La unidad participante fue localizada en su posición final, sobre el carril derecho de la carretera Cajamarca – Jesús, altura del km 14, Caserío Yanamango, volcada en tonel derecho 1/1, en sentido circulación de Este a Oeste; ubicando llanta posterior sobre las faja lateral derecha (Sur), y del P.R. a 12.40 m al Oeste en línea recta y de allí a 6.15 m al Sur en ángulo recto y la llanta anterior sobre el carril derecho, adyacente a la línea longitudinal de borde de pavimento lado derecho, del P.R. A 14.00 m al Oeste en línea recta y de allí a 5.83 m al Sur en ángulo recto, como se aprecia en las siguientes vistas fotográficas.





B. DETERMINACIÓN DE VELOCIDAD DE LAS UNIDADES PARTICIPANTES

a. Unidad de Tránsito UT-1

Realizada la Inspección Técnico Policial, en el lugar de los hechos, no se localizó huellas de frenada de dicha UT, que nos permita determinar cuantitativamente la velocidad mínima probable a la que era desplazada la Unidad momentos previos al evento; sin embargo, de acuerdo a los daños materiales que presenta la UT, así como la localización de evidencias físicas como son melladuras dejadas en una longitud de 2.40, más el desplazamiento de la UT luego violento impacto nos permite determinar que, la UT-1, era desplazada por su conductor a una velocidad que resultó mayor que la razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo consideras los riesgos presentes y posibles.

b. Unidad de Tránsito UT-2

No se ha llegado a determinar cuantitativamente la velocidad mínima probable a la que era desplazada la UT-2, momentos previos al accidente, ante la ausencia de elementos que así lo demuestren como es la ubicación de huellas de frenada; sin embargo, considerando la secuencia del evento, la configuración de la vía, se ha determinado que dicha unidad era conducida a una velocidad que resulto ser mayor que la razonable y prudente para el tipo de vía.

C. ANALISIS COMPARATIVO DE DAÑOS MATERIALES

- Para realizar el análisis comparativo de daños materiales, se tendrá en consideración la magnitud y orientación de los daños materiales que presenta la UT-1 y UT-2, siendo que, para el presente caso, es tipificado como un accidente de tránsito choque frontal, ante este evento se puede describir que, la UT-2, al invadir totalmente el carril contrario de

circulación de la UT-1, impacto con la parte lateral frontal (timón, máscara, faro delantero, barras direccionales y otros), siendo la mayor parte afectada el lado derecho, contra la parte frontal derecha de la UT-1, producto del mismo, el aro de la llanta anterior quedó roto en una longitud de 25 cm en su borde externo, cáliper roto, ante el violento impacto contra la llanta anterior lado derecho de la UT-1, que presenta el aro doblado de adelante hacia atrás en su flanco externo y se encuentra trabada de adelante hacia atrás; determinándose que, ante las maniobras evasivas de ambos conductores de las unidades, y la secuencia del evento, llegaron a tener mayor contacto en las partes laterales lado derecho, para luego volcarse en tonel y tener contacto con la capa asfáltica, donde dejaron evidencias físicas (melladuras) y evidencias materiales (restos de micas diseminadas).





D. ANALISIS DE EVIDENCIAS

1. Evidencias Físicas

a. Melladuras:

Evidencias localizadas en el carril derecho Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, las mismas que presentan las siguientes características:

➤ Clase	:	Evidencias Físicas
➤ De forma	:	En diagonal izquierda
➤ Nitidez	:	Absoluta - múltiples
➤ Longitud	:	35 cm.



Evidencias dejadas por el roce de las partes metálicas la UT-2, sobre la superficie asfáltica del carril y faja lateral derecho (carril de circulación de la UT-1), al volcarse en tonel derecho 1/1.

- Clase : Evidencias Físicas
- De forma : variada
- Nitidez : Absoluta
- Longitud : 2.40 m.



Evidencias dejadas por el roce de las partes metálicas la UT-2, sobre la superficie asfáltica del carril derecho (carril de circulación de la UT-1), al volcarse en tonel derecho 1/1; evidencias localizadas en el carril derecho Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente.

- Clase : Evidencias Físicas
- De forma : En diagonal izquierda
- Nitidez : Absoluta
- Longitud : 5 m.



Pág. 29

Evidencias dejadas por el roce de las partes metálicas la UT-1, sobre la superficie asfáltica del carril izquierdo (carril de circulación de la UT-2), al volcarse en tonel izquierdo 1/1.

b. Restos de fluidos:

Evidencias localizadas en el carril derecho Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, las mismas que presentan las siguientes características:

- Clase : Evidencias Físicas
- De forma : tipo charco y salpicadura en diagonal izquierda.
- Nitidez : Absoluta
- Longitud : 4.40 m.



Evidencias dejadas durante y posterior el violento impacto de la UT-2, localizada sobre la superficie asfáltica del carril derecho (carril de circulación de la UT-1), y durante el recorrido en tonel izquierdo 1/1

2. Evidencias Biológicas

a. Mancha de sangre

Evidencias localizadas sobre el carril derecho – Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, las mismas que presentan las siguientes características:

➤ Clase	:	Evidencia Biológica
➤ Naturaleza	:	Humana
➤ De forma	:	charco
➤ Nitidez	:	Absoluta
➤ Área	:	50x30 cm



Evidencias dejadas por el conductor de la UT-2, al sangrar sus lesiones debido a la fractura expuesta de fémur derecho.

3. Evidencias Materiales

b. Restos de micas diseminadas

Evidencias localizadas sobre el carril derecho – Sur (carril de circulación de la UT-1) de la Carretera Cajamarca – Jesús, km 14, caserío Yanamango, lugar del accidente, las mismas que presentan las siguientes características:

➤ Clase	:	Evidencia material del elemento vehículo
➤ De forma	:	diseminada y dispersa

✓ Nitidez : Absoluta
✓ Área : 8.20 x 2 m



Evidencias dejadas por la UT-1 y la UT-2, luego del violento impacto entre ambas unidades.

E. ANÁLISIS DE ENTREVISTA DE TESTIGO PRESENCIAL

- ✓ Recepcionada la entrevista de Eufemia PADILLA MALCA (42), quién domicilia en el caserío Yanamango, altura del km 14 de la carretera Cajamarca – Jesús. Manifestó que el día 19ENE20, a horas 06:25 aproximadamente, salió al frontis de su domicilio con la finalidad de tomar una combi para dirigirse a la Victoria, luego de 15 minutos

aproximadamente, vio una moto lineal color rojo que iba a velocidad del Distrito de Jesús hacia Cajamarca, con dos ocupantes, iba en zigzag, luego de pasar por donde se encontraba, a unos 20 metros aproximadamente, la moto invadió el carril contrario e impacta con una moto lineal de color negro, para luego acercarse a prestar auxilio; asimismo, que la moto roja, la cual iba de Jesús a Cajamarca, estaba conducida por una persona que vestía pantalón azul, casaca oscura y llevaba casco, el ocupante vestía pantalón celeste y en la espalda una mochila negra y se encontraba sin casco, con respecto a la moto que venía de Cajamarca no se pudo percatar de sus características, luego de los hechos los vecinos y transeúntes se acercaron a apoyar.

