



FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIA POLÍTICA

Escuela Profesional de Derecho

TESIS

**“EL INFORME TÉCNICO POLICIAL Y LA DETERMINACIÓN DE
LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE
TRÁNSITO, FISCALÍA PROVINCIAL, BAGUA GRANDE, 2020”**

PRESENTADO POR:

Bach. Llontop Yovera, Henry

ASESORES:

**Dr. EDWIN BARRIOS VALER
MG. PABLO FELIPE MIRANDA MIRANDA**

PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE ABOGADO

BAGUA GRANDE – PERÚ

2021

Dedicatoria

A Dios, quien es dueño de
nuestras vidas.

A la memoria de mi madre.

Al cariño y acompañamiento de
mi esposa e hijas.

Henry.

Agradecimiento

A toda mi familia, por su apoyo permanente.

A las personas que contribuyeron para que este trabajo culmine con éxito.

El autor.

Reconocimiento

A la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, por las facilidades otorgadas.

A la PNP Bagua por el apoyo brindado.

Índice

Dedicatoria.....	ii
Agradecimiento	iii
Reconocimiento	iv
Índice	v
Resumen	vii
Abstract.....	viii
INTRODUCCIÓN.....	ix
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	10
1.1 Descripción de la realidad problemática	11
1.2 Delimitación de la investigación	13
1.3 Problemas de investigación	14
1.4 Objetivos de la investigación.....	14
1.5 Hipótesis y variables de la investigación.....	15
1.5.1 Hipótesis general	15
1.5.2 Hipótesis específicas	15
1.5.3 Variables.....	16
1.6 Metodología de la investigación.....	19
1.6.1 Tipo y nivel de investigación	19
1.6.2 Método y diseño de la investigación	19
1.6.3 Población y muestra de la investigación	20
1.6.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos	21
1.6.5 Justificación, Importancia y Limitaciones de la investigación.....	21
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	24
2.1 Antecedentes de la investigación.....	24
2.2 Bases legales.....	30
2.3 Bases teóricas	31
2.3.1 El Informe Técnico Policial (ITP).....	31
2.3.2 La Responsabilidad penal	38
2.4 Definición de términos básicos	41

CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE	
RESULTADOS	44
3.1 Análisis de tablas y gráficos.....	44
3.2 Discusión de resultados.....	55
3.3 Conclusiones	59
3.4 Recomendaciones	60
3.5. Fuentes de información	61
ANEXOS.....	66
Anexo 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA.....	67
Anexo 2: PROPUESTA LEGISLATIVA.....	69
Anexo 3: MATRIZ DE ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	72
Anexo 4: MATRIZ DE ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	75
Anexo 5: FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO.....	78

Resumen

La investigación surgió ante la necesidad de estudiar dos variables importantes en el accionar de la PNP y del Ministerio Público: Los Informes Técnicos Policiales y la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, además, el objetivo general del estudio se orientó a determinar la influencia del ITP en la determinación de la responsabilidad penal en tales hechos, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande.

El proceso investigativo se enmarcó en las investigaciones de tipo básica con alcance descriptivo correlacional, enfoque cuantitativo y diseño no experimental. La recolección de información se cumplió utilizando la técnica encuesta aplicada a una muestra integrada por 18 efectivos policiales a quienes se les suministró dos cuestionarios referidos a cada una de las variables. Los datos acopiados se procesaron mediante la estadística descriptiva e inferencial.

Los resultados derivados del estudio indican que la mayoría de encuestados (77,8%) califica al ITP de nivel influyente, además, el valor 0,862 obtenido al calcular el índice de correlación, permitió concluir que existe relación positiva alta entre ambas variables, indicando que a mayor influencia del ITP habrá mayor acreditación para determinar la responsabilidad penal.

Palabras clave: Informe Técnico Policial, responsabilidad penal, delitos dolosos, delitos culposos.

Abstract

The research arose from the need to study two important variables in the actions of the PNP and the Public Ministry: Police Technical Reports and criminal responsibility in cases of traffic accidents, in addition, the general objective of the study was oriented to determine the influence of the ITP in the determination of criminal responsibility in such events, in the Bagua Grande Provincial Prosecutor's Office.

The investigative process was framed in basic type investigations with correlational descriptive scope, quantitative approach and non-experimental design. Information collection was accomplished using the survey technique applied to a sample made up of 18 police officers who were given two questionnaires referring to each of the variables. The collected data were processed using descriptive and inferential statistics.

The results derived from the study indicate that the majority of respondents (77.8%) qualify the ITP as influential, in addition, the value 0.862 obtained when calculating the correlation index, allowed to conclude that there is a high positive relationship between both variables, indicating that the greater the influence of the ITP, the greater the accreditation to determine criminal responsibility.

Keywords: Police Technical Report, criminal responsibility, malicious crimes, negligent crimes.

INTRODUCCIÓN

La investigación focalizó su análisis en la relación entre las variables Informe Técnico Policial y la responsabilidad penal en casos específicos de accidentes de tránsito; de allí que se partió de la premisa que el accionar policial actualmente está dirigido a cuidar el orden social y prevenir delitos, además, realizar investigación criminal, en circunstancias que se genera la comisión de ilícitos, de allí que en los últimos tiempos se está haciendo énfasis en que el personal PNP sea capacitado para cumplir con idoneidad dicha actividad, de allí que se planteó la interrogante ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020?. El trabajo policial se halla regulado en el Decreto Legislativo 1267 y su Reglamento, Decreto Supremo 026-2017-IN, donde se especifica la tarea de investigación criminalística.

El aspecto metodológico de la investigación indica que se hizo un estudio de tipo básico, con alcance correlacional, de enfoque predominantemente cuantitativo y su diseño fue no experimental; además, se generó un nuevo conocimiento sobre la relación entre variables, de modo que sus hallazgos servirán como aporte teórico, y complementarán el conocimiento habido, asimismo, la investigación reportó beneficio para que las instituciones involucradas tengan información actualizada de las variables investigadas, sin embargo, se tuvo limitación para recoger mayor cantidad de información en el Ministerio Público, por motivo de la emergencia sanitaria por el COVID 19.

El contenido presente plan de investigación está constituido en cinco capítulos: El Capítulo I: Planteamiento del problema, donde se describe la problemática, se la delimita, se formula el problema de investigación; asimismo, se precisan los objetivos, hipótesis y variables; de igual modo, se indica la metodología de la investigación. En el Capítulo II: Marco Teórico, incluye los antecedentes de estudio, bases legales y teóricas y se definen los términos básicos. En el Capítulo III: Presentación, análisis e interpretación de resultados,

en el cual se analizan las tablas y gráficos, se discuten los resultados obtenidos, se indican las conclusiones, las recomendaciones y las fuentes de información; en la parte final, se incluyen los respectivos anexos.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1 Descripción de la realidad problemática

Estudiar la problemática relativa al Informe Técnico Policial (ITP) para determinar la responsabilidad penal en hechos de accidentes de tránsito en el ámbito nacional, conduce a partir de la idea que en circunstancias derivadas de este tipo de accidentes se genera consecuencias que muchas veces resultan nefastas; en ese contexto, se requiere la implementación de procesos que garanticen la adecuada investigación desde la intervención de la Policía Nacional del Perú hasta la determinación de la responsabilidad penal por parte del operador de justicia.

Asimismo, el abordaje de las variables estudiadas conllevó a rescatar las ideas de Varas (2020), para quien antes de la declaratoria de emergencia sanitaria, cotidianamente se difundían noticias acerca de la ocurrencia de diferentes “accidentes de tránsito”, que producen perjuicios materiales y perjuicios a las personas. Hechos generados ante la realización de determinadas acciones peligrosas en el contexto de la convivencia en colectivo. Bajo esta mirada, la ocurrencia de accidentes de tránsito constituye una seria y preocupante problemática que genera tanto responsabilidad civil como penal.

De igual manera, Valdivia (2017) coincide que se toma conocimiento casi cotidianamente sobre diferentes accidentes de tránsito con resultados penosos, en los que perjudica la integridad física o la vida de un transeúnte o de los pasajeros de un vehículo automotor. Las cantidades que se publican cada año expresan tal problemática, donde continúa la gran cantidad de accidentes producidos en los últimos tiempos, tornándose en un

preocupante riesgo social por los perjuicios que se producen; hecho que pone en evidencia el comportamiento antijurídico tanto del conductor como en muchos casos del propio.

Frente a ello, en el D. L. 1267 que regula la Ley de la Policía Nacional del Perú, en su Artículo 19, se precisa la competencia de la PNP, considerándola como el agente comprometido con la fiscalización de la observancia de las pautas de tránsito ya sea de los transeúntes de la infraestructura vial como de quienes prestan servicios de transporte, no obstante, a pesar de que la PNP ha adoptado una responsabilidad de valiosa significatividad, específicamente en el procedimiento investigativo penal a cargo del Ministerio Público, no se tiene efectivos policiales experimentados, especializados y capacitados, asimismo, con capacidad para manejar los instrumentos técnicos adecuados a efectos de que permitan al fiscal demostrar la comisión del delito, obteniendo los elementos probatorios suficientes para determinar la responsabilidad penal; en ese contexto, se requiere fortalecer la competitividad policial así como el vínculo PNP – Fiscalía.

También sobre el tema, para Zubiarte (2019) el problema en nuestro país también pasa porque hay aspectos limitantes para que los efectivos de la PNP cuenten con todos los equipos tecnológicos a fin de que sus múltiples operaciones, específicamente, las investigativas en casos de accidentes de tránsito, les permitan investigar los pormenores de tales hechos y presentar resultados objetivos y válidos para poder determinar fehacientemente la responsabilidad penal de los involucrados, aspecto a lo que se añade la carencia de capacitación del personal policial para realizar adecuadamente una operación con el conocimiento técnico y sistemático necesario; de igual manera, que las disposiciones establecidas en el código de tránsito resultan insuficientes a efectos de disminuir la ocurrencia de los accidentes de tránsito.

También sobre el tema, para Enríquez y Arrollo (2020) el trabajo policial asociado a la investigación criminalística se halla abandonada por los investigadores peruanos. No existen análisis meticolosos, divulgaciones, estudios sistemáticos, lo que está ocasionando que en algunas partes desestiman y menosprecian el accionar de la PNP en materia investigativa o detectivesca, dando poca importancia al ITP.

A nivel de la Fiscalía Provincial de Utcubamba se vienen registrando diversos accidentes de tránsito y, como corresponde, la PNP dentro de sus funciones se contempla su participación en la investigación de un hecho como derivación de una incidencia de tránsito, con esa facultad, los efectivos policiales preparados para atender estos casos e investigar, realizan las diligencias que corresponden, al término de la investigación policial se elabora el ITP, es decir, los policías competentes están llamados a secundar al Ministerio Público en el proceso de investigación preparatoria; procedimiento que está regulado según normativa pero del cual no se tenía información actualizada sobre si el ITP como producto de la labor de la PNP especializada constituye elemento influyente para que el fiscal proceda a establecer la responsabilidad penal en asuntos de accidentes de tránsito en el ámbito seleccionado, de allí que surgió la necesidad de obtener ese nuevo conocimiento, a fin de saber si los ITP tienen la valoración correspondiente por el Ministerio Público, responsable de dirigir el aspecto jurídico en la comisión de delitos, en su posición de encargado de la acción penal.

1.2 Delimitación de la investigación

1.2.1 Delimitación espacial

La labor investigativa prevista fue ejecutada en la localidad de Bagua Grande, ubicada en la provincia de Utcubamba y la Región Amazonas. Espacio geográfico considerado como eje de comunicación entre la zona nororiental con la región San Martín, por donde pasa “la carretera marginal de la selva, Fernando Belaúnde Terry”; ámbito con mucha dinámica económica y con afluencia de transeúntes, donde se ha incrementado

hechos de tránsito con lesiones que muchas veces van acompañadas de muertes, incrementando la carga procesal del Ministerio Público.

1.2.2 Delimitación social

En el estudio fueron involucrados diversos agentes, así: Autoridades de la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, efectivos de la PNP de la Unidad responsable de Accidentes de Tránsito, el asesor de la UAP y el investigador. Cada agente jugó una función trascendente en la ejecución de la investigación.

1.2.3 Delimitación temporal

La puesta en ejecución del presente plan de investigación se ejecutó en el período comprendido entre abril y agosto del 2021, comprendiendo desde la planificación hasta la evaluación y comunicación de los resultados alcanzados.

1.2.4 Delimitación conceptual

La investigación se respaldó en los aportes de las teorías: Teoría del riesgo, según la cual en la determinación de responsabilidad de un hecho ilícito se toma en consideración la acción de riesgo o peligro desarrollada por quien resulta causante de la comisión del delito; asimismo, la Teoría de la distribución social de daños cuyo planteamiento principal se orienta a asignar responsabilidad civil o penal mediante la asociación de la falla humana evidenciada por los involucrados. Asimismo, se asumió la conceptualización de ambas variables, así, el Informe Técnico Policial hace referencia al documento escrito donde se desarrolla técnicamente el proceso de ocurrencia de un accidente de tránsito, detallando las incidencias, diligencias y conclusiones que el personal especializado de la PNP registra con la finalidad de que su intervención en la investigación sea tomada en cuenta por el personal operador de justicia competente. (Quispe, 2019)

Por su parte, la variable responsabilidad penal se refiere a la atribución de la obligación jurídica impuesta a un sujeto a quien se le atribuye la comisión de una “acción antijurídica” establecida como delito en el marco

legal, ante la cual debe enfrentar, al resultar autor de la misma, sabiendo que ello acarreará derivaciones jurídicas. (Conceptos Jurídicos, 2017)

1.3 Problemas de investigación

1.3.1 Problema General

¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?

1.3.2 Problemas Específicos

- a. ¿Cuál es la valoración de los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?
- b. ¿Cuáles son los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?
- c. ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos dolosos, en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?
- d. ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos, en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?

1.4 Objetivos de la investigación

1.4.1 Objetivo General

Determinar cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

1.4.2 Objetivos Específicos:

- a. Identificar el nivel de valoración de los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.
- b. Identificar los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.
- c. Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos dolosos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.
- d. Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

1.5 Hipótesis y variables de la investigación

1.5.1 Hipótesis general

El Informe Técnico Policial influye positivamente en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.

1.5.2 Hipótesis específicas

HE1. Es de nivel influyente los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

HE2. Los factores contributivo y determinativo permiten determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

HE3. El Informe Técnico Policial influye positivamente para determinar la responsabilidad penal en delitos dolosos en caso de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.

HE2. El Informe Técnico Policial influye positivamente para determinar la responsabilidad penal en delitos culposos en caso de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.

1.5.3 Variables

Definición conceptual:

Variable 1: Informe Técnico Policial:

Es el documento donde se reconstruye un accidente de tránsito, proporcionando un cúmulo de datos que posibilitan el análisis de la accidentalidad y su investigación que se incluyen en los diferentes procedimientos legales. (Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2020)

Definición operacional:

Variable 1: Informe Técnico Policial:

Constituye el instrumento que elabora el efectivo policial luego de haber realizado la investigación correspondiente cuando se produce un accidente de tránsito, el mismo que es elevado a la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, se evaluó desde la percepción de los efectivos policiales de la jefatura PNP considerando sus dimensiones.

Definición conceptual:

Variable 2: Responsabilidad penal:

Se la considera como la consecuencia legal que proviene de la comisión de un acto tipificado dentro del Código Penal como infracción; por ello, crean responsabilidad penal las acciones u omisiones que vulneren la vida y la integridad física o psicológica como bienes protegidos por el ordenamiento jurídico. (Milans, 2016)

Definición operacional:

Variable 2: Responsabilidad penal:

Se refiere al resultado jurídico en una situación en la que se origina una trasgresión de la ley, es decir, en circunstancias que una persona perpetra actos advertidos como ilegales, en el marco de un accidente de tránsito, donde se pueden producir delitos dolosos o culposos.

1.5.3.1 Operacionalización de las variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES	Nivel de valoración
V. 1: INFORME TÉCNICO POLICIAL	Es el documento donde se reconstruye un accidente de tránsito, proporcionando un cúmulo de datos que posibilitan el análisis de la accidentalidad y su investigación que se incluyen en los diferentes procedimientos legales. (Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2020)	Constituye el instrumento que elabora el efectivo policial luego de haber realizado la investigación correspondiente cuando se produce un accidente de tránsito, el mismo que es elevado a la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020, se evaluará desde la percepción de los efectivos policiales de la Jefatura PNP, considerando sus dimensiones.	Motivación de la intervención	Conocimiento del hecho	Influyente Poco influyente No Influyente
				Criterios adoptados	
			Diligencias realizadas	Diligencias de apoyo al Ministerio Público	
				Diligencia por iniciativa propia.	
Análisis de los sucesos	Objetividad del análisis				
	Valor en la determinación de la responsabilidad penal				
V. 2: RESPONSABILIDAD PENAL	Se la considera como la consecuencia legal que proviene de la comisión de un acto tipificado dentro del Código Penal como infracción; por ello, crean responsabilidad penal las acciones u omisiones que vulneren la vida y la integridad física o psicológica como bienes protegidos por el ordenamiento jurídico. (Milans, 2016)	Se refiere al resultado jurídico en una situación en la que se origina una trasgresión de la ley, es decir, en circunstancias que una persona perpetra actos advertidos como ilegales, en el marco de un accidente de tránsito, donde se pueden producir delitos dolosos o culposos.	Responsabilidad penal en delitos dolosos	Comisión de delitos dolosos	Acreditada Medianamente acreditada No acreditada
				Análisis de la sanción por delitos dolosos	
			Responsabilidad penal en delitos culposos	Comisión de delitos culposos	
				Análisis de la sanción por delitos culposos	

1.6 Metodología de la investigación

1.6.1 Tipo y nivel de investigación

a) Tipo

El proceso investigativo previsto adoptó el tipo básico de investigación porque se orientó a generar un nuevo conocimiento sobre el comportamiento de las variables, en el contexto seleccionado, además, se aplicó el enfoque predominantemente cuantitativo ya que se concentró en recopilar datos con la finalidad de probar la hipótesis formulada, además, las deducciones que se alcanzaron fueron indicadas cuantitativamente. (Hernández, Fernández y Baptista, 2014)

b) Nivel de investigación

La investigación fue de alcance descriptivo correlacional, esto, puesto que previa a la evaluación del índice de correlación entre las variables se describió puntualizando la situación actual de las categorías en el grupo muestral elegido; lo correlacional se explica en el hecho que el estudio estuvo orientado a establecer la asociación entre el Informe Técnico Policial y la responsabilidad penal, en base a la percepción de los efectivos policiales encargados del área de accidentes de tránsito en la Jefatura PNP.

1.6.2 Método y diseño de la investigación

a) Método

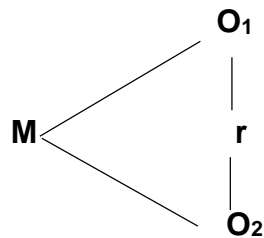
A nivel general, se utilizó el método cuantitativo porque los datos se cuantificaron como resultado de un procesamiento estadístico. Además, se requirió el apoyo en los métodos teórico lógicos como el inductivo el cual hizo posible el abordaje de sucesos determinados respecto al Informe Técnico Policial y la responsabilidad penal desde la apreciación de las unidades de análisis incluidas en la muestra seleccionada, de igual manera, se creyó preciso complementarlo con el método deductivo puesto que basándose en el análisis de los sucesos específicos fue factible elaborar las

conclusiones finales acerca de las variables. Finalmente, se aplicó el método hipotético-deductivo porque se formuló una hipótesis, la misma que se sometió al proceso de comprobación para confirmarla.

b) Diseño de la investigación:

Se adoptó el diseño no experimental en la medida que no fueron manejadas intencionalmente las categorías y, fue transversal en la medida que la recolecta de datos se operó en un momento determinado.

El diseño elegido se esquematizó del modo siguiente:



Dónde:

M: Muestra integrada por los efectivos policiales PNP.

O₁: Información acopiada de la variable ITP

O₂: Información acopiada de la variable responsabilidad penal

r: Correlación entre variables.

1.6.3 Población y muestra de la investigación

a) Población:

En el trabajo investigativo, la población comprendió completamente a los efectivos policiales de la Jefatura PNP Bagua responsables del área de accidentes de tránsito, que, en total suman 18 unidades de análisis.

b) Muestra:

Tratándose de una población poco amplia, también se consideró como muestra a los 18 efectivos PNP ya indicados, bajo esa perspectiva, se le califica como una muestra censal o poblacional (Claros, 2018), en

consecuencia, no se aplicó ninguna modalidad de muestreo, se adoptó como criterio de inclusión que todas las unidades de análisis sin exclusión conformen la muestra, entonces, no se excluyó a ningún efectivo PNP del área correspondiente.

1.6.4 Técnicas e instrumentos de recolección de datos

a) Técnicas

A efecto de asegurar la recaudación de información y teniendo en cuenta las particularidades de la investigación proyectada, se recurrió al uso de la técnica la encuesta, consistente en proponer a los sujetos de la muestra un conjunto de preguntas que deberán responder ya sea por escrito o vía virtual, gracias a esta técnica fue viable conocer el estado y valoración jurídica de los ITP, así como el establecimiento de la responsabilidad penal en casos de incidentes de tránsito; además, con el apoyo de la técnica estadística resultó posible verificar la existencia o no de correlación entre ambas variables.

b) Instrumentos

Los instrumentos que permitieron el acopio de datos fueron dos cuestionarios; uno de ellos, para conocer la consistencia de los ITP y, el otro para evaluar la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito; ambos fueron de elaboración propia del investigador y sus ítems guardaron concordancia con las dimensiones e indicadores de cada variable, además, constaron de preguntas con respuestas de selección múltiple.

1.6.5 Justificación, Importancia y Limitaciones de la investigación

a) Justificación

El trabajo de indagación se realizó en razón de que existe la necesidad de saber la situación existente en las variables Informe Técnico Policial y responsabilidad penal, desde la percepción de los recursos

humanos policiales del área correspondiente, incluidos en el grupo de la muestra, de igual manera, se orientó a determinar estadísticamente si existe correlación entre ellas, en tal razón, el estudio se justifica en las siguientes razones:

Desde la razón teórica, se trabajaron dos variables importantes: Informe Técnico policial y responsabilidad penal en el contexto de una dependencia del Ministerio Público, ambas variables contienen aspectos esenciales para que un juzgador determine una sanción jurídica, de allí que se sustentó en fundamentos teóricos y judiciales, los mismos que permitieron dar consistencia al estudio y garantizaron que la información como parte de sus resultados resultase confiable.

En la razón metodológica, el estudio se preocupó por dar un tratamiento metodológico adecuado a las variables, debiendo para ello describir su estado y, fundamentalmente, buscó conocer qué tanto, ellas se hallan asociadas, asimismo, exigió la aplicación de técnicas y herramientas para recolectar información, que se pondrán al alcance de futuros investigadores.

En la razón social, la investigación estudió hechos sociales que muchas veces traen consigo resultados lamentables para las personas y para la sociedad, los accidentes de tránsito y su incremento constituye una realidad preocupante y la normativa contempla cómo debe intervenir a fin de que se evalúe la participación de las personas involucradas a fin de determinar su responsabilidad social y, sobre todo, penal.

Finalmente, el estudio se justifica en razones de orden legal ya que se analizaron los hechos que concurren en los incidentes de tránsito desde el punto de vista jurídico indicando qué tanto las decisiones a nivel de PNP y Ministerio Público son resultado de un trabajo coordinado y ajustado a lo establecido en la normativa vigente.

b) Importancia

La investigación resultó importante pues sus resultados no solo aportaron nuevos conocimientos sino también que hizo posible identificar aquellos aspectos que deberían mejorarse en el abordaje metodológico de la investigación de un accidente de tránsito, donde intervienen tres instituciones públicas: PNP, Ministerio Público y Poder Judicial, verificando si de una instancia a otra se aplican los criterios jurídicos correspondientes.

c) Factibilidad de la investigación

La investigación proyectada resultó factible de realizar ya que ésta dispuso del tiempo suficiente, asimismo, se contó con todos los recursos necesarios de orden económico, humano y material, con los mismos que fue posible recoger la información imprescindible a fin de conocer el estado de las variables y determinar si el Informe Técnico Policial que se genera en la PNP, cuenta con valor probatorio en la investigación preparatoria bajo responsabilidad del Ministerio Público (Fiscalía Provincial), con el propósito de que se adopte una decisión ante el ilícito penal.

d) Limitaciones del estudio

La variable Informe Técnico Policial no ha sido trabajada desde la investigación de manera amplia, de allí que una de las limitaciones para el estudio se refiere a la limitada información para abordar teóricamente esta variable, lo cual obligó al investigador a aportar sus propias apreciaciones o conocimientos; asimismo, la escasa cantidad de trabajos de investigación actualizados sobre las variables en el contexto local, se procuró superar mediante la exploración adelantada en las diversas “bases de datos” y fuentes informativas de carácter alternativo. Otra limitante para el estudio estuvo referida a la emergencia sanitaria por la pandemia, la misma que no permitió la aplicación directa y personal de los instrumentos elaborados para recolectar los datos requeridos, toda vez que el acceso es limitado a los archivos de las entidades encargadas de operar justicia y ventilar los hechos de accidentes de tránsito, se buscó superar accediendo por la vía virtual o con el uso de redes sociales.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de la investigación

Antecedentes Internacionales

En Ecuador, Freire (2018) abordó: *“Los derechos de las víctimas de lesiones causadas por accidente de tránsito menores a tres días dentro del Código Orgánico Integral Penal”*; su objetivo se orientó a proponer la modificatoria del Art. “152 del Código Orgánico Integral Penal” ya que actualmente no contempla las “lesiones con incapacidad menor a tres días”; se realizó un estudio de nivel descriptivo, con metodología basada en el análisis bibliográfico y documental; se recogió datos de una muestra de 50 unidades de análisis, hallando que existe un vacío en el código respecto a los derechos de las víctimas en el caso señalado; sus conclusiones indican que existe una falta de tipificación de algunas infracciones causan inseguridad jurídica en las víctimas, además, debe prevalecer el principio de legalidad para imponer una sanción.

En Colombia, Forero (2017) estudió *“Criterios para la determinación de Responsabilidad Penal en delitos cometidos en accidentes de tránsito, en la jurisprudencia colombiana”*; su objetivo persiguió establecer los criterios para atribuir responsabilidad penal en delitos ocasionados por tales accidentes; se trata de un estudio de alcance descriptivo, basado en la metodología analítica y con enfoque cualitativo; sus resultados se orientaron a delimitar cada una de las figuras jurídicas “dolo eventual y la culpa con representación” que se administran en casos de accidentes de tránsito, y también analizar si la aplicación hipotética actual resulta acertada o no; se concluye que superada la confusión entre las dos figuras jurídicas, no puede elegirse el que origina mayor agravio al inculpado, pues se podría violar sus derechos.

Huh (2017), en México investigó *“La policía en el Sistema Penal Acusatorio en México”*; se planteó como objetivo analizar la organización estructural y las labores realizadas por los policías dentro del sistema de justicia penal; se trata de un estudio monográfico de carácter descriptivo, basado en el análisis teórico y documental; como resultado de su análisis concluye destacando el rol esencial de la policía otorgado a partir de los nuevos paradigmas en el sistema de justicia penal, en el cual se norma y regula las funciones del policía en el sistema jurídico, de allí la trascendencia de que el personal policial dedicado a la investigación de casos y delitos esté suficientemente capacitado pues de su labor efectiva dependerá la decisión de la sanción.

También en Ecuador, Pauta (2017) investigó *“Los partes policiales y los informes periciales ante la vulneración de la seguridad jurídica y la responsabilidad estatal”*; se planteó como objetivo redactar un escrito donde se analice crítica y jurídicamente, acerca de la ausencia de preparación especialista de los peritos de la policía; se trata de un estudio descriptivo con enfoque cualitativo, basado en la metodología estudio de casos y análisis de hechos reales; como resultado del análisis de casos se concluye que la incorrecta confección de los partes policiales e informes periciales acarrear como resultado directo la violación de derechos humanos reconocidos por ley, de igual manera, se vulneran el principio al debido proceso, a la defensa y a la presunción de inocencia, entre otros.