F. ANALISIS INTEGRAL

1. El accidente de tránsito múltiple se produjo el 19ENE20, a horas 07:00 aproximadamente, en el Km 14 de la Carretera Cajamarca – Jesús, Caserío Yanamango, jurisdicción policial de la Comisaría Rural PNP Jesús.
2. La UT-1, vehículo automotor menor (motocicleta) con placa de rodaje: 4868-GM, categoría: L3, marca: Bajaj, modelo: pulsar 200, color: negro, era conducida por quién en vida fue Elver TELLO PEREZ (23), que circulaba por la carretera Cajamarca – Jesús, utilizando el carril derecho (Sur), encontrándose a la altura del km 14 – Caserío Yanamango, circulaba en sentido de Oeste a Este (Cajamarca - Jesús), donde se materializó el presente accidente de tránsito.
3. La UT-2, vehículo automotor menor (motocicleta), sin placa de rodaje, marca: Artsun, color: rojo, identificada con VIN N° LHJPJLLA3KB402510, motor N° AS169FML 19A60044, momentos previos al accidente de tránsito, era conducida por el Sr. Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS (21), llevando como ocupante a su padre Sr. Fausto Alamiro SOLORZANO VALENCIO (43), que circulaba por la Carretera Cajamarca – Jesús, Km 14 – caserío Yanamango, utilizando el carril izquierdo (Norte), en sentido de Este a Oeste (Jesús - Cajamarca), circulaba en sentido contrario a la UT-1.
4. El presente accidente de tránsito, se produjo en circunstancias que, la UT-1 motocicleta, era desplazada por su conductor por la carretera Cajamarca – Jesús, utilizando su carril reglamentario, mismo que al encontrarse a la altura del km 14 – Caserío Yanamango, realizando su recorrido por una vía recta con ligera gradiente, instantes en que la UT-2, hace su aparición en sentido contrario (Jesús – Cajamarca), de manera rauda e invadiendo completamente el carril de circulación de la UT-1, siendo que, el conductor de la UT-1, que se encontraba conduciendo a una velocidad que resultó mayor que la razonable y prudente, aunado a su estado psicofísico y psicosomático alterado por



6. Analizada la entrevista de la testigo presencial Eufemia MALCA PADILLA (42), quien momentos previos al evento se encontraba en el frontis de su domicilio ubicado en el Km 14 de la Carretera Cajamarca- Jesús, caserío Yanamango, pudo ver que una moto de color rojo que iba de Jesús hacia Cajamarca, momentos previos zigzagueaba, pasando por donde se encontraba y después de 20 m dicha moto invadió el carril contrario impactando con la moto negra que iba de Cajamarca a Jesús; versión que se corrobora de acuerdo a las evidencias encontradas en el lugar del evento.
7. Teniendo en cuenta las evidencias físicas como son restos de fluidos (manchas de aceite) localizadas sobre el carril derecho, carril de circulación de la UT-1, así como la orientación de atrás hacia adelante tipo salpicadura, nos permite determinar que, el impacto se produjo en dicho carril, al ser invadido completamente por la UT-2.
8. Se ha llegado a determinar que, los conductores de la UT-1 y UT-2, se encontraban conduciendo los vehículos menores en estado de ebriedad en una proporción mayor que la permitida, lo que disminuyó sus reflejos y reacciones, siendo que fue la invasión total de carril contrario por parte de la UT-2, lo que desencadenó el presente choque frontal que aunado a la impericia parcial, velocidad que resultó mayor que la razonable y prudente para el tipo de vía por el que circulaban y su estado de ebriedad no le permitió reaccionar oportunamente ante el inminente peligro, por su parte el conductor de la UT-1, debido a su embriaguez no reaccionó rápidamente.
9. Se ha llegado a determinar que el conductor de la UT-2, se encontraba conduciendo el vehículo automotor menor sin la placa de rodaje respectiva, no contando con el Seguro Obligatorio Contra Accidentes de Tránsito (SOAT), y sin Licencia de Conducir.
10. Precisando que, la conducción es una actividad que exige condiciones especiales de conocimiento y aptitud de concentración y para ello la persona tiene que ser evaluada y calificada mediante rigurosos exámenes que incluyen la normatividad de tránsito y la seguridad hacia los otros usuarios de la vía, en tal sentido el conductor de la UT-2 participante, al no ser titular de una licencia de conducir tiene un concepto limitado o distorsionado de lo que significa manejo a la defensiva y las normas que rigen el normal y seguro desenvolvimiento del tránsito, determinándose la impericia parcial por parte del conductor Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS (21), lo que no le permitió valorar y reaccionar oportunamente ante el inminente peligro
11. Se ha llegado a determinar que, el conductor de la UT-1 y UT-2, momentos previos al evento se encontraba utilizando el casco protector de seguridad; sin embargo, el casco de seguridad del conductor de la

UT-2 quedo completamente destruido durante el violento impacto y el acompañante no usaba casco protector de seguridad.

12. De conformidad al Certificado de Dosaje Etílico N° 0022-003759, practicado al occiso Elver TELLO PEREZ (23), con resultado de CERO GRAMOS, SETENTA Y DOS CENTÍGRAMOS DE ALCOHOL POR LITROS DE SANGRE (0.72g/l), se establece que dicho conductor se encontraba en el segundo período "EBRIEDAD" de la Tabla del Alcholemla, estado en el que hay disminución de la atención y pérdida de la eficiencia en actos mas o menos complejos que dificultan mantener la postura. Período en el que aumenta la posibilidad de accidentes de tránsito, por la disminución de los reflejos y campo visual.
13. Teniendo en cuenta la secuencia del evento y el punto precedente, si bien el conductor de la UT-1, se encontraba en estado de ebriedad, se ha llegado a determinar que, la causa que originó el presente accidente fue la invasión total del carril de circulación de la UT-1, sometiéndose así a las infracciones administrativas correspondientes, no siendo un factor contributivo en el evento.
14. De conformidad al Certificado de Dosaje Etílico N° 0022-003761, practicado a Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS (21), con resultado de UN GRAMO, CERO UN CENTÍGRAMOS DEL ALCOHOL POR LITRO DE SANGRE (1.01 g/l), se establece que dicho conductor se encontraba en el segundo período "EBRIEDAD", de la Tabla del Alcholemla, estado en el que hay disminución de la atención y pérdida de la eficiencia en actos más o menos complejos que dificultan en mantener la postura. Período en el que aumenta la posibilidad de accidentes de tránsito, por la disminución de los reflejos y campo visual. Asimismo, según el Certificado de Dosaje Etílico N° 0022-003760, practicado al ocupante de la UT-2 Sr. Fausto Alamiro SOLORZANO VALENCIO (43), con resultado de CERO GRAMOS, SESENTA Y DOS CENTÍGRAMOS DE ALCOHOL POR LITRO DE SANGRE (0.62 g/l), también se encontraba en estado de ebriedad y teniendo en cuenta que las muestras de los dos últimos fueron extraídos después de 4 horas y 40 minutos después de ocurrido el evento, encontrándose con vía endovenosa debido a la gravedad de sus lesiones, se solicitó mediante oficio N° 93-2020-SUBCOMGEN – FRENPOL - CAJ/ DIVOPUS – DUE / UPIAT-INV, del 24ENE20, a la Unidad Desconcentrada de Dosaje Etílico – Cajamarca, un Calculo Retrospectivo de los dosajes etílicos N° 003760 y 003761, informando que no pueden pronunciarse debido a que no está debidamente normado.
15. Teniendo en cuenta la entrevista de la testigo presencial, quién describió la vestimenta que tenían los ocupantes de la UT-2 (motocicleta de color rojo), estaba siendo conducida por una persona que vestía pantalón azul, casaca oscura y llevaba casco, el ocupante vestía pantalón celeste y en la espalda una mochila negra y se encontraba sin casco y de

acuerdo al video proporcionado por terceras personas donde se aprecia dichas descripciones de la vestimentas y casco, con lo cual se determina que el conductor de la UT-2, era la persona de Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS (21), llevando como ocupando a su padre Sr. Fausto Alamiro SOLORZANO VALENCIO (43), tal y como se puede apreciar en la siguientes vistas.