En Bolivia, Huarachi (2015) abordó *“Incorporación del artículo 261 bis al Código Penal Boliviano para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito”*; su finalidad se orientó a elaborar e incorporar el artículo correspondiente; fue un estudio descriptivo con enfoque mixto; sus hallazgos señalan que se considera al peatón, detrás del conductor, el responsable secundario en casos de accidentes en las vías de tránsito; una de sus principales conclusiones indica que la tarea de determinar la responsabilidad ya sea civil como penal concierne a las autoridades competentes de administrar justicia.

En España, González (2014) investigó *“Las diligencias policiales y su valor probatorio”*; su objetivo apuntó a analizar el proceso de diligencias policiales en diferentes hechos o delitos y su importancia en la determinación de una sanción; fue un estudio de alcance descriptivo con enfoque cualitativo y diseño no experimental; luego del análisis de la ejecución de los procedimientos policiales concluye que las diligencias iniciales desarrolladas por personal policial resultan básicas, e influyen en el posterior proceso, de allí la exigencia de que se ejecuten correctamente a fin de no viciar el resultado final.

En Ecuador, Ochoa (2014) abordó *“La responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito y la seguridad jurídica de la víctima”*; su finalidad fue efectuar un estudio judicial respecto a la responsabilidad solidaria en los delitos cometidos en hechos de tránsito; estudio caracterizado por ser de tipo básico a nivel descriptivo; encontró que los accidentes de tránsito están originados como resultado de la negligencia tanto de peatones como de transportistas, de allí que se debe determinar la responsabilidad compartida de ambos sujetos.

Antecedentes Nacionales

En Huánuco, Ciriaco (2021) estudió *“La pericia de tránsito en los delitos de accidente de tránsito en la Fiscalía Provincial de Huánuco-2018”*; su objetivo persiguió establecer la metodología que se utiliza cuando se realiza una pericia de tránsito en los casos ya indicados; fue un trabajo de carácter aplicado, con alcance descriptivo y explicativo, con diseño correlacional y transversal; su principal resultado señala que el 99% de fiscales encuestados afirma que valora como suficiente el Informe Pericial que realiza la policía para iniciar la investigación preliminar; se concluye básicamente que si el informe de pericia realizado por la PNP no es realizado

convenientemente, se puede generar falta de proporcionalidad de los principios y los derechos.

En Huaraz, Saavedra (2020) investigó *“Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito”*; el objetivo planteado se orientó a conocer en qué medida, se le concede el valor probatorio que este documento tiene para el operador de justicia; se realizó un estudio descriptivo con metodología cualitativa y diseño no experimental; como resultado principal se halló que a los informes técnicos policiales no se les otorga el valor objetivo por parte de los juzgadores; su conclusión principal confirma sus hallazgos, señalando que dicho informe no es valorado de manera objetiva por los juzgadores que conducen el proceso penal.

En Arequipa, Cabana (2019) investigó *“Influencia de los informes técnicos policiales, como elemento de prueba, en la toma de decisiones por parte del Ministerio Público, en los delitos de lesiones y homicidios culposos derivados de accidentes de tránsito, en la Tercera Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Arequipa”*; se planteó como objetivo “evaluar si los informes técnico-policiales cumplen los requerimientos necesarios para ser considerados como elementos de prueba” (p. 10); se halló que el 76% de fiscales encuestados considera que los hechos de tránsito constituyen el principal criterio que adoptan para la resolución de casos de lesiones culposas y muerte causadas por accidentes de tránsito son; en tanto que, solo el 24% de ellos responde que el elemento más significativo son las conclusiones de los ITP; concluye que el Ministerio Público investigado adopta decisiones, en delitos de lesiones y homicidios culposos producidos en accidentes de tránsito, tomando en consideración solo las conclusiones consignadas en los ITP, aunque de modo referencial.

En Lima, Quispe (2019) abordó *“El valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo causado por accidentes de tránsito, Distrito Judicial de Lima Norte”*; su objetivo persiguió establecer qué valía

probatoria se le concede al ITP; este trabajo fue de alcance descriptivo, con enfoque cualitativo y diseño hermenéutico; los resultados de la investigación señalan que al ITP no se le otorga un valor probatorio concluyente; se arribó a la conclusión de que en delitos de homicidio culposo producido a causa de incidentes de tránsito, el ITP al no ser valorado como elemento probatorio se requiere que su valoración debe descansar en que su elaboración debe ajustarse a la rigurosidad de las diligencias y procedimientos empleados, además, la confirmación con las conclusiones obtenidas a través de demás medios probatorios y la objetividad con que se haya elaborado las deducciones consignados en el informe.

También en Lima, Castillo (2019) abordó *“Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú”*; su objetivo se orientó a determinar la responsabilidad penal del peatón que comete imprudencia y negligencia en hechos de accidentes de tránsito; la investigación fue básica y de enfoque cualitativo encuadrándose en la teoría fundamentada; el investigador concluye principalmente indicando que la responsabilidad penal impuesta cuando el peatón actúa con imprudencia y negligencia requiere la inclusión de una normativa de carácter penal, debiéndose formular un proyecto de ley donde se imponga una sanción punitiva.

En Huaura, Valdez (2018) investigó *“Informe policial y su influencia en la formalización de la investigación preparatoria en el marco del modelo procesal acusatorio garantista en el Distrito Judicial de Huaura”*; su objetivo general indica valorar qué tan efectivo resulta el ITP para formalizar la investigación inicial enmarcada en el “modelo procesal acusatorio garantista”; corresponde a una investigación con nivel descriptivo y enfoque cuantitativo; sus resultados indican que el ITP influye en la investigación preparatoria formalizándola en el contexto del mencionado ejemplo, esto, porque aporta elementos de convencimiento que puede ser útil para que el Fiscal acredite la comisión de un probable hecho delictuoso y particularizar a su causante; concluye que el ITP apoya significativamente la labor que

realiza el Fiscal quien puede disponer la formalización de la investigación preparatoria.

En Juliaca, Molero (2015) estudió *“La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la Provincia de Cusco”*; se propuso lograr el análisis de las diversas normas jurídicas y dictámenes a fin de proponer alternativas para determinar la responsabilidad civil o penal en los casos señalados; se trata de un trabajo descriptivo explicativo, basado en el análisis documental; los resultados obtenidos precisan que de los 40 procesos judiciales examinados el 29% se hallan en proceso, además, los restantes fueron archivados sin fallo; su principal conclusión señala: se analizó comparativamente los hechos de tránsito denunciados penalmente y la estimación de la reparación civil.

Antecedentes Locales

A nivel local no se registran estudios investigativos que aborden las dos categorías en estudio, sin embargo, se encontró a Tello (2019), estructuró *“Modelo de Gestión del Talento Humano para mejorar la producción policial en la División de Protección de Carreteras Policía Nacional del Perú – Bagua”*, en cumplimiento al Artículo 166° de la Constitución Política del Perú, donde se precisa que una finalidad primordial de la PNP es la vigilancia y control de las fronteras; su objetivo se encaminó a proponer un modelo alternativo de gestión del personal y lograr que se incremente su productividad laboral; metodológicamente, su alcance fue descriptivo con propuesta y no experimental su diseño; uno de sus resultados resalta la desmotivación en el trabajo de la mayoría de efectivos; se concluyó que diversos factores limitan la producción policial, resultando la rotación del personal como la trascendental, ameritando la propuesta de un modelo de gestión alternativo.

2.2 Bases legales

Dentro del soporte legal se incluyen las normas oficiales en las que se respalda el estudio:

- *“La Constitución Política del Perú”*: Considerada como la ley fundamental del país, es la que prima por encima de todas las leyes existentes y en base a ella es que se maneja el derecho, la justicia y las reglas en el Perú. Nadie puede desconocerla pues es inviolable y todos los peruanos estamos llamados a cumplirla. Constituye parte de la base legal porque establece el derecho a la integridad de la persona, que pudiera verse afectada ante un hecho de accidente de tránsito.
- *“El Nuevo Código Procesal Penal”* aprobado mediante Decreto Legislativo N° 957 en el año 2004; en su Artículo 67 instituye el cumplimiento de la función de investigación de la Policía Nacional ya sea por iniciativa propia o a solicitud del Ministerio Público, facultándosele para efectuar las diligencias de urgencia e indispensables para obviar sus derivaciones; de igual manera, fija que el personal PNP encargado de realizar labores de investigación tienen la obligación de ayudar al Ministerio Público a fin de realizar la investigación preparatoria.
- *El Decreto Legislativo N° 1267 - Ley de la PNP*: Donde se precisa la necesidad de modernizar a la Policía Nacional del Perú, a fin de optimar el desempeño policial y acercarla a la ciudadanía, tornándola en más transparente, eficaz y que responda de manera apropiada y oportuna las exigencias de carácter interior, seguridad ciudadana y orden público; así como la salvaguardia de la población nacional, requiriéndose que la PNP asuma organización y estructura innovada que posibilite el ejercicio de sus competencias y desempeñar sus ocupaciones en beneficio de la población. En el marco de esta norma se instituye la participación de la PNP en hechos de accidentes de tránsito.

- *Ley N° 27181 - Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre*: Norma que instituye las disposiciones universales de orden económico, organizacional y reglamentario en materia de transporte y tránsito por tierra e impera en todo el territorio nacional.
- *Manual para el Desarrollo del Plan de Investigación (Convenio Ministerio Público – PNP)*: Documento marco que ha sido elaborado de manera conjunta entre el Ministerio Público y la Policía Nacional del Perú, a efectos de reforzar el proceso de “Reforma Procesal Penal”, en estricta observancia de las funciones reconocidas para ambas entidades estatales dentro de la Constitución Política del Perú. Asimismo, dicho documento posibilita establecer mejor coordinación entre ellas, en pro de alcanzar superiores resultados que, a su vez, viabilizarán el ejercicio de una justicia más eficaz.
- *La Resolución de la Comandancia General N°044-2021.CG.PNP/EMG* fechada en marzo-09-2021: Donde se aprobó el “Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito” el mismo que ha sido difundido para que las diferentes unidades de las Comisarías de todo el país tengan conocimiento del proceso de intervención de la PNP para la investigación correspondiente.

2.3 Bases teóricas

2.3.1 El Informe Técnico Policial (ITP)

2.3.1.1 Teorías que respaldan la investigación

Teoría del riesgo

Esta teoría surge como respuesta al problema moral en el cual el autor del perjuicio se constituía en “víctima económica del accidente”, por tanto, debe indemnizar el suceso perjudicial, aún cuando pudiera probar su no culpa. En esencia, esta teoría, si bien supone la responsabilidad del sujeto

activo por el perjuicio originado, por tanto, se toma en cuenta que es la acción peligrosa o riesgosa desarrollada por el autor. (Ramos, 2019)

Siguiendo a Ramos (2019, citando a Osterling y Castillo, 2004), bajo esa perspectiva, para la inculpación de responsabilidad al autor únicamente le basta garantizar las condiciones que establecen la hipótesis de responsabilidad civil, y que el comportamiento generador del perjuicio se haya generado por una conducta riesgosa o un bien peligroso. Un aspecto cuestionado a esta teoría es que resulta cabalmente aplicable a casos de acciones extremadamente riesgosas, no así en casos de accidentes comunes en los cuales el autor y la víctima, están en la misma situación de riesgo, por ejemplo, el conductor de un vehículo y un peatón que cruza la calle de manera distraída).

Teoría de la distribución social de daños

Según esta teoría, la realización del accidente o perjuicio resulta una consecuencia inalterable en el acontecer de determinadas acciones, por tal razón, en estos hechos, la finalidad es la compensación económica de la víctima. Un planteamiento de esta teoría, se refiere a que es incuestionable que, en el mundo actual, las prácticas realizadas por las personas incluyen en cierta medida un riesgo, este es el planteamiento central de esta teoría, que hace mención tanto a la compensación económica de la víctima como a la generación ineludible de accidentes. Además, para Ramos (2019, citando a De Tragzenies, 2001) la aplicación de esta teoría menciona los casos automovilísticos fatídicos, en los cuales uno y otro chofer se culpa mutuamente y el juzgador posee conflicto para imputar la falta a uno solo.

El argumento planteado por esta teoría a fin de determinar la responsabilidad es relacionar el error humano estadísticamente inevitable con el azar. De este modo, si no se produce el perjuicio, el inculpado de la falta no sufre castigo. En resumen, es posible aseverar que el perjudicado con el daño se constituye en el foco de la responsabilidad extracontractual,

de igual modo, la compensación resulta ser el propósito primordial de todo el procedimiento (y no la sanción).

Estas son las principales teorías que fundamentan el abordaje teórico de las dos variables en estudio, las mismas que sintetizan el binomio delito – sanción / perjuicio – castigo, que el juzgador toma en consideración en su análisis y tratamiento jurídico.

2.3.1.2 Concepto de Informe Técnico Policial

Para el Club Europeo de Automovilistas de Chile (2020) el informe técnico pericial es el documento donde se reconstruye un accidente de tránsito, proporcionando un cúmulo de datos que posibilitan el análisis de la accidentalidad y su investigación que se incluyen en los diferentes procedimientos legales y es valorado “como prueba de cargo por jueces y tribunales”; asimismo, permiten determinar objetivamente la responsabilidad penal de las partes involucradas.

El informe técnico constituye un escrito a través del cual se recolecta técnica y secuencialmente la información sobre un accidente de tránsito, con el propósito de confirmar o desvirtuar las hipótesis formuladas y determinar las causas ya sean concluyentes como contribuyentes. (Bastidas y Quinteros, 2014)

A decir de los juristas Enríquez y Arrollo (2020), hay letrados que conciben al ITP como sinónimo de “atestado policial”, sin embargo, constituye el documento considerado como eje significativo para un investigador de la PNP, en tanto concierne a la fase terminante del proceso de investigación criminal.