16. El personal PNP de la Comisaría de Jesús en compañía del Fiscal Provincial a cargo de la presente investigación, se constituyeron al Hospital Regional Cajamarca, donde al entrevistarse con el conductor y ocupante de la UT-2, no brindaron la entrevista, guardando silencio sobre los hechos acontecidos.
17. Recepcionado el INFORME TECNICO MECANICO N° 007-2020-SUBCOMGEN-FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 02FEB20, emitido por el técnico mecánico S3 PNP Alex LARA BECERRA, quien inspecciono los sistemas de la UT-1, concluyendo que la unidad presenta una daños y averías en su estructura y sistemas que fueron ocasionados a consecuencia del choque frontal, no habiendo presentado, fugas de fluidos del freno precedentes.
18. Recepcionado el INFORME TECNICO MECANICO N° 008-2020-SUBCOMGEN-FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 02FEB20, emitido por el técnico mecánico PNP Alex LARA BECERRA, quien inspecciono los sistemas de la UT-2, concluyendo que la unidad presenta una daños y averías en su estructura, y sistemas (frenos) que

fueron ocasionados a consecuencia del choque frontal, no habiendo presentado, fugas de fluidos del freno precedentes.

19. Teniendo en cuenta los puntos precedentes, se determina que, las unidades participantes en el presente evento, momentos previos se encontraban en regular estado de funcionamiento y operatividad, y que, los daños que presentan son a consecuencia del evento.
20. El presente Accidente de tránsito, reviste las características de un Accidente de Tránsito Múltiple en la modalidad de: CHOQUE FRONTAL, con consecuencia muerte, lesiones graves y daños materiales.

VI. CRITERIOS TÉCNICOS

1. Manual de Normas y Procedimientos Operativos del Departamento de Prevención e Investigaciones de Accidentes de Tránsito PNP de la Dirección de Policía de Tránsito.
2. Técnica de Estudio y análisis de evidencias, descritas en doctrina "Tratamiento Técnico y Jurídico de los Accidentes de Tránsito".
3. Investigación de Accidentes de Tránsito.
4. Revisión Técnica de Vehículos Motorizados y No Motorizados del Transporte Terrestre, de conformidad a Directiva PNP.
5. Reglamento Nacional de Tránsito y Código de Transito (DS. No.016-2009-MTC), con modificatorias.
6. Decreto Legislativo N° 1267 (Ley de la PNP) Art.191.

VII. CONCLUSIONES

A. FACTORES INTERVINIENTES

1. FACTOR DETERMINANTE

La actitud imprudente por parte del conductor de la UT-2 al invadir completamente el carril contrario por el circulaba reglamentariamente el conductor de la UT-1, aunado a la impericia parcial, al estado psicofísico y psicosomático alterado por la ingesta de bebidas alcohólicas en una proporción mayor que la permitida y a una velocidad que resultó mayor que la razonable y prudente (vía que cruza un caserío poblado), elementos que no le permitieron realizar maniobras evasivas a fin de evitar colisionar violentamente.

B. INFRACCIONES A LA NORMATIVIDAD DE TRANSITO:

a) AL REGLAMENTO NACIONAL DE TRANSITO

El conductor de la UT-1, quien en vida fue Sr. Elver TELLO PEREZ, de 23 años de edad, se encontraría inmerso dentro de los alcances de los siguientes artículos del Reglamento Nacional de Tránsito:

- **Art. 88° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – PROHIBICIÓN DEL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y OTROS.** – está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.

El conductor de la UT-2, Sr. Koky Leodan SOLORZANO CARDENAS, de 21 años de edad, se encontraría inmerso dentro de los alcances de los siguientes artículos del Reglamento Nacional de Tránsito:

- **Art. 88° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – PROHIBICIÓN DEL CONSUMO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS Y OTROS.** – está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y de cualquier otro elemento que reduzca la capacidad de reacción y buen manejo del conductor.
- **Art. 90 inc. b D.S. Nro.016- 09-MTC-RNT. - REGLAS GENERALES PARA EL CONDUCTOR.** - los conductores deben:
 - a) En la vía pública: Circular con cuidado y prevención.
- **Art. 105°.inc. 1) D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR Y ACOMPAÑANTE DE MOTOCICLETAS Y BICICLETAS.** – El conductor y acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, deben usar casco protector autorizado. El conductor además debe utilizar anteojos protectores cuando el casco no tenga protector corta viento o el vehículo carezca de parabrisas.
- **Art. 107° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – LICENCIA DE CONDUCIR.** – El conductor de un vehículo automotor o de un vehículo no motorizado de tres ruedas o más fabricado para el transporte de personas y/o mercancías, debe ser titular de una licencia de conducir de la clase y categoría respectiva. La licencia de conducir es otorgada por la autoridad competente conforme a los dispuesto por el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre.
- **Art. 133° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – OBLIGACIONES DE RESPETAR CARRIL.** – En las vías, los vehículos deben circular dentro de las líneas de carril, utilizadas para separar la circulación en la misma dirección, salvo cuando realicen maniobras de adelantar o cambiar de dirección.
- **Art. 135.- D.S. Nro. 016 – 09 – MTC - RNT. - VIAS DE DOS CARRILES:** En calzadas de dos carriles con tránsito en doble sentido, los vehículos deben circular por el carril de la derecha.

- **Art. 146° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS MENORES.** – los vehículos menores, cuando circulen por una vía, deben hacerlo por el carril de la derecha de manera ordenada y sin hacer maniobras que pongan en riesgo la vida de los ocupantes del vehículo y la de terceros.
- **Art. 160° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – PRUDENCIA EN LA VELOCIDAD DE LA CONDUCCIÓN.** – El conductor no debe conducir un vehículo a una velocidad mayor de la que sea razonable y prudente, bajo las condiciones de transitabilidad existentes en una vía, debiendo considerar los riesgos y peligros presentes y posibles. En todo caso la velocidad debe ser tal, que le permita controlar el vehículo para evitar accidentes.
- **Art. 161° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD.** – El conductor de un vehículo debe reducir la velocidad de éste, cuando se aproxime o cruce intersecciones, túneles, calles congestionadas y puentes, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y tome una curva o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentre con otro vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía.
- **Art. 261° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – OBLIGACIÓN DE PORTAR U MOSTRAR LA TARJETA DE IDENTIFICACIÓN VEHICULAR.** – El conductor debe portar la Tarjeta de identificación Vehicular del vehículo que conduce y mostrarla cuando un efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control de tránsito se lo solicite.
- **Art. 262° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – OBLIGACIÓN DE PORTAR EXHIBIR LA PLACA ÚNICA NACIONAL DE RODAJE.** – Todo vehículo motorizado para circular en una vía pública, debe portar y exhibir de manera legible la Placa Única Nacional De Rodaje de acuerdo a las normas vigentes y a las que se establezca la autoridad competente.
- **Art. 285° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC–RNT. – PÓLIZA DE SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO.** – para que un vehículo automotor o vehículo combinado circule por una vía debe contratarse una póliza de seguro obligatorio de accidentes de tránsito según los términos y montos establecidos en el reglamento Nacional de Responsabilidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidentes de Tránsito. El conductor debe portar el certificado SOAT físico vigente correspondiente.