Igualmente, al ITP se le define como la serie ordenada de diligencias que efectivo policial especializado y competente ha de efectuar en el espacio geográfico o ámbito en el cual se ha producido la comisión del potencial delito. (Cabana, 2019)

Según la Policía Nacional del Perú (2016) el ITP es el documento que se elabora como derivación de las diligencias ejecutadas ante la probable comisión de delitos a la validez del “Nuevo Código Procesal Penal (Decreto Legislativo N° 957)”, el mismo que en su versión original será remitido a la autoridad correspondiente del Ministerio Público.

De acuerdo a Quispe (2019) el ITP es aquel escrito que abarca el raciocinio de carácter técnico respecto al desarrollo del accidente de tránsito, de igual manera, la información que respalda el elemento importante, las conclusiones, en relación a los factores que contribuyeron al suceso. Su elaboración está a cargo del personal PNP que labora en las Unidades Especializadas para las investigaciones de tales eventos para su correspondiente diligencia a la autoridad legal conveniente.

2.3.1.3 Información contenida en un ITP

El ITP en caso de accidente debe contener, según Castro (2017), la siguiente información básica:

La fecha y hora del accidente; la ubicación del lugar donde se produjo el accidente; la marca y modelo y número de placa del o los vehículos involucrados; nombres del o los ocupantes de la o las unidades móviles y las referencias del seguro; asimismo, información proporcionada por los testigos del hecho; las manifestaciones de los testigos y del o los choferes; de igual manera, la descripción de los daños materiales y humanos; también, un esquema del accidente, así como, observaciones sobre la normativa de tránsito violadas; igualmente, se requiere anotaciones referentes al estado del clima y de las carreteras. Conclusiones a las que llega el efectivo policial luego de examinar el accidente producido.

Posteriormente, el ITP ha de ser evaluado como un medio de prueba a nivel de fiscalía y poder judicial. Sin embargo, es posible que se pueda

presentar solicitud de un peritaje se parte con la finalidad de anular el valor probatorio del ITP. También puede ocurrir que el fiscal considere que no concurren indicios razonables a fin de formalizar la denuncia correspondiente, igualmente, puede determinarse el archivamiento de la investigación atendiendo a que las lesiones se produjeron por el accionar de la propia víctima. (Castro, 2017)

Entonces, el ITP contiene información importante siempre y cuando sea elaborado con criterio técnico especializado, cuyo contenido debe consignar las averiguaciones realizadas conveniente y objetivamente.

2.3.1.4 El ITP y su valor probatorio en la determinación de culpa en un accidente de tránsito

Sabiendo lo que es el ITP cabe preguntarse si ayuda a probar la culpabilidad o responsabilidad penal, la respuesta dada por los entendidos es que no obligatoriamente, si bien se considera a ITP como un recurso esencial como elemento de prueba o evidencia y un buen medio útil para los abogados, directa y concluyentemente no consigue establecer quién asume la culpabilidad en el accidente, o la responsabilidad penal del delito; esto, porque el efectivo policial especializado sólo aporta su opinión respecto a lo sucedido y ésta puede ser no objetiva o variar, además, es el juzgador quien determinará la responsabilidad; de otro lado, las entidades aseguradoras presentarán su propia evaluación o informe, la misma que puede diferir del ITP elaborado por el policía comisionado. (Asociación de abogados de Worby Vecchio Edelman, 2019)

Figuroa (2015) afirma que constituye el recurso de derecho procesal penal, cuya finalidad es pormenorizar las actividades y actividades de investigación que realiza la autoridad policial con el propósito de darle a conocer al Fiscal.

Por su parte, Pauta (2017) considera que el ITP o parte policial en su país Ecuador constituye “un elemento informativo o referencial”, en otras palabras, a través de él se informa o da a conocer respecto al accidente o infracción de tránsito, sin embargo, de ningún modo logra constituirse en un elemento probatorio ni establecerá señal de responsabilidad.

2.3.1.5 Dimensiones

Atendiendo a lo considerado por Figueroa (2015) todo ITP debe contener las circunstancias que determinaron la intervención de la PNP, además, el conjunto de diligencias realizadas y el análisis de los sucesos materia de investigación. En base a este aporte, se visualiza tres aspectos en el ITP, que se asumirán como dimensiones:

En cuanto a la dimensión *motivación de la intervención*, se refiere a los antecedentes, circunstancias o motivaciones que determinaron la intervención de la PNP, pudiendo ser la comisión de un delito, la ocurrencia de un accidente de tránsito u otros, hechos de los cuales la PNP toma conocimiento vía telefónica, vía denuncia presencial o cuando se estaba realizando una ronda policial. Dentro de esta dimensión se considerará como indicadores: Conocimiento del hecho y criterios adoptados, es decir, las circunstancias motivadoras para que la PNP decida hacer una intervención en caso de accidente de tránsito.

La dimensión *diligencias realizadas*, está referida a la realización de actos perentorios e ineludibles de carácter investigativo con el requisito de levantar las actas respectivas y hacer de conocimiento urgente al fiscal responsable de la averiguación. El efectivo PNP encargado del ITP realizará las diligencias de investigación que resulten ineludibles a fin de que se desenmarañen los sucesos ya sea porque se le solicitan o por iniciativa propia. Los indicadores que permitirán evaluar esta dimensión son: diligencias de apoyo al Ministerio Público y diligencia por iniciativa propia.

Finalmente, la dimensión *análisis de los sucesos materia de investigación*, consiste en examinar de manera pormenorizada el o los hechos sucedidos, además, las evidencias encontradas, las declaraciones registradas, las pericias realizadas y cualquier detalle que resulte importante para esclarecer la imputación; por tal motivo, el ITP adjuntará los documentos más significativos y trascendentes para deslindar responsabilidad penal. En esta dimensión se considerarán como indicadores: Objetividad del análisis y valor del ITP para determinar la responsabilidad penal. Todas estas dimensiones del ITP estarán centradas en la actuación de la PNP en casos de accidentes, en el ámbito donde se hará la investigación.

2.3.1.6 Los accidentes de tránsito

Un accidente de tránsito suele considerársele como un suceso inesperado, el mismo que se origina espontáneamente, en el que suceden perjuicios humanos y materiales, en el cual participa uno o muchos vehículos; puede suceder en cualquier tiempo o circunstancia y a cualquier chofer. (Ruiz, s/f)

También se le conceptualiza como el suceso, hecho u ocurrencia fortuita e impremeditada, a consecuencia de un peligro, de un evento de origen previsible, cuyas consecuencias no deseables, infortunadas o dañosas, acarrearán una infracción o responsabilidad, en virtud de impericia, imprudencia o negligencia producida en un espacio transitable en el cual participa directa o indirectamente el componente humano, en algunos casos animal y mínimamente un vehículo en tránsito. (PNP, 2020)

Para Caso (2020) un accidente de tránsito constituye un hecho o acontecimiento, en el cual necesariamente participa el componente “hombre, vehículo, vía y medio ambiente”, como derivación de un peligro predecible, generado por la impericia, negligencia o imprudencia, con resultados peligrosos, como muerte, lesiones o daños materiales.

Para garantizar que el ITP contribuya a determinar la responsabilidad penal se requiere que el efectivo PNP responsable de elaborar los ITP posea un determinado perfil, dentro del cual estén presentes las cualidades siguientes: Que sea honesto, es decir, ser una persona íntegra e incorruptible; que sea imparcial, quiere decir, adoptar juicios de valor libre de influencias o inclinaciones; que sea buen observador, con capacidad para percibir los hechos de manera acuciosa poniendo atención hasta en los mínimos detalles; que asuma actitud ética, es decir un comportamiento en el que predomine la práctica de valores. (Pauta, 2017)

2.3.2 La Responsabilidad penal

2.3.2.1 Concepto

Para Conceptos Jurídicos (2017) la responsabilidad penal hace referencia al “deber jurídico” que se le imputa a un sujeto que hubiera cometido una trasgresión o un delito o estuviera comprometido en la realización de tal hecho.

Por su parte, Milans (2016) considera a la responsabilidad penal como la derivación legítima que proviene de la comisión de un acto tipificado dentro del Código Penal como infracción; por ello, crean responsabilidad penal las acciones u omisiones que vulneren la vida y la integridad física o psicológica como bienes protegidos por el ordenamiento jurídico.

Según Oramos (2010) se entiende por responsabilidad penal es aquella obligación que surge de la comisión de un ilícito en circunstancias que a éste se le considera como una infracción penal, por estar irremediamente asociada su validez en función al concepto de la pena. Entonces, el legislador / juzgador caracteriza un hecho prohibido como infracción teniendo en consideración la política legislativa.

Para Zuluaga (2013) la responsabilidad penal constituye la derivación jurídica en circunstancias que se produce un quebrantamiento de la ley, es decir, cuando una persona comete hechos predichos como ilegales, lastimando o colocando en riesgo un la indemnidad corporal o física de las personas o también un bien material.

Para entender la responsabilidad penal en materia de incidentes de tránsito es conveniente partir de la idea que un accidente se constituye en delito cuando ocasiona lesiones peligrosas o graves e incluso provocando la muerte; asimismo, en casos donde los implicados se hallan en estado de embriaguez; también, cuando se conduce sin contar con la licencia correspondiente, con licencia falseada o se maneja mientras dicha licencia se halla suspendida. En circunstancias que una persona se ve implicada en un accidente de tránsito resulta forzoso estar al tanto de lo que se puede demandar en la vía penal y de qué manera se debe exponer correctamente la denuncia en esta vía penal. (Zuluaga, 2013)

2.3.2.3 Dimensiones

Atendiendo a que la responsabilidad penal surge cuando que se produce un quebrantamiento de la ley, es decir, un delito, por ello, hay dos aspectos o figuras a tener en cuenta para determinar la responsabilidad penal; la primera, se denomina “dolo”, entendido como la voluntad en la comisión de un delito y, segundo, “la culpa”, concebida como la falta de cuidado que conduce a la persona a cometer un delito. Sobre el tema, en el Art. 11 del Código Penal del Perú, instituye que los delitos solamente pueden cometerse de forma “dolosa o culposa”. (Ministerio de Justicia, 2015)

Entonces, las dimensiones que se adoptaron para evaluar a la responsabilidad penal son:

Responsabilidad penal en delitos dolosos, se refiere a cuando la persona adopta una conducta respaldada ya sea en lo cognitivo, (tener

conocimiento) o ya sea en lo volitivo (querer hacerlo), por ello el ordenamiento jurídico, califica a aquel sujeto que actúa o comete la falta con pleno conocimiento pero también quiere su ejecución, “tipificándola dolosamente”, dado que conoce que su actuación es objetivamente característica, estableciendo los dos componentes del dolo (Forero, 2017). Para la evaluación de esta dimensión se formulan como indicadores: Conocimiento de la acción, es decir, la persona sabe que con su acción va a conseguir un “resultado antijurídico”, es consciente de lo que hace y, el indicador querer dicho resultado.

Responsabilidad penal en delitos culposos, dimensión referida a cuando la persona que comete un delito no lo hace de manera intencionada ni decide voluntariamente a cometer dicho ilícito; en un delito culposo por lo general el autor del mismo tiene la perspectiva de presentir el peligro que producirá con su conducta o comportamiento, aunque al proceder de manera imprudente, negligente o inepta permite que ocurran los hechos. En esta clase de delito concurre el no cumplimiento de una obligación de cuidado; además, significa esencialmente que el inculpado originó la muerte de otro individuo a causa de un accidente que no fue planeado, tal es el caso de los accidentes de tránsito que suceden cotidianamente en las carreteras. En este hecho, el juez establecerá el nivel de culpa a fin de emitir su condena. Para evaluar esta dimensión se proponen como indicadores a: Delitos culposos por negligencia, por imprudencia o por impericia. (Paredes, 2015)

2.3.2.3 Factores para determinar la responsabilidad penal en accidentes de tránsito

Para Arapa (2019) existen “factores determinantes” en circunstancias que se produce un accidente de tránsito, entendiéndolos como “la causa basal del accidente”, vale decir, constituye la razón primordial y prevalencia en tales hechos, la que ocasionó cualquier accidente de tránsito, este factor resulta muy apreciable a fin de lograr determinar los hechos fehacientes que conduzcan a establecer la responsabilidad del conductor que operaba en el vehículo o de los peatones.