- Art. 271° D.S.Nro.016 – 09 – MTC- RNT. – CONDUCCION PELIGROSA. - La persona que conduzca un vehículo en forma de hacer peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas del tránsito, será responsable de los perjuicios que de ello provengan.
- Art. 272° D.S. Nro. 016 – 09 – MTC-RNT. – PRESUNCIÓN DE RESPONSABILIDAD POR VIOLACIONES A LAS NORMAS DE TRÁNSITO. – Se presume la responsabilidad de un accidente al conductor que incurra en violaciones a las normas establecidas en el presente reglamento.
- Art. 296° D.S. Nro.016 – 09 – MTC- RNT. – TIPIFICACIÓN Y CALIFICACIÓN DE INFRACCIONES DEL CONDUCTOR. - Las infracciones de tránsito del conductor, son las que figuran en el Cuadro de Tipificación, Sanciones y Medidas Preventivas aplicables a las infracciones al Tránsito Terrestre –I. Conductores que, como Anexo I, forma parte del presente Reglamento.

C. DOCUMENTOS ANEXOS

- Un (01) Croquis
- Un (01) Acta de Inspección Técnico Policial
- Un (01) Acta de localización de evidencias
- Dos (02) Actas de Examen de Vehículos de la UT-1 y UT-2
- Dos INFORMES TÉCNICOS MECÁNICOS N° 07/08-2020-SUBCONGEN-FRENPOL - CAJ/ DIVOPUS-UPIAT, de fecha 02FEB20.
- Copia Of. N° 156-2020-DIRSAPOL/SUB-DIRSAPOL-OFISECOM-JEF.Udde-UNIDDE-PROV-SEDE-CAJ, del 27ENE20

Cajamarca, 02 de febrero del 2020.

EL INSTRUCTOR



[Signature]
SA - 31467041
PROMOTOR FRENTE
DE - PNP
V° B°



[Signature]
SA - 31420520
YANESSA BRIONES ZAVALETA
ST PNP



[Signature]
CIP - 343912
Luisa S. Huertas Monzón
CAP PNP

6. Fecha y hora de la intervención : 23MAR2021 – 11:00 horas.
7. Autoridad y documento : CPNP SAN MARCOS,
OFICIO N° 080-2021-
FRENPOL-CAJ/CPNP SAN
MARCOS-SIAT, DEL
21MAR2021.
8. Unidades participantes : **Unidad de Tránsito (UT-1):**

Vehículo automotor menor
(motocicleta) categoría – L3,
con placa de rodaje 4770-3V.

Conductor: Jheyson Janpier
PAREDES TORRES (19) –
occiso.

Unidad de Tránsito (UT-2):

Poste de concreto de tendido
eléctrico, signado con el
número 059250TELF.
9. Clase de vía y zona : Pública, en zona urbana.



MEDIDAS:

- **Carretera San Marcos – Cajamarca, altura del Grifo “Huayobamba” – Centro Poblado Huayobamba, distrito de Pedro Gálvez:**

– Zanja lado Noreste	:	1.90 m.
– Área verde lado Noreste	:	2.00 m.
– Faja lateral lado Noreste	:	0.55 m.
– Calzada	:	6.88 m.
– Faja lateral lado Suroeste	:	0.35 m.
– Zona de tierra lado Suroeste	:	3.20 m.
– Acera lado Suroeste	:	1.46 m.
– Separador central lado Suroeste	:	2.00 m.
– Cuadrante del Grifo Huayobamba	:	5.00m. x 5.48m.

C. ESTUDIO COMPLEMENTARIO:

En el lugar del evento se ubicó y localizó las siguientes evidencias:

- ✓ Evidencias Físicas (huella de impronta y tiznadura).
- ✓ Evidencias Materiales (restos de micas pertenecientes a la UT-1).
- ✓ Evidencias Biológicas de origen humano (sangre).

III. DE LAS UNIDADES DE TRÁNSITO:

A. Vehículo automotor menor, con placa de rodaje 4770-3V (UT-1):

1. Características:

- Categoría	:	L3.
- Motor	:	MC46E5032275.
- Serie	:	LWBMC4690H1110404.
- Marca	:	HONDA.
- Modelo	:	CB 190R.
- Color	:	AZUL.
- Carrocería	:	MOTOCICLETA.
- Combustible	:	GASOLINA
- Ejes	:	02.
- Ruedas	:	02.
- Pasajeros	:	01.
- Asientos	:	02.
- Año fab.	:	2016

2. Medidas:

- Largo	:	1.97 m.
- Ancho	:	0.75 m.
- Alto	:	1.18 m.
- Batalla	:	1.37 m.
- Banda de rodamiento posterior	:	0.16 m.
- Banda de rodamiento anterior	:	0.14 m.
- Aro posterior	:	17
- Aro anterior	:	17

3. Documentos:

- a. Se recepcionó copia simple de una Tarjeta de Identificación Vehicular N°0003287796, Zona Registral: XII, Oficina Registral: Arequipa, Partida Registral: 60718669, donde no registra el nombre del propietario; motivo por cual se realizó la consulta en la página Web de la SUNARP, obteniendo como propietario: MORENO MUÑOZ Máximo Alexander, tal como se aprecia en la siguiente imagen:



DATOS DEL VEHICULO:	
N° PLACA:	47703V
N° SERIE:	LWBMC4690H1110404
N° VIN:	LWBMC4690H1110404
N° MOTOR:	MC46E5032275
COLOR:	AZUL
MARCA:	HONDA
MODELO:	CB190R
PLACA VIGENTE:	47703V
PLACA ANTERIOR:	NINGUNA
ESTADO:	EN CIRCULACION
ANOTACIONES:	NINGUNA
SEDE:	AREQUIPA
PROPIETARIO(S):	MORENO MUÑOZ MAXIMO ALEXANDER

- b. Se recepcionó copia simple de un Certificado Electrónico de Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), de la compañía de seguros LA POSITIVA, con Póliza N° 18944109-0, desde el 08-03-2021 hasta el 08-03-2022, para uso PARTICULAR, SOAT VIGENTE; tal como se aprecia en la siguiente imagen:



Certificados SOAT Emitidos						
Compañía	Inicio	Fin	Placa	Certificado	Uso	Clase
La Positiva	08-Mar-2021	08-Mar-2022	47703V	000018944109000000000000	Particular	Motocicleta
La Positiva	28-Feb-2020	28-Feb-2021	47703V	000000479657000000000000	Particular	Moto / veh
La Positiva	26-Jun-2018	26-Jun-2019	47703V	000016275985000000000000	Particular	Moto / veh
La Positiva	22-Jun-2017	22-Jun-2018	47703V	000015631594000000000000	Particular	Moto / veh

4. **Sentido de Circulación:**

Esta unidad era desplazada por su conductor, por la carretera de San Marcos – Cajamarca, altura del Grifo “Huayobamba” – Centro Poblado Huayobamba, distrito de Pedro Gálvez; en sentido de Noroeste a Sureste, ocupando el carril Suroeste de la calzada.

5. **Lugar y Destino del recorrido efectuado:**

Según la declaración del señor Máximo Alexander MORENO MUÑOZ (42), tío del occiso; refiere que su sobrino el día del accidente se dirigía de su domicilio ubicado en Rancho Grande con dirección a San Marcos con la finalidad de descansar.

6. **Examen del Vehículo:**

A. Por Sistemas:

Realizado el día 23MAR2021 a horas 12:00, en el interior de la CPNP San Marcos; examen que fue realizado por el Técnico Mecánico S3 PNP LARA BECERRA Alex Jhonatan, perteneciente a esta UPIAT; emitiendo el Informe Técnico Mecánico N° 018 – 2021-SUBCOMGEN/FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 11MAY2021, donde se detalla el funcionamiento de los sistemas de la unidad vehicular, mismo que se adjunta al presente.

7. Constatación de Daños Materiales:

Realizado el día 23MAR2021 a horas 12:00, en el interior de la CPNP San Marcos, constatándose los siguientes daños:







- ✓ Tablero de control presenta rozamiento con impregnación de partículas de tierra. _____
- ✓ Máscara lado derecho en su tercio inferior se encuentra roto. ---
- ✓ Barras telescópicas se encuentran descentradas con una orientación de derecha a izquierda. _____
- ✓ Timón lado derecho se encuentra doblado de adelante hacia atrás. _____
- ✓ Protector sintético de chapa se encuentra roto. _____
- ✓ Cables de acelerador se encuentran rotos con raspaduras. _____
- ✓ Base de cables de acelerador se encuentra roto. _____
- ✓ Depósito de líquido de freno en su tercio anterior superior presenta raspaduras. _____
- ✓ Manija de freno tercio derecho presenta raspaduras. _____
- ✓ Manubrio lado derecho tercio derecho presenta raspadura con oxido. _____
- ✓ Espejo retrovisor lado derecho se encuentra roto. _____
- ✓ Mica de direccional anterior derecho presenta rozaduras. _____
- ✓ Manija de embrague se encuentra doblada de atrás hacia adelante; asimismo, en su tercio izquierdo presenta raspaduras, además presenta impregnación de tierra. _____
- ✓ Timón lado izquierdo presenta impregnación de tierra. _____
- ✓ Manubrio lado izquierdo en su tercio izquierdo se encuentra roto. _____
- ✓ Direccional lado izquierdo presenta rozaduras. _____
- ✓ Pared lateral derecha de aro de rueda anterior en su punto horario 10° presenta raspaduras. _____
- ✓ Tapa lateral central se encuentra parcialmente desprendida. ---
- ✓ Pedal de freno se encuentra doblado de afuera hacia adentro. --
- ✓ Estribo anterior lado derecho se encuentra doblado de abajo hacia arriba. _____
- ✓ Estribo posterior lado derecho presenta raspaduras. _____
- ✓ Pero de eje posterior lado derecho presenta raspaduras. _____
- ✓ Trapecio lado derecho en su tercio posterior se encuentra abollado con raspaduras. _____
- ✓ Caliper presenta raspaduras. _____
- ✓ Tapa lateral posterior lado derecho en su tercio posterior se encuentra rota con rozamientos. _____
- ✓ Moldura posterior lado derecho e izquierdo se encuentra rota. --
- ✓ Direccional posterior lado derecho se encuentra roto. _____
- ✓ Asiento posterior en su tercio izquierdo posterior se encuentra roto. _____
- ✓ Tapa lateral posterior lado izquierdo se encuentra rota. _____
- ✓ Tapa lateral central lado izquierdo se encuentra parcialmente desprendida de sus puntos de sujeción; asimismo, en su tercio anterior se encuentra rota. _____
- ✓ Protector sintético de tanque de combustible se encuentra parcialmente desprendido de sus puntos de sujeción; asimismo, presenta rozaduras. _____
- ✓ Espejo retrovisor lado izquierdo se encuentra roto desde su base. _____

- ✓ Encarenado lado izquierdo en su tercio inferior se encuentra roto. -----
- ✓ Banda de rodamiento de neumático de rueda anterior y posterior se encuentran desgastadas. -----

8. **Conductor de la UT - occiso:**

a. **Generales de Ley:**

Jheyson Janpier PAREDES MORENO de 19 años de edad, natural del distrito de Pedro Gálvez, provincia de San Marcos y departamento de Cajamarca, nacido el 05DIC2001, grado de instrucción 2do año de secundaria, estado civil soltero, quien se identificaba con DNI N° 73190184 y domiciliaba en el Jr. José Gálvez N°586, Pedro Gálvez – San Marcos (según Ficha Sidpol).

b. **Diligencias Efectuadas:**

1) **Examen del cadáver:**

a) **Ubicación:**

Teniendo en cuenta el Acta de Intervención Policial S/N-2021-CPNP-SAN MARCOS-SIAT, personal interviniente en primera instancia hace constar que, encontraron a dicha persona tendida en el suelo, en posición decúbito ventral sobre su lado izquierdo, en el interior de la Estación de Servicios “Huayobamba”, presentando signos vitales, sangrado por nariz y boca, mismo que se encontraba en estado de inconciencia; tal como se aprecia en la siguiente imagen:



b) Descripción de lesiones:

Se recepcionó copia de la Historia Clínica de Emergencia, donde detalla las siguientes lesiones:

- Aparentemente mal estado general, mal estado hidratación.
- Piel en extremidades frías: tórax normotémico.
- No edemas ni escoriaciones y equimosis periorcular izquierda.
- Sangrado en boca y faringe, simétrico no tirajes
- Murmullo Vesicular aumentado en ambos campos pulmonares, simétrico.
- Ruidos cardiacos rítmicos, peritónico madicandero no signos.
- Abdomen blando depresible plano no reacción peritoneal, no móviles extremidades.

D/C Hemorragia intracraneal, traumatismo intracraneal.

c. Documentos Instrumentales:

1) Licencia de Conducir:

Hasta la formulación del presente informe, no se ha recepcionado copia de la licencia de conducir; asimismo, teniendo en cuenta la declaración del señor Juan Carlos PAREDES MARÍN (42) y del señor Máximo Alexander MORENO MUÑOZ (42), padre y tío respectivamente del occiso, los mismo que refieren que el conductor se encontraba tramitando su licencia de conducir.

2) Dosaje Etilico:

Teniendo en cuenta el Acta de Intervención Policial S/N-2021-CPNP-SAN MARCOS-SIAT, personal interviniente en primera instancia hace constar que, el Dr. Jhan Carlos HUARIPATA HUARIPATA, precisó que no es posible realizar dicha diligencia (dosaje) por no contar con personal enfermero o biólogo de turno; al encontrarse dando primeros auxilios al lesionado que posteriormente perdió la vida, quedando sus vías sanguíneas sin circulación, lo que imposibilita la extracción de sangre.

3) Necropsia:

Se recepcionó copia del Certificado de defunción General correspondiente a la persona quien en vida fue Jheyson



Janpier PAREDES MORENO (19), donde indica que no se realizó Necropsia, consignando como causa de la defunción:

- Enfermedad que produjo la muerte directamente: HEMORRAGIA INTRACRANEAL.
- Causas antecedentes: TRAUMATISMO INTRACRANEAL.

B. POSTE DE TENDIDO ELÉCTRICO (UT-2):

1. Características:

Poste de concreto de tendido eléctrico N° 059250TELF de 3m de altura, ubicado sobre la zona de tierra lado Suroeste de la vía.