Asimismo, se considera a los “factores contributivos” generadores del accidente de tránsito; incluye a todos los factores que se constituyen en una “consecuencia o condicionantes del suceso”, que, según el “Manual de normas y procedimientos para intervención e investigación de accidentes de tránsito, 2013” (p. 20), disminuyen su valor cuando se trata de analizar comparativamente, con el causal primordial; significa que, son cualesquiera que de alguna manera comprenden las responsabilidades de un chofer al transitar en la vía y como lo indica su propia denominación, contribuyen a la consecuencia conclusiva del accidente de tránsito. (Arapa, 2019)

Para emitir una decisión respecto a la existencia de responsabilidad penal en un hecho de tránsito a nivel fiscal, es necesario una adecuada incorporación y valoración de los elementos de prueba idóneos a fin de contrastar, complementar o posibilitar una mejor apreciación de los hechos materia de investigación; donde el representante del Ministerio Público ha de respaldar sus disposiciones en criterios técnicos, como son los ITP tanto como teniendo en cuenta los resultados de casos de accidentes de tránsito en los últimos años. Es posible la no existencia de una conveniente estimación de los ITP que corresponde a los operadores de justicia del Ministerio Público, aplicable a componentes como falta de conocimiento técnico, complicación de los mismos legajos policiales o el incumplimiento de los requerimientos necesarios para la incorporación de los informes en un proceso penal, influenciando de manera negativa los informes policiales en la adquisición de fallos del Ministerio Público. (Cabana, 2019)

2.4 Definición de términos básicos

- **Accidente de tránsito:**

Hacer referencia a cualquier hecho lesivo que ocasiona en personas o cosas como resultado del transporte. Son sucesos que se producen en las vías públicas por donde los peatones transitan o viajan, siendo una de sus

más habituales expresiones el encuentro de coches o cuando un peatón o peatones resultan atropellados. (Ciriaco 2021)

- **Bien jurídico penalmente protegido**

Hace referencia a cualquier bien o valor de la existencia de los seres humanos que es protegido por la ley. Puede ser “tangible o intangible”, apreciado como valioso a un grado que consigue una garantía legal de no ser vulnerado por el accionar de un tercero. (Universidad de Navarra, s/f)

- **Delito:**

Está referido al conjunto de conductas que conducen a un hecho ilícito. (Varas, 2020)

- **Diligencia:** Son las acciones o los trámites administrativos que se realizan para lograr un propósito. (Tello, 2019)

- **Dolo:**

Se produce cuando el sujeto perpetra un delito intencionalmente. (Vásquez, 2020)

- **Culpa:** Se da cuando el sujeto comete un delito sin mediar intención alguna. (Lazarte, 2020)

- **Informe Técnico Policial:**

Constituye el detalle que deriva de la averiguación a nivel policial pudiendo ser ésta por función, o a petición de parte, en dicho proceso se requiere de la intervención de los efectivos policiales competentes, con mayor exigencia si los hechos investigados resultan complejos. (Valdez, 2018)

- **Responsabilidad penal:**

Constituye una consecuencia jurídica procedente de la comisión de un acto por un sujeto imputable y caracterizado en la ley penal, siempre y cuando

tal hecho sea contradictorio al orden legal, es decir, se le catalogue como antijurídico y punible. (Forero, 2017)

- **Sujeto Activo:**

Se considera a la persona a quien se le imputa cuando realiza un acto o la tentativa u omisión lo que constituía su deber advertir, quebrantando de esa manera la Ley penal tipificada o establecida. (Freire, 2018)

- **Sujeto Pasivo:**

Se denomina a la persona quien recibe el perjuicio, en otras palabras, constituye la víctima o quien soportó el daño. (Freire, 2018)

CAPÍTULO III: PRESENTACIÓN, ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

3.1 Análisis de tablas y gráficos

A continuación, se presentan los resultados en concordancia con los objetivos específicos propuestos:

Objetivo específico 1: Identificar el nivel de valoración de los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

Tabla 1

Informe Técnico Policial en casos de accidentes de tránsito en Fiscalía Provincial – Bagua Grande 2020.

VALORACIÓN	Dimensiones						Informe técnico policial	
	Motivación de la intervención		Diligencias realizadas		Análisis de los sucesos		f _i	%
	f _i	%	f _i	%	f _i	%		
Influyente	12	66.7	9	50.0	10	55.6	14	77.8
Poco influyente	6	33.3	9	50.0	8	44.4	4	22.2
No influyente	0	0.0	0	0.0	0	0.0	0	0.0
TOTAL	18	100	18	100	18	100	18	100

Fuente: Base de datos cuestionario sobre informe técnico policiales.

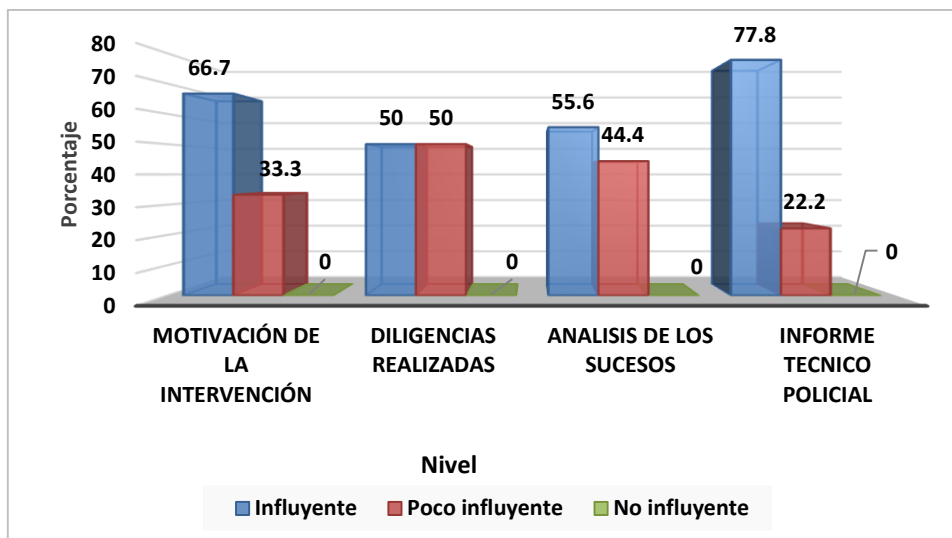


Figura 1

Informe Técnico Policial en casos de accidentes de tránsito en Fiscalía Provincial – Bagua Grande 2020.

Se visualiza las derivaciones obtenidas respecto al ITP, según dimensiones: En la *Motivación de la intervención*, para el 66,7% de efectivos policiales hay predominio del nivel influyente, para el 33,3% de nivel poco influyente; asumiéndose que la PNP interviene porque ha tomado conocimiento del hecho y los criterios motivacionales adoptados son los más adecuados. En el componente *Diligencias realizadas*, el 50,0% lo evalúa de nivel influyente y poco influyente respectivamente, indicando que los efectivos de la PNP ejecutan las diligencias en apoyo al Ministerio Público y las diligencias por iniciativa propia, en hechos de accidentes de tránsito. Respecto al *Análisis de los sucesos*, el 55,6% la considera de nivel influyente y el 44,4% de nivel poco influyente; se infiere que los ITP son elaborados con objetividad y veracidad.

En términos generales, respecto a la valoración de la variable Informe Técnico Policial, se halló que el 77,8% lo cataloga de nivel influyente, en tanto que el 22,2% en el nivel poco influyente. Según los resultados descritos, desde la percepción de los efectivos policiales quienes tienen directa competencia, existe un nivel influyente de los ITP de los accidentes de tránsito en la toma de decisiones por parte de la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, cuando se trata

de determinar la responsabilidad del conductor infractor, por cuanto dicho documento constituye una recopilación de la información sobre un accidente de tránsito.

Objetivo específico 2: Identificar los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

Alcanzar este objetivo demandó realizar una entrevista a la Abog. Lady Diana Núñez Díaz, Fiscal Adjunta de la Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Utcubamba; asimismo, fue pertinente para tener mayores elementos de análisis; la información obtenida se sistematiza en la siguiente matriz:

Interrogantes	Respuestas brindadas
1. ¿Cumplen los Informes Técnico Policiales los requerimientos necesarios para ser considerados como elementos de prueba? ¿Por qué?	A nivel de esta fiscalía sí, porque estos informes son elaborados por personal especializado considerados como peritos de la PNP, quienes en compañía del representante del Ministerio Público, realizan todas las diligencias, se asientan actas respectivas y todo lo actuado se incluye en el ITP, ofreciéndolos como elementos de prueba en el requerimiento de acusación y usados en el juicio oral a fin de que el juez emita su sentencia.
2. ¿Cuán importante resulta para Ud. el Informe Técnico Policial cuando debe determinar la responsabilidad penal en delitos culposos o dolosos, derivados de un accidente de tránsito? ¿Por qué?	El ITP es de gran importancia para determinar la responsabilidad penal en delitos culposos o dolosos, derivados de un accidente de tránsito pues ellos contienen las diligencias y actas de inspección técnico policial, asimismo, las pericias de dosaje etílico emitidas por peritos de la PNP, la pericia accidentológica donde se establecen los factores del accidente de tránsito y el causante del mismo, y quien causó el mismo a efecto de que el fiscal determine la presunta responsabilidad del hecho.

<p>3. ¿Qué factores toma en cuenta para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito?</p>	<p>En relación a estos hechos se toman en cuenta los factores determinantes y contributivos, dentro de ellos se incluye al ITP donde se establece la conducta que ha infringido la norma de cuidado y/o haya quebrantado las normas de tránsito que ha producido el accidente de tránsito con desenlace de lesiones y/o muerte, por inobservancia del “Reglamento Nacional de Tránsito”. También la pericia mecánica de daños que permite establecer la operatividad y buen funcionamiento de los vehículos intervinientes en el accidente de tránsito.</p> <p>La pericia de dosaje etílico que permita establecer si los conductores de los vehículos colisionados y/o del vehículo del accidente de tránsito se encontraba o no en estado de ebriedad</p> <p>El certificado médico legal que establece las lesiones y el quantum de las mismas o el respectivo informe pericial de necropsia que establece las causas de la muerte.</p> <p>La inspección técnica policial que permite observar las evidencias que nos van a dar una orientación de la posible forma y circunstancias como ocurrieron los hechos.</p> <p>La pericia accidentológica me permite establecer quién causó el accidente de tránsito y los factores contribuyentes y determinantes del mismo. Asimismo, con todo ello determino si hubo o no imprudencia, negligencia o impericia por parte del presunto responsable del accidente de tránsito</p>
---	---

Análisis e interpretación de la información

La información proporcionada permite afirmar lo siguiente:

- A nivel de la Fiscalía Provincial Corporativa de Bagua Grande – Utcubamba al ITP se le atribuye un valor probatorio, por constituir un instrumento al que se le otorga la calidad de prueba confiable, idónea y efectiva porque es resultado de la actuación inteligente de diversos actores preparados y especializados quienes valiéndose de métodos científicos investigaron los hechos en pro de esclarecerlos y brindan a los operadores de justicia determinar la responsabilidad penal y tomar una decisión ajustada a ley.
- Los factores que la fiscalía toma en cuenta para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito son los denominados “determinativos” (negligencia, imprudencia, impericia) y “contributivos” (conducir en estado de ebriedad, fallas en el vehículo por no mantenimiento, condiciones en que se halla la vía, el estado en el medio ambiente)

En conclusión:

El ITP tiene valor probatorio porque permite conocer al detalle la ocurrencia del accidente de tránsito, determinando los factores contributivo y determinativo a tener en cuenta para que el fiscal competente logre determinar la responsabilidad penal en el hecho investigado en base a lo aportado por los peritos de la PNP.

Objetivo específico 3: Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos dolosos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

*Previamente se creyó conveniente evaluar la contingencia y correlación a nivel de variables, es decir, entre el Informe Técnico Policial y Responsabilidad Penal en casos de accidentes de tránsito en la Fiscalía provincial de Bagua Grande.

Tabla 2

Contingencia entre Informe Técnico Policial y Responsabilidad penal

Variables		Responsabilidad penal			Total	
		No acreditada	Medianamente acreditada	Acreditada		
Informe técnico policial	No influyente	Recuento	0	0	0	0
		% del total	0,0%	0,0%	,0%	0,0%
	Poco influyente	Recuento	0	4	0	4
		% del total	0,0%	22,2%	,0%	22,2%
	Influyente	Recuento	0	1	13	14
		% del total	0,0%	5,6%	72,2%	77,8%
	Total	Recuento	0	5	13	18
		% del total	0,0%	27,8%	72,2%	100,0 %

Fuente: Base de datos cuestionario informe técnico policial y responsabilidad penal.

Se visualiza los resultados referentes a la relación entre Informe Técnico Policial y Responsabilidad penal, donde para ITP poco influyente el 22,2% le corresponde el nivel medianamente acreditada de la Responsabilidad penal; para el 5,6% nivel influyente es para el ITP y nivel medianamente acreditada en responsabilidad penal; en tanto, para el 72,2% de ITP nivel influyente le corresponde el nivel acreditada de la Responsabilidad penal.

Tabla 3

Coefficiente de correlación entre Informe Técnico Policial y Responsabilidad penal.

CORRELACIÓN		Informe Técnico Policial	Responsabilidad penal
Informe técnico policial	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	1,000	0,862*
	Sig. (bilateral)	.	0,000
	N	18	18
Responsabilidad penal	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	0,862*	1,000
	Sig. (bilateral)	0,000	.
	N	18	18

La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral)

Fuente: Base de datos cuestionario Informe Técnico Policial y Responsabilidad Penal.

El procesamiento estadístico indica que existe correlación al nivel 0,01 (bilateral) entre Informe Técnico Policial y Responsabilidad penal. Al efectuar la prueba de hipótesis aplicando el estadístico Tau-b de Kendal, se tiene el valor que equivale a 0,862 el mismo que tiene asociada una probabilidad (significación asintótica) igual a 0,000. En base a que esta probabilidad (denominada nivel crítico o nivel de significación observado) es muy reducida y el valor logrado del estadístico se ubica en el rango <0,70 – 0,89>, conducen a asumir que existe relación positiva alta entre ambas variables.

*Resultados de la contingencia y correlación entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos dolosos.

Tabla 4

Contingencia entre Informe técnico policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos dolosos.

Variables		Responsabilidad penal en delitos dolosos			Total	
		No acreditada	Medianamente acreditada	Acreditada		
Informe técnico policial	No influyente	Recuento	0	0	0	
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	
	Poco influyente	Recuento	0	4	0	4
		% del total	0,0%	22,2%	0,0%	22,2%
	Influyente	Recuento	0	3	11	14
		% del total	0,0%	16,7%	61,1%	77,8%
Total	Recuento	0	7	11	18	
	% del total	0,0%	38,9%	61,1%	100,0%	

Fuente: Base de datos cuestionario informe técnico policial y responsabilidad penal.

Se visualiza los hallazgos con respecto a la contingencia entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos dolosos, donde para ITP de nivel poco influyente con 22,2% le corresponde el nivel medianamente acreditada de la Responsabilidad penal en delitos dolosos y, para el 61,1% de ITP de nivel influyente, le corresponde una Responsabilidad penal en delitos dolosos de nivel acreditada.

Tabla 5

Coeficiente de correlación entre Informe técnico policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos dolosos.

CORRELACIÓN		Informe técnico policial	Responsabilidad penal en delitos dolosos
Informe técnico policial	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	1,000	0,670*
	Sig. (bilateral)	.	0,006
	N	18	18
Responsabilidad penal en delitos dolosos	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	0,670*	1,000
	Sig. (bilateral)	0,006	.
	N	18	18

La correlación es significativa al nivel 0,01 (bilateral)

Fuente: Base de datos de cuestionario Informe Técnico Policial y Responsabilidad Penal.

Se visualiza la existencia de correlación significativa al nivel 0,01 (bilateral) entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos dolosos en accidentes de tránsito. Sometiendo a prueba la hipótesis, aplicando el estadístico Tau-b de Kendal el resultado adoptó el valor de 0,670, el mismo que se haya coligada a una probabilidad (significación asintótica) equivalente a 0,006. Considerando que tal probabilidad resultó muy pequeña, asimismo, que el valor hallado con el estadístico, está localizado en el rango <0,40 – 0,69>, razón suficiente para asumir la existencia de relación positiva moderada con tendencia a alta entre la variable ITP y la dimensión escogida.

Objetivo específico 4: Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.

*Resultados de la contingencia y correlación entre el Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos.

Tabla 6

Contingencia entre Informe técnico policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos.

Variables		Responsabilidad penal en delitos culposos			Total	
		No acreditada	Medianamente acreditada	Acreditada		
Informe técnico policial	No influyente	Recuento	0	0	0	0
		% del total	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
	Poco influyente	Recuento	1	3	0	4
		% del total	5,6%	16,7%	0,0%	22,2%
	Influyente	Recuento	0	4	10	14
		% del total	0,0%	22,2%	55,6%	77,8%
	Total	Recuento	1	7	10	18
		% del total	5,6%	38,9%	55,6%	100,0%

Fuente: Base de datos de cuestionario informe técnico policial y responsabilidad penal.

La tabla citada muestra los hallazgos concernientes a la relación entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos, se visualiza que para el ITP de nivel poco influyente 16,7% le corresponde el nivel medianamente acreditada de la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos; para el 22,2% ITP de nivel influyente, le corresponde nivel medianamente acreditada de la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos y según el 55,6% la valoración influyente del ITP le corresponde nivel acreditada de la responsabilidad penal en delitos culposos.

Tabla 7

Coefficiente de correlación entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos.

CORRELACIÓN		Informe técnico policial	Responsabilidad penal en delitos culposos
Informe técnico policial	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	1,000	0,630*
	Sig. (bilateral)	.	0,008
	N	18	18
Responsabilidad penal en delitos culposos	Coeficiente de correlación Tau_b de Kendall	0,630*	1,000
	Sig. (bilateral)	0,008	.
	N	18	18

La correlación es significativa al nivel 0,01(bilateral)

Fuente: Base de datos Informe Técnico Policial y Responsabilidad penal

Se muestra en esta tabla, la existencia de correlación moderada al nivel 0,01 (bilateral) entre Informe Técnico Policial y la dimensión Responsabilidad penal en delitos culposos en accidentes de tránsito. Realizada la prueba de hipótesis, el estadístico Tau-b de Kendal alcanza el valor equivalente a 0,630, el mismo que se haya asociado a una probabilidad (significación asintótica) de valor 0,008. Atendiendo a que esta probabilidad resultó muy pequeña, asimismo, considerando que el valor derivado del estadístico se localiza en el rango <0,40 – 0,69>, es posible afirmar que existe relación positiva moderada entre el ITP y la dimensión evaluada.

3.2 Discusión de resultados

La investigación asumió el tipo básica con alcance correlacional, su punto de partida fue responder a la pregunta de investigación: ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?, entonces, el estudio respondió a la necesidad de abordar la asociación entre las variables ITP y la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en tal razón, se orientó a determinar tal influencia. Alcanzar este objetivo implicó asegurar el logro de los objetivos específicos, procediéndose a la elaboración de un cuestionario sobre el ITP cuyo baremo incluyó tres categorías: No influyente, poco influyente e influyente.

En esa perspectiva, el primer objetivo se orientó a identificar el nivel de valoración de los ITP en la entidad seleccionada, desde la percepción de los efectivos policiales; al respecto, los datos obtenidos indican que, de manera general, la mayoría de encuestados (77,8%) lo califica de nivel influyente; atendiendo a este resultado, desde la percepción de los efectivos policiales quienes tienen directa competencia, existe un nivel influyente de los ITP de los accidentes de tránsito en la toma de decisiones por parte de la fiscalía, cuando se trata de determinar la responsabilidad del conductor infractor, por cuanto dicho documento constituye la recopilación de la información sobre las ocurrencias y diligencias en un accidente de tránsito.

Estos hallazgos confirman el valor que le atribuyen al ITP, sobre un accidente de tránsito, los gestores del mismo ya que se trata de personal preparado y capacitado para cumplir tal función; idea que se respalda en lo señalado por Rosenfeld (2021) para quien los ITP de accidentes constituyen elementos importantes que contienen y transmiten información concisa, clara y muy significativa que ha de ser tomada en cuenta por la instancia que opera justicia. De igual manera, según Iglesia (2005) luego de ocurrido el accidente, la labor del personal competente resulta fundamental toda vez que el informe técnico redactado constituye un documento importante para conocer el

desarrollo del accidente e incluso los ITP denominados “informes de peritos” se incluyen como recurso de prueba a fin de ser valorada por el fiscal para determinar responsabilidades o el juez para emitir un fallo.

El segundo objetivo específico buscó identificar los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la fiscalía estudiada como instancia dependiente del Ministerio Público, cuya función principal es defender la legitimidad de los derechos de la ciudadanía y de los intereses públicos. El logro de este objetivo fue posible gracias a la aplicación de la entrevista a la Abog. Lady Diana Núñez Díaz, Fiscal Adjunta de la Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Utcubamba, a la luz de la interpretación de sus respuestas se puede inferir que a nivel de la entidad indicada, al ITP se le atribuye un valor probatorio, por constituir un instrumento al que se le otorga la calidad de prueba confiable, idónea y efectiva porque es resultado de la actuación inteligente de diversos actores preparados y especializados quienes valiéndose de métodos científicos investigaron los hechos en pro de esclarecerlos y brindan a los operadores de justicia determinar la responsabilidad penal y tomar una decisión ajustada a ley. A decir de esta magistrada, los factores que la fiscalía toma en cuenta para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito son los denominados “determinativos” (negligencia, imprudencia, impericia) y “contributivos” (conducir en estado de ebriedad, fallas en el vehículo por no mantenimiento, condiciones en que se halla la vía, el estado en el medio ambiente). Aseveraciones que también se respaldan en lo afirmado por Arapa (2019) el investigador reconoce la existencia de diversos factores que posibilitan a la autoridad competente determinar esos aspectos que favorecieron a la ocurrencia de un accidente de tránsito.

Atendiendo al alcance correlacional de la investigación, se creyó conveniente evaluar la asociación entre el Informe Técnico Policial y la Responsabilidad Penal en casos de accidentes de tránsito en la entidad jurisdiccional, al verificar la prueba de hipótesis mediante el estadístico Tau-b de Kendal, se halló el valor 0,862 el mismo que permitió asumir la existencia de una

relación positiva alta entre ambas variables, indicando que a mayor influencia del ITP habrá mayor acreditación para determinar la responsabilidad penal. Sobre el tema, es conveniente precisar que dada la influencia del ITP, es necesario que su elaboración cumpla con todas las exigencias requeridas a fin de que su condición de elemento probatorio sea tanto técnico como resultado de un proceso científico, ideas que se respaldan en las conclusiones a las que arribó Quispe (2019) donde el investigador señala que dentro de los criterios asumidos por el fiscal a fin de valorar ITP, sobre todo tratándose de delitos de homicidio culposo a causa de un accidente de tránsito, se cuenta su rigurosidad, en la medida que el ITP incorpore los resultados de la metodología aplicada, las pericias técnicas correspondientes y contenga el análisis e interpretación pormenorizados y corroborado con otros elementos de prueba.

Asimismo, con el logro del objetivo específico 3 fue posible establecer la influencia del ITP en la determinación de la responsabilidad penal en delitos dolosos en casos de accidentes de tránsito, a cargo de la Fiscalía Provincial antes indicada; de acuerdo a los resultados de la contingencia, se encontró que para el ITP de nivel influyente con 61,1% le corresponde una responsabilidad penal en delitos dolosos de nivel acreditada; dato igualmente respaldado en los resultados de la prueba de hipótesis donde el valor calculado de la correlación fue equivalente a 0,670, asumiéndose que existe relación positiva moderada con tendencia a alta entre la variable ITP y la dimensión responsabilidad en casos de delitos dolosos.

En cuanto al logro del objetivo específico 4, el procesamiento estadístico permitió establecer la influencia del ITP en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos en casos de accidentes de tránsito, en la entidad en mención, tal y como lo indican los resultados de la contingencia y correlación, donde, para el ITP de nivel influyente 55,6% le corresponde el nivel acreditada de la responsabilidad penal en delitos culposos; dato igualmente respaldado con la prueba de hipótesis, que brindó el valor equivalente a 0,630, en base al cual fue posible afirmar la existencia de una relación positiva moderada entre el ITP y la dimensión evaluada de la responsabilidad penal en caso de delitos culposos.

Los resultados derivados de la investigación conducen a asociarlos directamente con los estudios previos y establecer concordancia; así, con el estudio de Cabana (2019) quien, de modo similar, investigó los ITP como elementos de prueba, considerados por el Ministerio Público para adoptar decisiones en delitos producidos por accidentes de tránsito, el investigador halló que una mayoría significativa de fiscales encuestados considera que los ITP constituyen el principal criterio adoptado para determinar la responsabilidad penal; de igual modo, los fiscales conceden un alto valor probatorio a las conclusiones consignadas y plasmadas en estos instrumentales por el hecho de haber sido emitidos por personal capacitado para tal responsabilidad.

Igualmente, se halla correspondencia con González (2014) quien al investigar las diligencias realizadas por personal de la policía y el valor probatorio que le otorga el operador de justicia, recalca la importancia de las distintas diligencias que realiza la policía con criterio técnico y sistemático a efectos de poder determinar la responsabilidad penal y la correspondiente sanción; asimismo, se considera rescatable su conclusión donde señala que las diligencias iniciales desarrolladas por personal policial resultan básicas e influyen en el posterior proceso, de allí la exigencia de que se ejecuten correctamente a fin de no viciar el resultado final.

Finalmente, es oportuno señalar que como resultado del estudio se adopta como exigencia y aporte de la investigación la propuesta de modificatoria del Artículo 5 numeral 3 del Decreto Legislativo N° 1267 - Ley de la PNP para asegurar la formación, capacitación, especialización y perfeccionamiento conforme a la normatividad vigente y a las nuevas exigencias en el rol de la PNP.

3.3 Conclusiones

- a. Al identificar el nivel de valoración de los ITP en casos de accidentes de tránsito, se halló que para la mayoría de efectivos PNP (77,8%) es de nivel influyente para que la Fiscalía Provincial de Bagua Grande determine la responsabilidad del conductor infractor, por cuanto dicho documento constituye una herramienta de carácter técnico y sistemático.
- b. Los factores que en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande se toma en cuenta para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito son los “determinativos” (negligencia, imprudencia, impericia) y “contributivos” (conducir en estado de ebriedad, fallas en el vehículo por no mantenimiento, condiciones en que se halla la vía, el estado en el medio ambiente).
- c. Se estableció que el ITP influye positivamente en la determinación de la responsabilidad penal en delitos dolosos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, ya que, al probar la hipótesis, se halló el valor de 0,670, el mismo que indica la existencia de relación positiva entre la variable ITP y la dimensión de la responsabilidad penal evaluada.
- d. Se estableció que el ITP influye positivamente en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, toda vez que, al probar la hipótesis, se halló el valor de 0,630, el mismo que indica la existencia de relación positiva entre el ITP y la dimensión de la responsabilidad penal evaluada.

3.4 Recomendaciones

- a. A las autoridades de la PNP y del Ministerio Público, reforzar el trabajo conjunto, estableciendo las coordinaciones necesarias a efectos de que su participación ante la comisión de delitos por accidentes de tránsito coadyuve al esclarecimiento de los hechos y la determinación de la responsabilidad penal correspondiente.
- b. A los operadores de justicia de la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, seguir otorgando el valor probatorio al ITP, máxime si se trata de un elemento esencial que brinda información válida y confiable sobre la ocurrencia de sucesos y diligencias en casos de accidentes de tránsito.
- c. A las autoridades de la PNP, desarrollar programas de capacitación y especialización permanentes dirigidos al personal responsable de la intervención en accidentes de tránsito, con la finalidad que realicen sus funciones en su condición de peritos, con competencia e idoneidad.
- d. A las autoridades judiciales competentes, tomar en consideración la propuesta de modificatoria legislativa, alcanzada como aporte de la investigación, orientada a contribuir con el mejor desempeño del personal PNP.

3.5. Fuentes de información

- Arapa, D. K. (2019). *Identificación de los factores determinantes de los accidentes de tránsito fatales en las provincias de Arequipa, Caylloma e Islay 2013-2018*. [Tesis de maestría, Universidad Católica Santa María] Arequipa.
- Asociación de Abogados de Worby Vecchio Edelman. (2019). *Los accidentes de tráfico y los informes policiales*. <https://www.wvelaw.com/espanol/blog/2019/04/26/los-accidentes-de-traffic-y-198103>
- Bastidas, J. A. y Quinteros, M. (2014). *Análisis causal multinivel de accidentes de tránsito en la ciudad de Cúcuta*. [Tesis de grado, Pontificia Universidad Javeriana] Colombia.
- Cabana, Z. E. (2019). *Influencia de los informes técnicos policiales, como elemento de prueba, en la toma de decisiones por parte del Ministerio Público, en los delitos de lesiones y homicidios culposos derivados de accidentes de tránsito, en la Tercera Fiscalía Provincial Penal Corporativa de Arequipa 2015-2016*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional de San Agustín de Arequipa] Arequipa.
- Caso, Y. O. (2020). *El dolo eventual en los delitos por accidentes de tránsito en lima metropolitana, periodo 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Federico Villarreal] Lima.
- Castillo, O. S. (2019). *Regulación de la responsabilidad penal del peatón imprudente y negligente en el Perú*. [Tesis de grado, Universidad César Vallejo] Lima.
- Castro, G. E. (2017). *Responsabilidad de la empresa derivada de accidentes de tránsito con daños personales*. [Tesis de maestría, Universidad de Lima] Lima.
- Ciriaco, G. A. (2021). *La pericia de tránsito en los delitos de accidente de tránsito en la Fiscalía Provincial de Huánuco-2018*. [Tesis de grado, Universidad de Huánuco] Huánuco.
- Claros, C. O. (2018). *Muestra censal o poblacional*. <https://es.scribd.com/document/391608311/Muestra-Censal-o-Poblacional>
- Club Europeo de Automovilistas de Chile. (2020). *Investigación y Reconstrucción de Accidentes de Tránsito*. Artículo digital. <https://www.ceadechile.cl/servicios/investigacion-de-accidentes>
- Conceptos Jurídicos. (2017). *Responsabilidad penal*. <https://www.conceptosjuridicos.com/responsabilidad-penal/>

- Enríquez, J. y Arrollo, I. E. (2020). *¿Attestatus o dossier en el proceso penal peruano?* <https://lpderecho.pe/atestado-informe-proceso-penal-peruano/>
- Figueroa, C. (2015). *El informe policial*. https://www.mpfm.gob.pe/escuela/contenido/actividades/docs/4197_3._el_informe_policial.pdf
- Forero, C. J. (2017). *Criterios para la determinación de Responsabilidad Penal en delitos cometidos en accidentes de tránsito, en la jurisprudencia colombiana (2010- 2014)*. [Tesis de maestría, Universidad Santo Tomas, Bucaramanga] Colombia.
- Freire, M. S. (2018). *Los derechos de las víctimas de lesiones causadas por accidente de tránsito menores a tres días dentro del Código Orgánico Integral Penal*. [Tesis de grado, Universidad Regional Autónoma de los Andes] Ecuador.
- González, A. (2014). *Las diligencias policiales y su valor probatorio*. [Tesis doctoral, Universitat Rovira I Virgili – La Universidad Pública de Tarragona] Cataluña – España.
- Hernández, R., Fernández, C., Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación científica*. 5ta Ed. México: DF. MacGraw-Hill Interamericana Editores.
- Huarachi, V. (2015). *Incorporación del artículo 261 bis al Código Penal Boliviano para establecer la responsabilidad penal del peatón en accidentes de tránsito*. [Tesis de grado, Universidad mayor de San Andrés] Bolivia.
- Huh, M. E. (2017). *La policía en el Sistema Penal Acusatorio en México*. [Investigación, Universidad de Quintana Roo] México. <http://risisbi.uqroo.mx/handle/20.500.12249/1648>
- Iglesia, A. (2005). *Las dificultades de los jueces para la interpretación de los informes técnicos sobre accidentes de tráfico*. <http://creandoconciencia.org.ar/enciclopedia/accidentologia/judicial/DIFICULTAD-DE-INTERPRETACION-POR-LOS-JUECES.pdf>
- Lazarte, W. W. (2020). *Nivel de incidencia de accidentes de tránsito por ingesta de alcohol, en los casos de homicidio culposo en el distrito de Lambayeque – enero – julio del 2019*. [Tesis de grado, Universidad Señor de Sipán] Chiclayo.
- L.P. Pasión por el Derecho. (2021). *Manual de normas y procedimientos para la intervención e investigación de accidentes de tránsito*. Artículo digital.

- <https://lpderecho.pe/manual-normas-procedimientos-intervencion-investigacion-accidentes-transito/>
- Milans, M. (2016). *Responsabilidad penal*.
<http://milansabogados.com/tag/responsabilidad-penal>
- Ministerio de Justicia. (2015). *Protocolos de trabajo conjunto entre el Ministerio Público y Policía*. Edición Única. <https://www.minjus.gob.pe/wp-content/uploads/2015/01/3-Protocolos-de-Trabajo-Conjunto-entre-el-Ministerio-P%C3%BAblico-y-Polic%C3%ADa.pdf>
- Molero, J. M. (2015). *La responsabilidad extracontractual frente a las víctimas en accidentes de tránsito en la Provincia de Cusco – 2014*. [Tesis de maestría en Derecho, Universidad Andina “Néstor Cáceres Velásquez”] Juliaca – Puno.
- Ochoa, C. E. (2014). *La responsabilidad solidaria en los delitos de tránsito y la seguridad jurídica de la víctima*. [Tesis de grado, Universidad Regional Autónoma de los Andes] Ecuador.
- Oramos, A. (2010). *Responsabilidad civil: Orígenes y diferencias respecto de la responsabilidad penal*. https://www.revistajuridicaonline.com/wp-content/uploads/1995/02/10_responsabilidad_civil.pdf
- Paredes, R. (2015). *¿Cuál la diferencia entre delito culposo y delito doloso?*
<https://www.rigobertoparedes.com/es/cual-la-diferencia-entre-delito-culposo-y-delito-doloso/>
- Pauta, W. R. (2017). *Los partes policiales y los informes periciales ante la vulneración de la seguridad jurídica y la responsabilidad estatal*. [Tesis de maestría, Universidad Regional Autónoma de los Andes] Ambato – Ecuador.
- Policía Nacional del Perú. (2020). *Manual de normas y procedimientos para las intervenciones de prevención e investigación de accidentes de tránsito*.
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2021/03/Manual-de-normas-y-procedimientos-para-las-intervenciones-de-prevencion-e-investigacion-de-accidentes-de-transito-2020-LP.pdf>
- Policía Nacional del Perú. (2016). *Manual de documentación policial*.
<https://img.lpderecho.pe/wp-content/uploads/2020/05/Manual-de-documentaci%C3%B3n-policial-ascenso-PNP-LP.pdf>
- Quispe, R. (2019). *El valor probatorio del informe técnico policial en delitos de homicidio culposo causado por accidentes de tránsito, Distrito Judicial de Lima Norte, 2018*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo] Lima.

- Ramos, M. J. (2019). *Accidentes de tránsito y la valoración objetiva del daño moral en el Distrito Judicial de Lima, período 2017*. [Tesis de maestría, Universidad Nacional Federico Villarreal] Lima.
- Rosenfeld, J. (2021). *Recordamos la Importancia de los reportes de accidente*. <https://www.rosenfeldinjurylawyers.com/recuerdan-informes-accidentes-trafico.html>
- Ruiz, J. A. (s/f). *Reconstrucción de hechos de tránsito*. Artículo. http://www.institutoivia.com/cisev-ponencias/analisis_accidentes_aa/jorge_ruiz.pdf
- Saavedra, L. A. (2020). *Valor Probatorio del Informe Técnico Policial en delitos de homicidio culposo ocasionado por accidentes de tránsito, Unidad Especializada de la UPIAT-PNP-HUARAZ, 2018-2019*. [Tesis de grado, Universidad César Vallejo] Huaraz.
- Taype, J. J. (2019). *La aplicación de la teoría de la imputación objetiva en los procesos penales generados por accidentes de tránsito en el distrito judicial de Junín, 2018*. [Tesis de maestría, Universidad Peruana los Andes] Huancayo.
- Tello, G. D. (2019). *Modelo de Gestión del Talento Humano para mejorar la producción policial en la División de Protección de Carreteras Policía Nacional del Perú – Bagua*. [Tesis de maestría, Universidad César Vallejo] Chiclayo.
- Universidad de Navarra. (s/f). *El sistema español: los delitos*. <http://www.unav.es/penal/crimina/topicos/bienjuridico.html>
- Valdez, J. M. (2018). *Informe policial y su influencia en la formalización de la investigación preparatoria en el marco del modelo procesal acusatorio garantista en el Distrito Judicial de Huaura periodo 2016-2017*. [Tesis de grado, Universidad Nacional José Faustino Sánchez Carrión] Huacho.
- Valdivia, C. M. (2017). *Aspectos relevantes sobre la actualidad de la responsabilidad civil derivada de accidentes de tránsito*. Artículo digital. <https://lpderecho.pe/actualidad-responsabilidad-civil-accidentes-transito/>
- Varas, H. (2020). *Responsabilidad civil por hechos de tránsito y seguros*. Artículo digital. <https://lpderecho.pe/responsabilidad-civil-hechos-transito-seguros/>
- Vásquez, T. (2020). *Incorporación de la concurrencia de culpas en el código penal peruano. A propósito de la problemática existente para determinar el grado de responsabilidad penal en sucesos de tránsito*. [Tesis de maestría, Universidad de San Martín de Porres] Lima.

- Velásquez, A. C. (2019). *Tratamiento jurídico por parte de los operadores del derecho en la determinación del monto por resarcimiento en la responsabilidad civil extracontractual derivada de accidentes de tránsito*. [Investigación Monográfica, Universidad Nacional de Cajamarca] Cajamarca.
- Zubiate, F. A. (2019). *La innovación tecnológica para las operaciones policiales, en lima metropolitana, 2011-2016*. [Tesis doctoral, Universidad Inca Garcilaso de la Vega] Lima.
- Zuluaga, J. F. (2013). *¿Qué son la responsabilidad contravencional, civil y penal en accidentes de tránsito?*
<https://blog.segurossura.com.co/articulo/movilidad/accidentes-responsabilidad-civil>

ANEXOS

Anexo 1. MATRIZ DE CONSISTENCIA

TITULO: “EL INFORME TÉCNICO POLICIAL Y LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, FISCALÍA PROVINCIAL, BAGUA GRANDE, 2020”

PROBLEMA GENERAL	OBJETIVO GENERAL	HIPÓTESIS GENERAL	VARIABLES	METODOLOGÍA
¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?	Determinar cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.	El Informe Técnico Policial influye positivamente en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.	<p>VARIABLE 1 INFORME TÉCNICO POLICIAL</p> <p>Dimensiones Motivación de la intervención Diligencias realizadas Análisis de los sucesos</p>	<p>TIPO DE INVESTIGACIÓN: Básica</p> <p>ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN Correlacional</p> <p>MÉTODO: Cuantitativo, Inductivo – Deductivo, Hipotético deductivo</p>
PROBLEMAS ESPECÍFICOS	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	HIPÓTESIS ESPECÍFICAS	VARIABLE 2 RESPONSABILIDAD PENAL	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN: Descriptivo - correlacional.
a. ¿Cuál es la valoración de los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?	a. Identificar el nivel de valoración de los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.	HE1. Es de nivel influyente los Informes Técnicos Policiales en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.	<p>Dimensiones Responsabilidad penal en delitos dolosos</p>	<p>POBLACIÓN / MUESTRA: 18 efectivos policiales PNP</p> <p>TÉCNICA: Encuesta</p>
b. ¿Cuáles son los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?	b. Identificar los factores para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.	HE2. Los factores contributivo y determinativo permiten determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020	<p>Responsabilidad penal en delitos culposos</p>	<p>INSTRUMENTOS: Cuestionario</p>
c. ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en	c. Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos	HE3. El Informe Técnico Policial influye positivamente para determinar la responsabilidad penal en delitos dolosos en caso		<p>MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS: Técnica estadística, con elaboración de base de datos y procesamiento en los programas estadísticos SPSS y Excel</p>

<p>delitos dolosos, en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?</p> <p>d. ¿Cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos, en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020?</p>	<p>dolosos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.</p> <p>d. Establecer cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en delitos culposos en casos de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, período 2020.</p>	<p>de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.</p> <p>HE4. El Informe Técnico Policial influye positivamente para determinar la responsabilidad penal en delitos culposos en caso de accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020.</p>		
--	--	---	--	--

Anexo 2: PROPUESTA LEGISLATIVA

ANTEPROYECTO PARA MODIFICAR EL ARTÍCULO 5 NUMERAL 3 DEL DECRETO LEGISLATIVO N° 1267 – LEY DE LA POLICÍA NACIONAL DEL PERÚ

ANTEPROYECTO DE LEY Nro. _____ 2021

El suscrito, Henry Llontop Yovera, ejerciendo la facultad para presentar iniciativas legales consideradas en el Art. 107 de la Constitución Política del Perú, propone el presente Proyecto de Ley referente a la modificatoria del Artículo N° 5 numeral 3 del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la Policía Nacional del Perú:

Objetivo del anteproyecto: En base a la normativa vigente, el presente proyecto de ley tiene como finalidad modificar el Artículo N° 5 numeral 3 del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la Policía Nacional del Perú a efecto de optimizar el rol que cumple esta entidad estatal en la salvaguarda de la seguridad del país.

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución Política del Perú, en su Artículo 166, establece como finalidad esencial de la Policía Nacional *“garantizar, mantener y restablecer el orden interno. Presta protección y ayuda a las personas y a la comunidad. Garantiza el cumplimiento de las leyes y la seguridad del patrimonio público y del privado. Previene, investiga y combate la delincuencia. Vigila y controla las fronteras”*; según esta disposición el personal de la Policía Nacional del Perú está facultado para prevenir e intervenir ante la comisión actos ilícitos.

Que, la Constitución Política del Perú estipula en el Artículo 168°: *“Que las Leyes y los Reglamentos respectivos determinan la organización, las funciones, las especialidades, la preparación y el empleo norman la disciplina de las Fuerzas Armadas y de la Policía Nacional del Perú”*. Según lo instituido por la Carta Magna, el personal de la Policía Nacional del Perú constituye un potencial

humano inmerso dentro la normativa y su actuar en el territorio nacional está contemplado legalmente.

Que, el Nuevo Código Procesal Penal aprobado con el Decreto Legislativo N° 957 - 2004; en su Artículo 67 instituye el cumplimiento de la función de investigación de la Policía Nacional ya sea por iniciativa propia o a solicitud del Ministerio Público, facultándosele para efectuar las diligencias de urgencia e indispensables para obviar sus consecuencias; de igual manera, fija que el personal PNP encargado de realizar labores de investigación tienen la obligación de ayudar al Ministerio Público a fin de realizar la investigación preparatoria.

Que, el Decreto Legislativo N° 1267 - Ley de la PNP, en su Artículo 5 numeral 3 establece que uno de los derechos del personal policial consiste en la *“formación, capacitación, especialización y perfeccionamiento conforme a la normatividad vigente”*

Como se verifica, la norma precedente contiene los derechos del personal policial de manera general mas no de forma precisa y, en función, a las nuevas exigencias en el rol que debe cumplir la Policía Nacional del Perú en el proceso de investigación preparatoria.

Estando a los considerandos expuestos y, en concordancia con lo estipulado en la Constitución Política del Estado.

SE RESUELVE:

Artículo Único: Modificar el Artículo N° 5 numeral 3 del Decreto Legislativo N° 1267 – Ley de la Policía Nacional del Perú, en los términos que se especifica:

Normativa vigente: Artículo 5.- Derechos del personal policial

El personal policial tiene los siguientes derechos: 3) Formación, capacitación, especialización y perfeccionamiento, conforme a la normatividad vigente; (...)

Normativa modificada: *El personal policial tiene los siguientes derechos: 3) Formación, capacitación, especialización y perfeccionamiento **permanentes**, conforme a la normatividad vigente y a las nuevas exigencias en el rol de la PNP; (...)*

Regístrese, comuníquese y archívese.

Lima, mayo del 2021

Anexo 3: MATRIZ DE ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO.

Título de la Investigación	
"EL INFORME TÉCNICO POLICIAL Y LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, FISCALÍA PROVINCIAL, BAGUA GRANDE, 2020"	

OBJETIVO GENERAL	Determinar cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, periodo 2020.
VARIABLE	Informe Técnico Policial
DEFINICIÓN CONCEPTUAL	Es el documento donde se reconstruye un accidente de tránsito, proporcionando un cúmulo de datos que posibilitan el análisis de la accidentalidad y su investigación que se incluyen en los diferentes procedimientos legales. (Club Europeo de Automovilistas de Chile, 2020)
DEFINICIÓN OPERACIONAL	Constituye el instrumento que elabora el efectivo policial luego de haber realizado la investigación correspondiente cuando se produce un accidente de tránsito, el mismo que es elevado a la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, 2020, se evaluará desde la percepción de los efectivos policiales de la jefatura PNP considerando sus dimensiones.

DIMENSIONES	INDICADORES	REDACCIÓN DE ÍTEMS
Motivación de la intervención	Conocimiento del hecho	1. La elaboración del informe Técnico Policial (ITP) es resultado de la intervención ante un accidente sucedido 2. El ITP concuerda con el conocimiento del accidente de tránsito
	Criterios adoptados	3. La PNP adopta criterios propios para la intervención policial ante el hecho de accidente de tránsito 4. La Fiscalía establece las coordinaciones necesarias con la PNP para dar lugar a la intervención
Diligencias realizadas	Diligencias de apoyo al Ministerio Público	5. Los efectivos de la PNP tienen conocimiento amplio de las diligencias en la que debe participar en hechos de accidentes de tránsito 6. La PNP participa en las diligencias solicitadas por el Ministerio Público
	Diligencias por iniciativa propia	7. El ITP contiene los antecedentes que propiciaron su intervención 8. En el ITP se registra de manera detallada las diligencias policiales
Análisis de los sucesos	Objetividad del análisis	9. Los efectivos policiales elaboran los ITP con criterio de objetividad de los hechos 10. Los efectivos policiales elaboran los ITP con criterio de veracidad de los hechos
	Valor en la determinación de la responsabilidad penal	11. Los ITP son valorados por los fiscales para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito 12. Los ITP son valorados por los jueces para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito.

CUESTIONARIO SOBRE LOS INFORMES TÉCNICOS POLICIALES

Estimado Sr (a):

Se proyecta realizar un estudio con fines académicos para conocer el grado de valoración de los ITP en la determinación de la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito en el área de influencia de su jefatura.

Se le agradecerá responda con sinceridad, marcando la alternativa de la pregunta que sea afín a su opinión.

Edad: Sexo: Masculino () Femenino ()

ÍTEMS	NUNCA (1)	POCAS VECES (2)	SIEMPRE (3)
1. La elaboración del informe Técnico Policial (ITP) es resultado de la intervención ante un accidente sucedido			
2. El ITP concuerda con el conocimiento del accidente de tránsito			
3. La PNP adopta criterios propios para la intervención policial ante el hecho de accidente de tránsito			
4. La Fiscalía establece las coordinaciones necesarias con la PNP para dar lugar a la intervención			
5. Los efectivos de la PNP tienen conocimiento amplio de las diligencias en la que debe participar en hechos de accidentes de tránsito			
6. La PNP participa en las diligencias solicitadas por el Ministerio Público			
7. El ITP contiene los antecedentes que propiciaron su intervención			
8. En el ITP se registra de manera detallada las diligencias policiales			
9. Los efectivos policiales elaboran los ITP con criterio de objetividad de los hechos			
10. Los efectivos policiales elaboran los ITP con criterio de veracidad de los hechos			
11. Los ITP son valorados por los fiscales para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito			
12. Los ITP son valorados por los jueces para determinar la responsabilidad penal en casos de accidentes de tránsito.			

Fuente: Elaboración propia

Variable: Informe Técnico Policial		
Dimensión	Indicadores	Ítems
Motivación de la intervención	Conocimiento del hecho	1,2
	Criterios adoptados	3,4
Diligencias realizadas	Diligencias de apoyo al Ministerio Público	5,6
	Diligencia por iniciativa propia.	7,8
Análisis de los sucesos	Objetividad del análisis	9,10
	Valor en la determinación de la responsabilidad penal	11,12

1. Escala.

1.1 Escala general:

NIVEL	Rango
No influyente	[01 – 12)
Poco influyente	[13 - 24)
Influyente	[25 – 36)

1.2 Escala específica:

Nivel	Dimensiones		
	Motivación de la intervención	Diligencias realizadas	Análisis de los sucesos
No influyente	[01 – 04)	[01 – 04)	[01 – 04)
Poco influyente	[05 – 08)	[05 – 08)	[05 – 08)
Influyente	[09 – 12)	[09 – 12)	[09 – 12)

Anexo 4: MATRIZ DE ELABORACIÓN DEL INSTRUMENTO.

Título de la Investigación
“EL INFORME TÉCNICO POLICIAL Y LA DETERMINACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, FISCALÍA PROVINCIAL, BAGUA GRANDE, 2020”

OBJETIVO GENERAL	Determinar cómo influye el Informe Técnico Policial en la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, en la Fiscalía Provincial de Bagua Grande, periodo 2020.
VARIABLE	Responsabilidad penal
DEFINICIÓN CONCEPTUAL	Es la apreciación favorable que realizan los alumnos de los resultados y prácticas relacionadas con su proceso educativo, en base a la atención de sus necesidades, así como a la consecución de sus expectativas. (González, Pino y Penado, 2017)
DEFINICIÓN OPERACIONAL	Estado anímico y mental que experimentan los estudiantes del IX Ciclo de la Escuela de Contabilidad de la Universidad Alas Peruanas –Filial Jaén, evaluada desde su propia percepción, en base a sus dimensiones: satisfacción con la enseñanza, con la organización académica, con la vida universitaria y con la infraestructura y servicios universitarios.

DIMENSIONES	INDICADORES	REDACCIÓN DE ÍTEMS
Responsabilidad penal en delitos dolosos	Comisión de delitos dolosos	1. El efectivo policial registra en el ITP toma que el imputado tiene pleno conocimiento de la infracción cometida
		2. En el ITP se deja expresa constancia de que el imputado era consciente al cometer el ilícito penal
		3. En el ITP se deja expresa constancia de que el imputado presentaba o no lesión o trastorno psicológico alguno
	Análisis de la sanción por delitos dolosos	4. En el ITP se tiene en cuenta el estado de ánimo y/o deseo del imputado para perpetrar la infracción
		5. En el ITP se ha registrado el interrogatorio al acusado como parte de las diligencias realizadas
		6. En el ITP se ha registrado las diligencias realizadas para que el Fiscal le otorgue valor probatorio en casos de delitos dolosos
Responsabilidad penal en delitos culposos	Comisión de delitos culposos	7. El efectivo policial tiene conocimiento amplio de los delitos culposos por accidentes de tránsito
		8. El efectivo policial tiene conocimiento amplio del bien jurídico protegido en accidentes de tránsito
		9. En el ITP se registra la gravedad de los hechos y del estado de la (as) víctima (as)
	Análisis de la sanción por delitos dolosos	10. El efectivo policial tiene conocimiento amplio de los delitos culposos por accidentes de tránsito
		11. El efectivo policial toma en cuenta los indicadores fácticos de conducta para establecer la culpa en el autor del accidente de tránsito
		12. El ITP registra las conclusiones finales sobre la investigación policial realizada para que el Fiscal pueda darle valor probatorio

Variable: Responsabilidad penal		
Dimensión	Indicadores	Ítems
Responsabilidad penal en delitos dolosos	Comisión de delitos dolosos	1,2,3
	Análisis de la sanción por delitos dolosos	4,5,6
Responsabilidad penal en delitos culposos	Comisión de delitos culposos	7,8,9
	Análisis de la sanción por delitos culposos	10,11,12

1. Escala.

1.1 Escala general:

NIVEL	Rango
No acreditada	[01 – 12)
Medianamente acreditada	[13 - 24)
Acreditada	[25 – 36)

1.2 Escala específica:

Nivel	Dimensiones	
	Responsabilidad penal en delitos dolosos	Responsabilidad penal en delitos culposos
No acreditada	[01 – 06)	[01 – 06)
Medianamente acreditada	[07– 12)	[07– 12)
Acreditada	[13 – 18)	[13 – 18)

Anexo 5: FICHAS DE VALIDACIÓN DEL INSTRUMENTO



VICERRECTORADO ACADÉMICO FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS

I. DATOS GENERALES

1.1 Apellidos y nombres del experto: José G. CHICOMA CALDERON

1.2 Grado académico: Abogado

1.3 Cargo e institución donde labora: Policía Nacional del Perú

1.4 Título de la Investigación: "El Informe Técnico Policial y la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, fiscalía provincial, Bagua Grande, 2021"

1.5 Autor del instrumento: Br. Henry Llontop Yovera

1.6 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario sobre la responsabilidad penal.

II. ASPECTOS DE LA VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVO/CUANTITATIVO	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					94
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					95
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					94
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en los ítems.					94
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					92
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					95
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio					94
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.					96
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio.					95
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					95

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN: El instrumento es pertinente al objetivo de la información puede ser aplicado.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 94.8=95

Bagua, 20 de abril del 2021

ESTUDIO JURÍDICO
CHICOMA CALDERON
J. G. Chicoma Calderon
CAA N° 341
ABOGADO
44503480

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: José G. CHICOMA CALDERON
- 1.2 Grado académico: Abogado
- 1.3 Cargo e institución donde labora: Policía Nacional del Perú
- 1.4 Título de la Investigación: *“El Informe Técnico Policial y la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, fiscalía provincial, Bagua Grande, 2021”*
- 1.5 Autor del instrumento: Br. Henry Llontop Yovera
- 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario sobre la responsabilidad penal.

II. ASPECTOS DE LA VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVO/CUANTITATIVO	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					94
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					95
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					94
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en los ítems.					94
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					92
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					95
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio					94
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.					96
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio.					95
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					95

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN: El instrumento es pertinente al objetivo de la información puede ser aplicado.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 94.8=95

Bagua, 20 de abril del 2021


ESTUDIO JURÍDICO CHICOMA CALDERÓN
J. G. Chicoma Calderón
CAA N° 341
ABOGADO
44503480

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Líder José MEGO GARCIA
- 1.2 Grado académico: Abogado
- 1.3 Cargo e institución donde labora: Policía Nacional del Perú
- 1.4 Título de la Investigación: *“El Informe Técnico Policial y la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, fiscalía provincial, Bagua Grande, 2021”*
- 1.5 Autor del instrumento: Br. Henry Llontop Yovera
- 1.6 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario sobre la responsabilidad penal.

II. ASPECTOS DE LA VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVO/CUANTITATIVO	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					94
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					95
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					94
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en los ítems..					94
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					92
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					94
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio					95
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.					96
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio.					95
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					95

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN: El instrumento es pertinente al objetivo de la información puede ser aplicado.

IV. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 94.8=95

Bagua, 20 de abril del 2021.

Líder José Mego García
 Firmado y Publicado por el experto
 UNI: I.C.A.A.: 580

I. DATOS GENERALES

- 1.1 Apellidos y nombres del experto: Líder José MEGO GARCIA
- 1.2 Grado académico: Abogado
- 1.3 Cargo e institución donde labora: Policía Nacional del Perú
- 1.4 Título de la Investigación: *“El Informe Técnico Policial y la determinación de la responsabilidad penal en accidentes de tránsito, fiscalía provincial, Bagua Grande, 2021”*
- 1.5 Autor del instrumento: Br. Henry Llontop Yovera
- 1.6 1.7 Nombre del instrumento: Cuestionario sobre la responsabilidad penal.

II. ASPECTOS DE LA VALIDACIÓN.

INDICADORES	CRITERIOS CUALITATIVO/CUANTITATIVO	Deficiente 0-20%	Regular 21-40%	Bueno 41-60%	Muy Bueno 61-80%	Excelente 81-100%
1. CLARIDAD	Está formulado con lenguaje apropiado.					94
2. OBJETIVIDAD	Está expresado en conductas observables					95
3. ACTUALIDAD	Adecuado al alcance de ciencia y tecnología.					94
4. ORGANIZACIÓN	Existe una organización lógica en los ítems..					94
5. SUFICIENCIA	Comprende los aspectos en cantidad y calidad.					92
6. INTENCIONALIDAD	Adecuado para valorar aspectos del estudio.					94
7. CONSISTENCIA	Basados en aspectos Teóricos-Científicos y del tema de estudio					95
8. COHERENCIA	Entre los índices, indicadores, dimensiones y variables.					96
9. METODOLOGÍA	La estrategia responde al propósito del estudio.					95
10. CONVENIENCIA	Genera nuevas pautas en la investigación y construcción de teorías.					95

III. OPINIÓN DE APLICACIÓN: El instrumento es pertinente al objetivo de la información puede ser aplicado.

VI. PROMEDIO DE VALORACIÓN: 94.8=95

Bagua, 20 de abril del 2021.

Líder José Mego García
 Firmado y Publicado por el experto
 UNI: I.C.A.A.: 580