IV. DESCRIPCIÓN ANALÍTICA:

A. INSPECCIÓN TÉCNICO POLICIAL:

1. Llegada al lugar del evento:

El día 23MAR2021, a horas 11:00, el Grupo Móvil N° 01, llegó a la carretera San Marcos – Cajamarca, altura del Centro poblado Huayobamba, distrito de Pedro Gálvez, lugar del evento; procediendo al reconocimiento del lugar y descripción del mismo, constatándose lo siguiente:

2. Método utilizado de ingreso a la escena del evento:

Se utilizó el método lineal o peine por ser una escena de campo abierto.

3. Perennización de la escena:

Para tal caso se empleó la técnica: descriptiva, planimetría y fotográfica.

4. Referente a la vía:

- **Carretera San Marcos – Cajamarca, altura del Grifo “Huayobamba”, Centro Poblado Huayobamba, distrito de Pedro Gálvez:**

Es una vía pública en zona urbana que presenta una calzada con capacidad para dos carriles de circulación vehicular, en sentidos opuestos de Noroeste a Sureste (sentido de circulación de la UT-1) y viceversa; asimismo, presenta señales horizontales (marcas en la calzada) y señales verticales preventivas; por el lado Noreste limita con una faja lateral de 0.55m., seguida de un área verde de 2m., una zanja de 1.90m., adyacente al límite de propiedad



privada; y por Suroeste limita con una faja lateral de 0.35m., seguida de una zona de tierra de 3.20m., una acera de 1.46m., un separador central tipo jardín de 2m., adyacente al límite de propiedad privada (Grifo "Huayobamba"); a continuación, se detalla otras características del lugar del evento:

- Configuración : Curva a la izquierda con ligera pendiente para el sentido de circulación de la UT-1.
- Material y estado : Asfalto en buen estado de conservación y uso.
- Ordenamiento del tránsito : Noroeste a Sureste (sentido de circulación de la UT-1) y viceversa.
- Señales de tránsito : Presenta señales horizontales (líneas de borde de calzada de color blanco y líneas longitudinales continuas separadoras de carril de color amarillo); asimismo, presenta dos señales verticales preventivas **P-33A** (proximidad reductora de velocidad tipo resalto).
- Área de maniobrabilidad : Supeditado al ancho de la calzada y a la intensidad vehicular.
- Iluminación : Artificial, dada la hora del accidente 23:40 aprox., supeditado al alumbrado público y a la luz emanada por el faro de la UT-1. y demás vehículos que transitan en la zona.
- Visibilidad : Buena en amplitud y profundidad.
- Intensidad vehicular : Continua.
- Fluidez vehicular : Moderada.





VISTA PANORÁMICA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE, TOMADA DE NOROESTE A SURESTE, DONDE SE APRECIA LAS DOS SEÑALES VERTICALES PREVENTIVAS P-33A QUE EMFRENTABA LA UT-1.



VISTA PANORÁMICA DEL LUGAR DEL ACCIDENTE TOMADA DE NOROESTE A SURESTE, DONDE LA FLECHA DE COLOR ROJO INDICA EL SENTIDO DE CIRCULACIÓN DE LA UT-1.



VISTA PANORÁMICA TOMADA DE SURESTE A NOROESTE, DONDE LA FLECHA DE COLOR ROJO INDICA EL SENTIDO CONTRARIO A LA CIRCULACIÓN DE LA UT-1.



5. Condiciones Climatéricas:

Personal PNP interviniente en primera instancia no consigna el clima al momento de ocurrido el accidente tránsito en el Acta de Intervención Policial S/N-2021-CPNP-SAN MARCOS-SIAT; sin embargo, se obtuvo vistas fotográficas por parte del personal interviniente, donde se aprecia que el clima instantes posteriores al accidente de tránsito, se encontraba despejado y la calzada seca, tal como se aprecia en la siguiente vista fotográfica:



6. Punto de Referencia (P.R.):

Para efectos de la presente investigación se ha tomado como tal, el poste de concreto de tendido eléctrico N° 059250 TELF, ubicado sobre la zona de tierra lado Suroeste de la vía.



7. Referente a las evidencias:

a. Evidencias físicas:

1) Huella de impronta:

Sobre la zona de tierra lado Suroeste se ubicó y localizó una huella de impronta de una longitud de 2.50m en sentido de Norte a Sur; cuyo punto de inicio con relación al punto de referencia, se ubica a 0.95m. hacia el Noreste en línea recta, de ahí hacia el Noroeste a 2.40m. formando un ángulo recto; y su final se ubica en el punto de referencia.

2) Tiznaduras:

Sobre la superficie del poste de concreto de tendido eléctrico (punto de referencia) a una altura de 1.28m., se ubicó y localizó tiznaduras de un área de 0.20m. x 0.30m.

b. Evidencias materiales:

1) Restos de micas:

Sobre la zona de tierra lado Suroeste se ubicó y localizó restos de micas en un área de 2m. x 1.20m., cuyo punto medio con

relación al punto de referencia se ubica a 20.20 m. hacia el Sureste en línea recta.

c. Evidencias biológicas:

1) Mancha de sangre:

Sobre el pavimento del Grifo Huayobamba, se ubicó y localizó una mancha de sangre en un área de 0.10 m. x 0.03 m., cuyo punto medio con relación al punto de referencia se ubica a 21.82 m. hacia el Sureste en línea recta y de ahí a 5.40 m. hacia el Suroeste formando un ángulo recto.

8. Zona de conflicto:

Teniendo en consideración:

- a. Inspección Técnico Policial realizada en el lugar del accidente.
- b. La clase y configuración (curva la izquierda con ligera pendiente) de la vía en zona urbana.
- c. El sentido de circulación de la UT-1.
- d. Los daños materiales de la UT-1.
- e. Las lesiones del conductor de la UT-1.
- f. Las evidencias encontradas.
- g. El acta de intervención policial.
- h. La secuencia del evento.

Se establece:

• **Punto de Percepción Posible:**

Para el conductor de la UT-1 es el momento y lugar en que la persona como conductor, debió o se dio cuenta, a modo de advertencia, del riesgo o situación anormal que podía culminar en un accidente, determinándose que el conductor no contó con dicha percepción; motivo por el cual, ingresa a una curva a la izquierda con ligera pendiente, sin reducir su velocidad, generando que al pasar el reductor de velocidad, pierda el control de su unidad vehicular logrando despistarse totalmente hacia el lado derecho (Suroeste) de la vía.

• **Punto de Percepción Real:**

Para el conductor de la UT-1 es el momento y lugar en el que la persona como unidad de tránsito interpreta y valora el riesgo que pueda concretarse o no en un accidente, estableciendo que el conductor de la UT-1 no tuvo percepción real debido a que no realizó ninguna maniobra evasiva para evitar el despiste total de su unidad y posterior impacto contra la UT-2.



- **Inicio de despiste:**

La UT-1 guiado por su conductor inicia su despiste hacia la zona de tierra lado derecho (Suroeste), a una distancia de 3.55 m. hacia el Noreste en línea recta, de ahí a 7.50 m hacia el Noroeste formando un ángulo recto, con relación al punto de referencia.

9. Posición final de la UT-1:

Realizada la Inspección en el lugar de los hechos, no se encontró a la UT-1 en su posición final, debido a que luego de ocurrido el accidente de tránsito fue removida y trasladada a la CPNP San Marcos para las diligencias correspondientes; sin embargo, se obtuvo vistas fotográficas por parte del personal interviniente, donde se aprecia la posición final, volcado en tonel derecho 1/1, orientado de Este a Oeste sobre parte de la acera y zona de tierra lado Suroeste de la vía (frontis del Grifo Huayobamba).



B. DETERMINACIÓN DE LA VELOCIDAD DE LA UT-1:

1. Veh. Aut. menor Categoría L3, con placa de rodaje 4770-3V:

Para determinar la velocidad de manera cuantitativa, es necesario contar con elementos de juicio certeros, como huellas de frenada que correspondan a los neumáticos de la unidad participante, al no contar con estos elementos de juicio, imposibilitan que la velocidad sea establecida en términos de cantidad, por lo que se tomaran en cuenta las condiciones de transitabilidad existentes al momento de los hechos, a fin de emitir un juicio de valor sobre aspectos cualitativos, de este modo es necesario tener en cuenta lo siguiente: la secuencia

del evento la orientación y magnitud de los daños que presenta la UT-1, la distancia (20.20m.) que recorre desde el impacto hasta su posición final; así como, la posición final de su conductor a 21.40 m. de la UT-2 (poste); nos permiten determinar que esta unidad estaba desplazada por su conductor a una velocidad inapropiada, que le conllevó a perder el control de su unidad vehicular al momento de pasar el reductor de velocidad (ubicado a 63 m. antes del lugar del evento), por lo que llega a despistarse hacia la zona de tierra Suroeste materializando el accidente de tránsito.

C. ANÁLISIS COMPARATIVO DE DAÑOS:

Realizado el peritaje de constatación de daños materiales de la UT-1, se ha llegado a determinar que los daños que presenta en su parte frontal exactamente en el timón lado derecho (base de cables de acelerador, cables de acelerador rotos, depósito de líquido de freno con raspaduras y timón doblado con orientación de adelante hacia atrás) fueron ocasionados al momento en que la UT-1 entra en contacto con la UT-2 (poste), para luego volcarse en tonel izquierdo, donde el timón entra en contacto con el área verde, ocasionándole rotura de la base del espejo retrovisor; así como la adherencia de tierra y hierba en el mismo; simultáneamente la motocicleta se balancea hacia atrás ocasionándole roturas en la tapa lateral posterior izquierda al entrar en contacto con la zona de tierra; instantes en que dicha UT, sufre el efecto rebote girando hacia su lado derecho en sentido horario, siendo proyectado hacia el Sureste, para luego caer sobre parte de la acera y zona de tierra lado Suroeste, ocasionando raspaduras en el estribo anterior y posterior, pedal de freno doblado, entre otros; quedando en su posición final volcado en tonel derecho 1/1.





D. ANÁLISIS DE EVIDENCIAS

a. Evidencias Físicas:

1) Huella de impronta:

- | | | |
|---------------|---|-------------------|
| ➤ Clase | : | Evidencia Física. |
| ➤ Orientación | : | Norte a Sur. |
| ➤ Forma | : | Diagonal. |
| ➤ Nitidez | : | Absoluta. |
| ➤ Longitud | : | 2.50m. |



Esta evidencia fue dejada por el neumático de la rueda anterior de la UT-1, cuando el conductor debido a la velocidad a la que

circulaba, se despista totalmente sobre la zona de tierra lado Suroeste.

2) Tiznaduras:

➤ Clase	:	Evidencia Física.
➤ Forma	:	Irregular.
➤ Nitidez	:	Absoluta.
➤ Área	:	0.20m. x 0.30m.



Esta evidencia fue dejada por el depósito de líquido de freno y cables de acelerador de la UT-1, cuando impacta esta UT-1 contra la UT-2 (poste de concreto), para luego volcarse en tonel izquierdo y ser proyectada hacia el Sureste.

b. Evidencias Materiales:

1. Restos de micas:

➤ Clase	:	Evidencia material.
➤ Forma	:	Diversa.
➤ Color	:	Negro.
➤ Área	:	2.00m. x 1.20m.



Estas evidencias corresponden a la UT-1, dejadas al momento de caer en tonel derecho 1/1, quedando en su posición final sobre parte de la acera y zona de tierra lado Suroeste de la vía.

c. Evidencias biológicas:

1. Mancha de sangre:

- ✔ Clase : Evidencia biológica.
- ✔ Forma : Charco.
- ✔ Color : Pardo rojizo.
- ✔ Nitidez : Tenue.
- ✔ Área : 0.10m. x 0.03m.



Evidencia dejada producto de las lesiones del conductor de la UT-1, luego de ser proyectado y caer en el pavimento (Grifo Huayobamba), dejando manchas de color pardo rojizo en forma de charco.

E. ANÁLISIS INTEGRAL:

1. El Accidente de Tránsito, se produjo el día 20MAR2021, a las 23:40 horas aproximadamente en la carretera San Marcos – Cajamarca, altura del Grifo Huayobamba, Centro Poblado Huayobamba; Jurisdicción de la Comisaría PNP San Marcos.
2. El vehículo automotor menor (motocicleta) categoría – L3, con placa de rodaje **4770-3V** (UT-1), momentos previos al accidente, era conducido por quien en vida fue Jheyson Janpier PAREDES MORENO (19), por la carretera San Marcos – Cajamarca, altura del Grifo “Huayobamba”, Centro Poblado Huayobamba, en sentido de Noroeste a Sureste, ocupando el carril Suroeste de la calzada.
3. La secuencia del evento permite determinar que el día 20MAR2021, la persona de Jheyson Janpier PAREDES MORENO (19), conductor de la UT-1, se encontraba circulando por la carretera San Marcos - Cajamarca, en sentido de Noroeste a Sureste; siendo que al encontrarse a la altura del Centro Poblado de Huayobamba; ingresa a una curva a la izquierda con ligera pendiente, mismo que lo hace a una velocidad inapropiada, generando que al pasar el reductor de velocidad pierda el control de su unidad, continuando con su recorrido a una distancia aproximada de 55.50 m, para luego despistarse hacia la zona de tierra lado Suroeste, dejando con la rueda anterior una huella de impronta de 2.50 m. de longitud, orientada en diagonal de Norte a Sur, instantes que el timón lado derecho impacta contra la UT-2 (poste), dejando una evidencia física (tiznaduras) sobre la superficie del mismo y ocasionando daños materiales en la motocicleta tales como; base de cables de acelerador y cables de acelerador roto; depósito de líquido de freno con raspaduras y timón doblado con orientación de adelante hacia atrás; siendo que, en dicha secuencia la UT-1 deja evidencias materiales (micas) sobre la zona de tierra Suroeste; asimismo, el conductor sale proyectado en diagonal hacia el Sur, cayendo en el pavimento del Grifo Huayobamba, donde sufre lesiones de gravedad a la altura de la cabeza; adoptando su posición final de cubito lateral izquierda, dejando evidencias biológicas (una mancha de sangre) en un área de 0.10m. x 0.03m., siendo posteriormente auxiliado y trasladado al Centro de Salud de San Marcos. Por su parte la UT-1, llega a volcarse en tonel izquierdo, donde el timón del mismo lado entra en contacto con el área verde dejando una huella de arrastre de 2m, para luego sufrir un balanceo donde la tapa lateral posterior izquierda al entrar en contacto con la zona de tierra sufre roturas; debido a la fuerza con la que sale proyectada después del arrastre, experimentando el efecto rebote motivo por el cual gira hacia su lado derecho en sentido horario, hasta adoptar su posición final volcado en tonel derecho 1/1, sobre parte de la acera y zona de tierra lado Suroeste.
4. Se ha llegado a determinar la actitud imprudente del conductor de la



UT-1, al conducir su unidad vehicular a una velocidad inapropiada, por lo que al ingresar a la curva a la izquierda con ligera pendiente, genera que al pasar el reductor de velocidad, pierda el control de su unidad vehicular, continuando con su recorrido a una distancia aproximada de 55.50m, para luego despistarse hacia la zona de tierra lado Suroeste llegando a impactar contra la UT-2 y materializando el accidente de tránsito.

5. La conducción es una actividad que exige condiciones especiales de conocimiento y aptitud de concentración, y para ello la persona tiene que ser evaluada y calificada mediante rigurosos exámenes que incluyen la normatividad de tránsito y la seguridad hacia los otros usuarios de la vía, en tal sentido el conductor de la UT-1 participante, al no ser titular de una licencia de conducir o permiso provisional tiene un concepto limitado o distorsionado de lo que significa manejo a la defensiva y las normas que rigen el normal y seguro desenvolvimiento del tránsito; llegando a determinar la impericia parcial, evidenciando el desconocimiento del Reglamento Nacional de Tránsito y las Normas del Manejo a la Defensiva.
6. Respecto al dosaje etílico, personal interviniente en primera instancia hace constar en el Acta de Intervención Policial S/N-2021-CPNP-SAN MARCOS-SIAT, que el Dr. Jhan Carlos HUARIPATA HUARIPATA, indicó que no es posible realizar dicha diligencia por no contar con personal enfermero o biólogo de turno, al encontrarse dando los primeros auxilios al lesionado, quedando sus vías sanguíneas sin circulación lo que imposibilita la extracción de sangre, desconociendo su estado de ecuanimidad al momento de suscitado el accidente de tránsito.
7. Se ha llegado a determinar la actitud irresponsable del conductor de la UT-1, al no hacer uso del casco protector reglamentario al momento de la circulación, por lo que, al caer sobre la calzada, su cabeza entra en contacto con la misma, ocasionándole lesiones de gravedad en la región cabeza, las mismas que posteriormente produjeron su deceso.
8. De conformidad al Informe Técnico Mecánico N° 018-2021-SUBCOMGEN-FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, de fecha 11MAY2021, emitido por el Técnico Mecánico, S3 PNP LARA BECERRA Alex Jhonatan, concluye que: el vehículo se encuentra inoperativo, debido a los daños que presenta en el sistema de dirección (timón lado derecho desplazado de adelante hacia atrás), a consecuencia del accidente de tránsito; conclusiones que nos permiten determinar que el accidente suscitado es debido a una conducta humana, más no a un elemento de orden mecánico por parte de la UT-1.
9. El presente evento reviste las características de un **ACCIDENTE DE TRÁNSITO SIMPLE**, en la modalidad de **DESPISTE TOTAL** con



subsecuente **CHOQUE FRONTAL SEGUIDO DE VOLCADURA EN TONEL IZQUIERDO**, con consecuencias de **LESIONES GRAVES SEGUIDAS DE MUERTE y DAÑOS MATERIALES DE LA UT-1.**

V. CONCLUSIONES:

A. FACTORES INTERVINIENTES:

1. Factor Determinante:

La actitud imprudente del conductor de la UT-1, al circular a una velocidad inapropiada, lo que generó que al pasar el reductor de velocidad pierda el control de su unidad, continuando con su recorrido por una distancia aproximada de 55.50m, para luego despistarse hacia la zona de tierra lado Suroeste, materializándose el accidente de tránsito.

B. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS:

El conductor de la UT-1, Jheyson Janpier PAREDES MORENO de 19 años de edad, se encuentra incurso en el Reglamento Nacional de Tránsito-Código de Tránsito, D.S. Nro. 016-20009-MTC, artículos:



- **Art. 90° inc. b. D.S.Nro.016 – 09 – MTC–RNT. - REGLAS GENERALES PARA CONDUCIR.** - En la vía pública: Circular con cuidado y prevención.
- **Art. 91° DS. Nro. 016-09-MTC-RNT. - DOCUMENTACIÓN REQUERIDA.** - Durante la conducción del vehículo, cuando la autoridad competente lo solicite, el conductor debe portar y exhibir lo siguiente: b) *Licencia de conducir vigente, correspondiente al tipo de vehículo que conduce*
- **Art. 93° D.S. Nro. 016-09-MTC-RNT. – NORMAS PARA QUE EL CONDUCTOR EVALÚE LA VELOCIDAD A LA QUE DEBE CIRCULAR.** - El conductor debe circular siempre a una velocidad permitida tal, que teniendo en cuenta su estado físico y mental, el estado del vehículo que conduce, su carga, la visibilidad existente, las condiciones de la vía y el tiempo y la densidad del tránsito, tenga siempre el total dominio del vehículo que conduce y no entorpezca la circulación. De no ser así, debe abandonar la calzada y detener la marcha.
- **Art. 105° D.S. Nro. 016-09-MTC-RNT. – OBLIGACIONES DEL CONDUCTOR Y ACOMPAÑANTE DE MOTOCICLETAS Y BICICLETAS.** - **105.1.** El conductor y el acompañante de una motocicleta o cualquier otro tipo de ciclomotor o de una bicicleta, **deben usar casco protector** autorizado. El conductor, además, debe

usar anteojos protectores, cuando el casco no tenga protector corta viento o el vehículo carezca de parabrisas.

- **Art. 107° D.S. Nro. 016-09-MTC-RNT.- LICENCIA DE CONDUCIR.-** El conductor de un vehículo automotor o de un vehículo no motorizado de tres ruedas o más fabricado para el transporte de personas y/o mercancías, debe ser titular de una licencia de conducir vigente de la clase y categoría respectiva. La licencia de conducir es otorgada por la autoridad competente conforme a la dispuesto por el Reglamento Nacional de Licencias de Conducir, Vehículos automotores y no motorizados de transporte terrestre.
- **Art. 161° D.S. Nro. 016-09-MTC-RNT.- REDUCCIÓN DE LA VELOCIDAD.-** El conductor de un vehículo debe reducir la velocidad de éste, cuando se aproximen o cruce intersecciones, túneles, calles congestionadas y puentes, cuando transite por cuestas, cuando se aproxime y **tome una curva** o cambie de dirección, cuando circule por una vía estrecha o sinuosa, cuando se encuentre con un vehículo que circula en sentido contrario o cuando existan peligros especiales con respecto a los peatones u otros vehículos o por razones del clima o condiciones especiales de la vía.

VI. ANEXOS:

- Croquis
- Acta Inspección Técnica Policial
- Acta de Localización y Recojo de evidencias.
- Acta de Examen del vehículo de placa de rodaje 4770-3V.
- Informe Técnico Mecánico N° 018-2021-SUBCOMGEN-FRENPOL-CAJ/DIVOPUS-UPIAT, del 11MAY2021.

Cajamarca, 16 de mayo de 2021.

PERSONAL PNP

INSTRUCTOR



[Handwritten signature]
C.P. 31662125
Lindsay E. Correa Diaz
S.O. (M)



[Handwritten signature]
SA - 31420997
Merl C. CHUQUILIN SILVA
S1 PNP

V°B°



[Handwritten signature]
OA - 347314
Dany BAUTISTA GAYOSO
CAB PNP25
JEFE DE LA UNIDAD DE PREVENCIÓN
E INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO