



FINAL REPORT

Development of a Mobile Computer Application for the Process of Data Collection and Data Sharing for Vehicle Crashes

September, 2018

Ivette Cruzado, PhD, Associate Professor, University of Puerto Rico at Mayagüez Manuel Rodríguez, PhD, Professor, University of Puerto Rico at Mayagüez

Prepared by: University of Puerto Rico at Mayagüez PO BOX 9000 Mayagüez PR 00681-9000

Prepared for: Transportation Informatics Tier I University Transportation Center 204 Ketter Hall University at Buffalo Buffalo, NY 14260

1. Report No.	2. Government Accession No.	3. Recipient's Catalog No.				
			pioni o outdiog itoi			
4. Title and Subtitle		5. Rep	ort Date			
Development of a Mobile Computer Application for the Process of Data Collection and Data Sharing for Vehicle Crashes			nber 30, 2018			
		6. Perf	orming Organizatior	n Code		
7. Author(s)		8. Perf	orming Organizatior	n Report No.		
Ivette Cruzado and Manuel Rodr	íguez					
9. Performing Organization Na	me and Address	10. Wo	rk Unit No. (TRAIS			
University of Puerto Rico at May PO BOX 9000 Mayagüez PR 00681-9000	agüez	11. Co DTR	ntract or Grant No. 2T13-G-UTC48			
12. Sponsoring Agency Name	and Address	13. Тур	be of Report and Per	iod Covered		
Office of the	1	01/01/2	01/01/2014 – 09/30/2018			
1200 New Jersey Ave., SE Washington, DC 20590		14. Sponsoring Agency Code				
15. Supplementary Notes						
16. Abstract						
In Puerto Rico, crashes involving a vehicle are to be reported by local or state police officers with the use of a Police Traffic Accident Report (PTAR). The PTARs can be filled in paper form or by using an electronic version of it embedded on the police vehicle unit and they are considered the official document that describes every possible detail of the crash. The PTARs are also the main source of information for crash databases to be shared with federal and local agencies that require such information. However, Puerto Rico's crash database has encountered many difficulties including missing and incorrect data. As such, the team developed a mobile application that could substitute the PTAR and provide the agencies with accurate information in a timely manner. A responsive web application was also developed in order to simulate the procedure done by a supervisor for each crash report. As a side project, the Electronic Tickets (E-TICS) mobile application was also developed to substitute the traffic violation document (paper form) used by police officers.						
17. Key Words		18.	Distribution Stateme	ent		
vehicle crashes, police accident report, mobile application, data sharing			estrictions. This docu the National Technic vice, Springfield, VA 2	ment is available al Information 2161		
19. Security Classif. (of this report)	rity Classif. (of this 20. Security Classif. (of th page)		21. No. of Pages	22. Price		
			33			





DEVELOPMENT OF A MOBILE COMPUTER APPLICATION FOR THE PROCESS OF DATA COLLECTION AND DATA SHARING FOR VEHICLE CRASHES

FINAL REPORT

Authors:

Ivette Cruzado, PhD Associate Professor Department of Civil Engineering and Surveying

Manuel Rodríguez, PhD Professor Department of Computer Science and Engineering

> Prepared by: University of Puerto Rico at Mayagüez PO BOX 9000 Mayagüez PR 00681-9000

Prepared for: Transportation Informatics Tier I University Transportation Center 204 Ketter Hall University at Buffalo Buffalo, NY 14260

September 30, 2018

Acknowledgements

The authors would like to express their gratitude to the US DOT for their financial support. The authors would also like to thank Mrs. Daisy Morales and Mrs. Noelma Galiano, from the Civil Infrastructure Research Center at the University of Puerto Rico at Mayagüez, for their administration support. Finally, the authors are grateful for all students involved in the project, specially Mr. Christopher Torres, Miss Jessica Cotrina, and Mr. Alfredo Pomales.

Disclaimer

The contents of this report reflect the views of the authors, who are responsible for the facts and the accuracy of the information presented herein. This document is disseminated under the sponsorship of the U.S. Department of Transportation's University Transportation Centers Program, in the interest of information exchange. The U.S. Government assumes no liability for the contents or use thereof.

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	3
Background	3
Problem Statement	4
Objectives of the Research	5
LITERATURE REVIEW	6
Digitalization of PTAR and Determination of Time Efficiency	6
Comparison of Crash Databases among Different Countries	8
RESEARCH APPROACH	12
MMUCC Compliance	12
Current Process for Filing the PTARs	13
Development of the Car Accident Reporting System (CARS)	14
Field Tests and Additional Improvements	19
Database and Web Services Development	22
Electronic Traffic Infraction and Citation System (E-TICS) Development	26
SUMMARY AND FINAL REMARKS	29
LIST OF FIGURES	31
LIST OF TABLES	32
REFERENCES	

INTRODUCTION

Every year there is a large amount of traffic crashes within the roadways in every country, enlarging the yearly crash database and its statistics. In Puerto Rico, crashes involving a vehicle are to be reported by local or state police officers who arrive at the scene. These law enforcement officers are in charge of documenting the crash using a Police Traffic Accident Report (PTAR). The PTARs can be filled in paper form or by using an electronic version of it embedded on the police vehicle unit. The PTAR is known to be the official document that describes every possible detail of the crash, and it is to be used as evidence if the case is ever brought to court or a claim to an insurance agency. The PTARs are also the main source of information for crash databases to be shared with federal and local agencies that require such information. However, Puerto Rico's crash database has encountered many difficulties including missing and incorrect data. As such, the main goal of the project was to develop a mobile application that could substitute the PTAR and provide the agencies with accurate information in a timely manner. The reliability of these reports is essential in determining highway locations that are prone to crashes, also referred to as "hotspots." Traffic studies aimed to address safety issues at these crash-prone locations thus rely completely in the accuracy of the police reports. Any error made in the specific location or any of the factors related to the crash can yield wrong conclusions.

Background

In April 2014, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) updated the uniform guideline on "Highways Safety Programs" where it mentions that data integration of vehicular crashes is an important factor among agencies. The guidelines also indicates that the government should share this data and meet reporting requirements for the Fatal Analysis Reporting System (FARS), the Motor Carrier Management Information System (MCMIS), and other agencies (NHTSA, 2012a).

The Police Traffic Accident Report (PTAR) can be viewed as the first official documentation in the event of a vehicular crash. The PTARs are subjected intended to be distributed to federal and local agencies that require such information. Some of these agencies are the Departments of Transportation (DOTs), FARS, insurance companies, the Automobile Accident Compensation Administration (ACAA, due to its name in Spanish), and the Federal Motor Carriers Safety Administration (FMCSA). Most of the agencies use the PTARs for statistical purposes, like the United States Census Bureau with a section on "Transportation: Motor Vehicle Accidents and Fatalities" (US Department of Commerce, 2012). There are other agencies that use the PTARs to simulate crashes to be shown in court by expert witness and others to determine high density crash sites for roadway improvement evaluation.

The Federal Highway Administration (FHWA) has published a guide titled "Crash Data Improvement Program Guide". This document provides general observations and in-depth importance of crash database while ensuring data quality. The guide is intended to assist the "States crash database managers and other safety professionals to (identify, define, and measure) the quality characteristics of the data within the State crash database" (FHWA, 2014). This database is the digital storage of all the PTARs collected within each state and contains all the elements and personal information regarding each traffic crash filled by a law enforcement officer of the State. The data collected from the PTARs is an important factor for traffic safety professional (forensic engineering, etc.) to properly recommend solutions in order to increase roadway safety, such as: improving the geometric design of the road, enforcing existing laws to ensure driver compliance, provide proper public education on traffic safety, and improving the Emergency Medical Services (EMS) protocol.

The quality of the data in the database depends on how the law enforcement officers are trained and their understanding on the importance of the PTARs. A general observation on the guide targets the people, the process, and the technology that fills/files the PTARs. The law enforcement police officers are the people directly involved in filling the PTARs. The training on filling the PTARs vary from state to state and police officers may not fully understand the importance on the crash reporting data elements required on the PTARs, such as some data elements definitions, their interpretation, and how to measure/evaluate them at the scene. The guide also states that "some police agencies may not view the timely and accurate completion of the crash form as a 'mission-critical' item, and thus data has the potential to be delayed, error-ridden, or incomplete" (FHWA, 2014). The guide offers the following six data quality characteristics (in terms of ensuring data quality by setting benchmarks to measure them) to be concerned about: timeliness, accuracy, completeness, consistency/uniformity, integration, and accessibility. Many states have proceeded to use electronic version crash reporting software instead of the paper forms since it has many advantages such as "more accurate data, more timely data, more complete data, faster retrieval and easier access, more effective use of resources, better opportunity for quality control monitoring, and better opportunity for electronic integration with other databases" (FHWA, 2014).

Many transportation experts from federal agencies of the U.S. have gathered to produce the Model on Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC) Guideline (NHTSA et al. 2012b). The first three chapters of this guideline are of extreme importance to improve the crash data quality and the completeness of the PTARs. These chapters are divided by crash elements (location, description, narrative, etc.), vehicle related elements, and person related elements. The fourth chapter is related to information automatically obtained from the elements of the first three chapters. The fifth chapter of the MMUCC provides linkage between local and federal agencies, hospitals, DOT road information data and other possible linkage. This guideline provides the minimum set of variables that is needed to be required by federal standards but at the same time it gives the liberty for each state to collect more data to enhance decision-making and designing the PTARs as they desire. The MMUCC aims to improve crash databases in terms of uniformity and data quality control of the PTARs (NHTSA et al. 2012b).

Problem Statement

In the present day, data for vehicle crashes in Puerto Rico for recent years are not entirely available. In the year 2015, the Department of Transportation and Public Works (DTOP, by its name in Spanish) was updating its crash database to include data from the previous eight years (2007 to 2014). Both fatal and injury crashes were given priority to be updated for each year since it is required by the Fatality Analysis Reporting System (FARS). Property-damage-only (PDO) crashes, although they occur in higher numbers, were subjected to be updated once finished with the fatal and injury type crashes. In addition, some crash reports from the PR crash database have data elements missing (mostly by being left in blank). This situation results in the lack of data for transportation specialists who wish to perform research aimed to reduce traffic fatalities or vehicle crashes in general. Moreover, graduate students from the University of Puerto Rico at Mayagüez Campus (UPRM) who wish to develop a research project regarding vehicle accidents cannot focus on data from Puerto Rico; they have to rely on either out-of-date data or records from other countries.

Since the database was not completed and the statistics of the crashes were not accurate, Puerto Rico's map link of locating crash data was removed from the MCMIS of the FHWA (2014) and also removed as a State in the FARS database of the NHTSA (2012a). The FMCSA database has only eliminated Puerto Rico from the map and does not provide the amount of information as other states. This situation has

prompted to identify ways to obtain accurate data from vehicle crashes that occur in Puerto Rico. Thus, it is logical to start with the first documentation when a vehicle crash occurs.

Vehicle crashes in Puerto Rico are documented by the police officer at the scene, who prepares an initial report (Police Traffic Accident Report, PTAR) to be kept at the police station and a second report to be sent to the Central Station. At the Central Station, statistics are computed and shared with Puerto Rico's DTOP. The Police of Puerto Rico (PPR) still fills out the PTARs using written paper forms, which sometimes results in missing information, legibility issues, and inaccurate locations of the vehicle crashes. In addition, the process of transferring the data from the Central Station to the DTOP is flawed and has resulted in a database that is not updated continuously and therefore, not reliable. There is an evident need to collect data from vehicle crashes in a timely, efficient, and accurate manner as well as transfer it to a database in the same way.

Objectives of the Research

The main goal of the research study was to develop a mobile computer application for documenting and sharing data regarding vehicular crashes in Puerto Rico. The developed application could benefit the police workforce, the Puerto Rico DTOP, and higher education institutions by providing the means to collect vehicle crash data accurately and making it available for further research. The detailed objectives were:

- 1. Determine relevant data needed from crash reports and the key features of this data. This first step would help in the creation of reports, the development of the database, and the proper transfer of the data to other interested agencies.
- 2. Conduct an extensive literature survey on off-the-shelf equipment, and available software platforms for the development and deployment of the mobile application.
- 3. Select the proper architecture for the mobile application software and reporting system. Although the initial system was deployed at a small-scale, it was stated that its design must be scalable.
- 4. Develop a mobile application that substitutes the police reports (PTARs) that are filed in the field when a vehicle crash is reported.
- 5. Develop an accident data sharing system among the interested parties (i.e. local police station, central police station, Puerto Rico DTOP, and higher-education institutions). The collected data and reports could be available to the general public.

Having an electronic version will ease the process of submitting the PTARs directly to the crash database and avoiding risks mentioned at the problem statement. This project is an opportunity to help Puerto Rico's DTOP for maintaining the crash database up-to-date and to help the PPR to fill the PTARs faster, accurately and efficiently. It is expected that not only will the police officers benefit from the electronic application, but people involved in crashes, insurance companies, and federal and local agencies as well.

LITERATURE REVIEW

One of the objectives of the research was to determine the time efficiency of the mobile application for police reports as compared to the current written reports. However, it was found that there were few studies regarding the comparison and time efficiency analysis of both paper and electronic versions of the Police Traffic Accident Report (PTAR). Only two studies were found during the literature review process. One report from Australia (Andreassen and Cusack, 1996) was found to be related to the goals of the study; it focused on the digitalization of the PTAR from Australia as well as the determination of its time efficiency and a time value analysis for both paper and electronic versions. A second study (Montella et al., 2014) compared the crash database systems of different countries by listing all its features and providing recommendations based on the advances that differ from each one of the researched countries.

Digitalization of PTAR and Determination of Time Efficiency

The study performed by Andreassen and Cusack (1996) focused on digitalizing the police (written) report for vehicle crashes, known as AFP324, and determining its time efficiency by comparing the times in filling out both forms. Before developing the digital version, police officers from the Australian Federal Police (AFP) and the Traffic Monitoring Unit (TMU) were interviewed about the process of filling out a crash report. Afterwards they were presented with the idea of the Electronic Accident Report (EAR) and were also asked to fill out a questionnaire. During the interviews, the police officers pointed out the use of paper notepads to gather information of the vehicle crash initially; afterwards they pass the information to the AFP324 report which is then uploaded to the Computerized On-line Policing System (COPS). For those vehicle crashes reported at the police station, police officers indicated that these are directly reported using the COPS system (the written form is not used in those cases). Police officers were also asked about areas of improvements, comments, and suggestions that could be done to the system in general.

Based on the initial interviews and the results of the questionnaires, the EAR was then developed by copying the AFP324 form in a logical order for the commodity of the police officers. The digital version aimed to improve the paper based form in the following areas legibility, missing data, inconsistencies, crash location, vehicle data, driver/occupant data, environment data, the vehicle crash diagram, and the narrative. The digital version of the crash report (EAR) was developed with hand-held computers using "penright!" technology; it included add-ons to make it easy to follow when filling, unable to leave blank data fields, digital accident sketches, and hand-writing-to-text experience for the narrative section using an "electronic pen".

Four Hand-held devices were used for the field trials. First, they trained the officers, which were going to be on duty attending crashes during the trial, for two weeks, on how to use the EAR system. The time measurements were taken for each of the four following procedures: filling the notepad, filling the AFP324, filling the EAR, and entering (uploading) the crash information into COPS. It was observed that at the crash location, the time observing, taking measurements, and interviewing those involved in the crash, took the officers approximately 25% the total time spent in scene; the remaining 75% of the time was spent filling out the crash report.

A total of 47 observations (crash reports) were obtained during the trial; 45 of those were taken at the scene of the crash whereas the other two crashes were reported at the precinct. The observations included the following scenarios: one fatal crash, two admitted to hospital, three injured and received medical treatment (outpatient), four were categorized as injury but not requiring medical treatment

(ambulance), and 37 were non-injury (or property-damage only, PDO) cases. The results of the time measurements for all four procedures mentioned earlier are shown in Table 1.

Process	Average Time (minutes)	Standard Deviation (minutes)	Sample Size
Paper notepad	8.3	5.2	47
AFP 324	12.0	4.7	25
EAR	11.3	3.5	18
COPS	8.7	2.6	19

 Table 1. Time Measurements for the Four Procedures (Andreassen and Cusack, 1996)

As seen in Table 1, the notepad was filled at all 47 observations. There were 25 crash reports filled with the AFP324 paper version, 18 reports filled using the EAR, and 19 crash reports entered to the COPS system. It is worth mentioning that the process regarding the paper form was: fill out the note pad, fill out the AFP 324, and then enter the information to the COPS system. This took an average of 29 minutes. The process using the digital system was: fill out the notepad and then fill out the EAR, which took an average time of approximately 20 minutes. The time savings determined were then converted to time value, shown in Table 2. The EAR system without any enhancements showed that the net present value of the time savings would be approximately \$598,000 at four years, with a discount of 7% and charging \$45/hour.

After the field study, some recommendations were given in order for the EAR to be faster to input when collecting the data. Some of these were: readily police officer information, full access to the Australian Capital Territory (ACT) database of the streets and suburb names in the EAR, implementing the notepad within the EAR, and the use of 2D barcode readers for driver's license and vehicle registration information. It was projected that with these features embedded on the EAR, there would be a time saving reduction of approximately 65% (a total time of filling the EAR of 10.2 minutes).

The study performed by Andreassen and Cusack (1996) concluded that indeed the EAR is more time efficient when compared to the AFP324 paper version. The police officers indicated that the use of the pen technology was comfortable and more convenient when filling the narratives. The EAR system with enhancements would save the time taken to fill the EAR by approximately 65% and approximately \$700,000 in savings. Finally it was noted that the EAR was able to fix the areas where the paper form lacked on making it more complete, improving the sketches and the general quality of the accident report.

All Crashes			"Major" Crashes Only			
AFP - Time per crash (minutes)			AFP - Time per crash (minutes)			
	Time	Saving		Time	Saving	
(i) 324	29	-	(i) 324/COPS	23.4	-	
(ii) EAR	19.6	9.4	(ii) EAR	19.6	3.8	
(iii) plus enhancement	13.9	15.1	(iii) plus enhancement	13.9	9.5	
(iv) combine with pad	10.15	18.85	(iv) combine with pad	10.15	13.25	
AFP - Time per year (hours)			AFP - Time per year (hours)			
(i) 324		-	(i) 324		-	
(ii) EAR	1	849	(ii) EAR	7	'47	
(iii) plus enhancement	2	970	(iii) plus enhancement	18	868	
(iv) combine with pad	3	707	(iv) combine with pad	20	606	
TMU Time per year			TMU Time per year			
(i) 324	960	hr/yr	(i) 324	1920) hr/yr	
Total Time Saving (hours per ye	ear)					
(ii) EAR	2	809	(ii) EAR	2	667	
(iii) plus enhancement	3	930	(iii) plus enhancement	3	788	
(iv) combine with pad	4	667	(iv) combine with pad	4	526	
Net Present Value (4 years 7%	discount) a	t \$45/hour				
(ii) EAR	\$ 42	8,130	(ii) EAR	\$ 40)4,490	
(iii) plus enhancement	\$ 59	8,990	(iii) plus enhancement	\$ 57	7,350	
(iv) combine with pad	\$ 71	.1,320	(iv) combine with pad	\$ 68	39,830	

Table 2. Savings in Reporting Time (adapted from Andreassen and Cusack, 1996)

Comparison of Crash Databases among Different Countries

Montella et al. (2014) studied the comparisons between vehicles crash databases and reporting systems from Australasia, New Zealand, Europe, and the United States (US). The comparison included the following categories: crash location, crash narrative, crash classification, crash severity, road, traffic unit, and person related information. These datasets are relevant for the US at the national level for specialized safety databases, such as the Fatality Analysis Reporting System (FARS) and the Highway Safety Information System (HSIS). Also a revision on the importance of the Model Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC) guideline was performed in the study.

A total of eight crash databases were observed for comparison. The study allowed for an overview of each database observed. For Australia, the crash database can be accessed by road safety professionals and insurance companies throughout the State Government website. The detailed police reports are restricted from access due to privacy reasons; only in Western Australia there is a linkage between the hospital and the Emergency Medical Services (EMS) with the actual police reports. In New Zealand (NZ), the crash database is known as Crash Analysis System (CAS); it includes crash data from 1980 and is operated and maintained by the NZ Transport Agency. The database is a web-based portal and detailed police reports can be accessed by authorized road safety professionals. CAS is a full GIS based system and provides automated collision diagrams provided from the police officers.

Other databases compared were the following: Europe's (EU) Common Accident Data Set (CADaS), EU Directive, Italy's National Institute of Statistics (ISTAT), Italy's Highway Police, U.S. MMUCC, and U.S. Indiana. Montella et al. (2014) considered the MMUCC as a common crash information system at the national level based on the standardization and quality control it provides for any crash database. In Indiana, the crash database is managed by the state's Department of Transportation (DOT). This database is different from others and is provided by a private company which named the web-based repository "ARIES". All crash reports are filled by the state troopers using field laptops operating on a special software that uploads the crash reports immediately to the ARIES portal making it available between two and three days after being submitted.

The researchers evaluated the comparisons between the databases and provided their opinions on which system was more efficient as well as if they were up to federal standards. It was also stated which ones were lacking on information. The observations were summarized and compared based on two types of information: (1) crash data and (2) road, traffic unit, and person related data; these are shown in Tables 3 and 4. Both tables show how each country is organized based on information obtained from the countries crash databases.

The study determined that not all countries have their police report databases linked with hospital records. To bring more accurate injury severity data to the reports, Montella et al. (2014) suggested adding to the linkage of police reports the following: name of the hospital, injured area, injury description, hospital discharge data, fatality date, and call code, which can all be filled out by hospital personnel. It was also recommended that PDO crashes should be reported at all times since it can help provide proper road safety professional evaluation and countermeasures for future crashes. The injury type crashes should be reported in a three level intensity status which only the U.S. database uses (serious, slight, and possible injury) whereas other countries prefer a two or even a one level as seen on Tables 3 and 4. Finally, the authors recommended the use of electronic versions for reporting crashes since these can be more accurate, faster, and able to solve many problems associated with paper forms.

Variable	EU Directive	EU CADaS	US MMUCC	US INDIANA	Australia	New Zealand	Italy Highway Police	Italy ISTAT
Crash location	Precise as possible location	GPS coordinates	Highway na referencing, GP	ame and linear S/GIS coordinates	Highway name, reference point, distance and direction from reference point	Highway name and GPS coordinates	Highway name, linear referencing system, address for urban roads	Highway name, linear referencing system, address for urban roads, GPS coordinates ⁸
Crash narrative	No	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Crash sketch	No	No	No	Yes but access restricted	Yes but access restricted	Yes	Yes ^b	No
Crash type	Yes	Yes	All the events a traffic u	re recorded in the nits section	Yes	Yes	Description	No
Collision type	Yes	Yes	Eight d	escriptors	Yes	Yes	Description ^c	Twelve descriptors
First harmful event	No	Only the first event is recorded	Non-collision and collision (21) do	(8), collision (9) with fixed object scriptors	No	No	Description ^c	Only the first event is recorded
Contributing circumstances	No	No	Environmenta (6 descriptor Road cir (11 descripto	al circumstances rs, 3 subfields), cumstances ors, 3 subfields)	Yes	A large number of cause factors are provided ^d	Description ^c	Yes
Weather	Yes	Seven descriptors	Ten descriptors	Eight descriptors	Yes	Five descriptors	Yes	CADaS descriptors
Light conditions	Yes	Six descriptors	Si desc	even riptors	Yes	Seven descriptors	Yes	No
Reported crashes	Not specified	Only injury crashes	All so	everities	All injury severities	All severities	All severities	Only injury crashes
					(only injury crashes in some jurisdictions)			
Property damage only	Not specified	Not reported	Dar ≥ 1	nages ,000 S	Above threshold vary across jur where the veh aw	l values (which isdictions) or icle is towed ay	Reported	Not reported
Number of non- fatal injury levels	2	2		3	2	2	1	1
Definition of non-fatal injury levels	Severe and non- severe injuries	Serious: Hospitalized for more than 24 hours Slight: Hospitalized for less than 24 hours or not hospitalized	A: Suspected serious injury B: Suspected minor injury C: Possible injury	A: Incapacitating injury B: Non- incapacitating injury C: Possible injury	Injured, admitted to hospital (as inpatient) Injured, required medical treatment	Serious: Requiring medical treatment Minor: Other injuries	Injury description	Any injury reported by the police
Fatalities	Died within	30 days						
Link with hospital data	No	Yes ^c	No	Only for special studies	In Western Australia	No	In most cases	No

⁹ GPS coordinates have been introduced in the 2012 form but are not collected by Police.

^b In the form, there is an area for crash sketch which is filled only in few crashes.

⁶ In most cases, this information can be retrieved from the crash narrative.
 ⁴ Cause codes such as 'too fast for conditions' and' failing to give-way' and roadside hazards hit – extracted from crash diagram and witness reports.
 ⁶ The link with hospital data takes place systematically in Czech Republic, Germany, and The Netherlands (12).

Variable	EU Directive	EU CADaS	US MMUCC	US INDIANA	Australia	New Zealand	Italy Highway Police	Italy ISTAT
Crash site pictures	Alternative to crash site diagram	No	Ν	Ňo	Yes ^a	Yes	Yes ^a	No
Contributing circumstances	No	No	Road - 11 of with 3 subfield	descriptors for ds	No	Numerous cause codes	Description ^b	No
			Motor vehic descriptors wi	cle - 14 ith 2 subfields		Position vehicle struck		
Speed limit	Yes	Yes	Y	es	Yes	Yes	No	No
Work zone related	No	Yes	Yes (5 s	ubfields)	No	Yes - cause codes	Description ^b	No
Surface conditions	Yes	Six	Ten	Eleven	Yes	Three descriptors	Description	Five
		descriptors	descriptors	descriptors				descriptors
Relation to junction/ interchange	Junction type	Seven descriptors	Eleven d	lescriptors	Yes	Junction type	Description	Yes ^c
Road curve	No	Yes	Yes (3 s	ubfields)	Yes	Four descriptors	Yes	Yes ^c
Road segment grade	No	Yes	Y	es	No	No	Yes	Yes ^c
Traffic unit type	Yes	Yes	Eighteen descriptors	Twenty-two descriptors	Sixteen descriptors	Yes	Yes	Yes
Traffic unit maneuver	Yes	Yes	Fourteen	descriptors		Yes	Description ^d	No
Sequence of events	No	No	Non-collision (9) and collis object (21) o subf	(16), collision ion with fixed descriptors (4 ields)	No	Large number of cause codes	Description ^d	No
Most harmful event	No	No	Non-collision (9) and collis object (21)	n (8), collision iion with fixed) descriptors		No	No	No
Age	Yes	Date of birth	Date of birth	Date of birth	Yes	Yes ^c	Date of birth	Yes
Gender	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes
Nationality	Yes	Yes	No	No	-	Overseas drivers identified	Yes	No
Injury	No	Four	Five	Five	Yes	Yes	Two	Three
status		descriptors	descriptors	descriptors			descriptors	descriptors for drivers Two for passengers [#]
Driver action at time of crash	No	No	Nineteen descriptors (4subfields)	Nineteen descriptors (4subfields)	-	In police reports	Description ^b	Sixteen descriptors
Pedestrian action prior to crash	No	No	Eleven descriptors	Eleven descriptors	-	In police reports	No	No
Pedestrian location at time of crash			Thirteen descriptors	Thirteen descriptors	-	In crash diagrams	Description ^b	No
Violation codes	No	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes ^h
Alcohol level	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes ^h
Drug test results	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	No
Safety equipment	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes ⁱ	No
Seating position	No	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes	Yes ⁱ	No

Table 4. Summary of Road, Traffic Unit, and Person Related Information (Montella et al. 2014)

⁸Only in few cases. Generally, pictures are taken for fatal crashes.

^b In most cases, this information can be retrieved from the crash narrative and the crash sketch.

^cOnly one the characteristics can be defined, since there is only one field which includes the variables relation to junction, curvature and grade. ^dOnly for the first two vehicles involved.

Only pedestrian and cyclist ages in coded crash listing. Other ages in police crash reports.

Only pedestrian and cyclist ages in coded crash listing. Other ages in police crash reports. In some cases, data on uninjured passengers are not reported. ^bOnly for the drivers of the first two vehicles. For each driver, it is not possible to identify both variables alcohol and drug.

ⁱIn several cases, this information is not reported.

RESEARCH APPROACH

The project team included personnel (faculty and both graduate and undergraduate students) from the departments of Civil Engineering and Computing Engineering at the University of Puerto Rico, Mayaguez (UPRM).

Initially a literature review on related studies was performed as well as the current processes for filing reports related to vehicle crashes; this review did not only include the process in Puerto Rico, but in other countries as well (see Chapter 2: Literature Review). A meeting with the Traffic Record Committee of Puerto Rico resulted in the inclusion of the Model Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC) in the as it was stated that the Police Traffic Accident Reports (PTARs) must be in compliance with the requirements established in the MMUCC. The data collection on information about the current process for filing vehicle crash reports in Puerto Rico included interviews with police officers and the gathering of relevant documents. The police officers also gave their recommendations regarding features that would be desired in the electronic version of the PTAR.

Based on the information collected and the current off-the-shelf equipment and software available, a mobile computer application that can substitute the written PTAR was developed; it was Car Accident Report System (CARS). The equipment, software and architecture was selected based on the system requirements and the needs of the agencies. Police officers were shown an initial prototype of the mobile application to gather additional information. The revised PTAR and the CARS application were then compared based on accuracy and time. However, due to the difficulty of finding available police officers, the comparison tests were performed with non-police subjects. All the feedback gathered during this period was used for making improvements.

It was stated that the application should also be able to create the second report that police officers prepare to send it to the Police Central Station for statistical purposes. Therefore a data-sharing system, in the form of a web app, which allows an officer to collect data to be shared according to the agency needs was also developed.

In addition, and as a side project, a mobile application for traffic violations, Electronic Tickets (E-TICS), was also developed.

MMUCC Compliance

With technology advancing each day, it was stated that the Police Traffic Accident Reports (PTARs) from the Puerto Rico Police could be filled using an application with access only for the police officers. The Model Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC) guideline identifies the crash data elements required within a PTAR to obtain the most important details and thus improve the data quality obtained from the traffic crash. Therefore the research approach started with a detailed literature review on the MMUCC in order to identify all the information that must be included in the PTARs.

In 2015, the Police of Puerto Rico (PPR), along with the Traffic Records Committee, developed a revised PPR-93, which is the official name of the PTAR used in Puerto Rico. This was done in order to improve the quality of the report as well as to be in compliance with the specifications indicated in the MMUCC guidelines. It was found that the earlier PPR-93 (which dated back to 1988) only complied with approximately 40 percent of the MMUCC requirements. The research team met with the Traffic Records Committee and were allowed the revised PPR-93 paper form while it was submitted for approval by the PR government. The revised PPR-93 was approximately 80 percent MMUCC compliant.

By comparing the revised PPR-93 and the elements established in the MMUCC guidelines, it was possible to identify all the elements missing for the PTAR to develop a mobile application 100% MMUCC compliant. In addition, traffic reports from several states were collected, including the one from Alaska, which complies 100% with the MMUCC. The results of this first part of the research were presented to the Traffic Records Committee and consequently to the police officers who collaborated in the next step.

Current Process for Filing the PTARs

After gathering the information from the MMUCC and the revised PPR-93, the next step was to interview police officers in order to collect information about the process of filling the PTARs when a vehicle crash occurs. The procedure of filing a police report, stated by the San Germán municipality police department is shown in Figure 1.





*Department of Transportation and Public Works of Puerto Rico, due to its name in Spanish

As seen in Figure 1, the vehicle crash documentation starts with the police officer writing the initial information (people and location of the crash) on a notepad at the location. Then the police officer can either fill out the PTAR (paper form) at the scene of the crash or back at the police station. A case number (used for court and/or insurance purposes) is obtained by filing a PPR-84 form online. After the PTAR is completed by the police officer, it must be approved by the supervisor. The supervisor can make changes to the PTAR and, after approval, the document is sent to the headquarters. At the police headquarters, the document is then sent to Puerto Rico' Department of Transportation and Public Works (DTOP, due to its name in Spanish) which is responsible to add the documentation into the crash database by manually entering all corresponding information using Excel software.

As it can be observed, the process of filing a PTAR can be somewhat difficult and time consuming; and these two aspects are correlated. The time of the availability for a paper copy depends on the transfer of the report towards the PPR headquarters. The availability on the crash database depends of the DTOP personnel in charge of adding the PTAR data into Excel. As such, there is a risk associated with the process of transferring the documents; the reports might get lost, there could be misinterpretations due to police officer's handwriting, or mistakes can be made during the data entry process. Therefore, the research team identified three issues regarding the PTAR paper form that should be corrected by the development of a mobile application: (1) legibility and accuracy of the report, (2) errors in crash location, and (3) missing data.

Development of the Car Accident Reporting System (CARS)

After obtaining information about the process of filing the PTARs, obtaining all related documentation (revised PPR-93 and MMUCC elements required), and gathering feedback from police officers regarding current issues with the PTAR, the next step was the development of the mobile application. The goals of the electronic PTAR mobile application were: an easy-to-use user interface (UI) and all features necessary to create, input information and summit the PTARs efficiently. Figure 2 depicts the general architecture of the system.



Figure 2. General System Architecture

Applications can be run from mobile devices, laptops or desktop machines. The selected equipment to carry the electronic application was the Apple IPad Air. After familiarizing with technical applications that are useful for programming with iPads and the server, the team settled on the Java Play Frameworks as the appropriate one for this research. The communication with the server side components goes over a RESTful API, thus capitalizing on existing HTTP infrastructures and security settings. The data returned by the server-side components are encoded in the JSON format. This ensures a platform independent communication mechanism that can feed data to mobile and web apps alike. Figure 3 depicts the specific

organization of the client and server components of the mobile application. The application was implemented on iOS using Swift and it is been updated accordingly; all developments were performed on a MacBook Pro. The data are collected and managed with a the MySQL database engine.



Figure 3. TransInfo Mobile App Architecture

The application was designed to provide the User Interface (UI) necessary to collect the information from the vehicle crashes: crash report, vehicle information, weather conditions, and person data. The UI follows all the conventions and guidelines specified by the Apple User Experience manuals. The name for the mobile application developed was Car Accident Reporting System (CARS); Figure 4 shows the login screen designed which contains the logo.



Figure 4. Login Screen

The first version of the mobile application CARS included all elements of the new version of the police report (revised PPR-93) plus all elements required by the MMUCC in order to create an application that is 100% compliant with these requirements. The UI uses a slide-in menu, to provide options to create new

reports, access previous reports, and update settings. The main UI panel provides the input elements to collect accident related data. This panel uses a lower-end tab menu to easily navigate between the sections of the accident report. Figure 5 shows the original main screen of the application.

••••• Roaming 🤝		10:36 AM				100% 📖 🗲
CARS	=		Info	ormación Bá	isica del <i>l</i>	Accidente
Gran Gomar Soto Fortuño # 500		Tipo de Acci	dente:	Identificad	dor del Ca	aso:
Nuevo Reporte		Fecha del Ac	cidente:	Hora:		
👚 Mis Reportes		2014-09-30		10:35 A	м	Hora Desconocida
ightarrow Salir		Unidades Inv	olucradas	5:		
		Vehículos	Peatone	es Herid	los Fa	atalidades
		Localización	en Coord	enadas:		
		18.209864		-67.140396		Colocar en el Mapa
		Dirección:				
		Calle Laureles Recinto Univer 00682	sitario de N	layagüez, Maya	agüez,	Estado:
						Municipio:
		Cerca de:		Nombre:		
		Distancia:				
			Medida	PL		al
		Clasificación	del Accio	lente:		
		Tipo de Propie	edad	Ubicación		

Figure 5. Mobile App Main Screen

The information collected on the app is sent to a server app running on Linux virtual machines hosted at the University of Puerto Rico, Mayagüez (UPRM). The server app is implemented with the Java Play Framework, and exposes a REST API to store data, read data, update data, and delete data with the client. All data records are maintained inside the MySQL relational database engine, which also runs on the Linux machine. The developed application has five main tabs: Accident, Conditions, Data Entry, Vehicles, and Persons, which are shown in Figures 6, 7, 8, 9, and 10, respectively.

	10:53 a.m	۱.
	Información Básica	del Accidente
Tipo de Accidente	: Identificador d	el Caso:
Fecha del Accider	te: Hora:	
2015-04-12	10:53 a.m.	Hora Desconocida
Unidades Involucr	adas:	
Vehículos	atones Heridos	Fatalidades
Localización en Co	oordenadas:	
18.140315	-67.126293	Colocar en el Mapa
Dirección:		
13 Calle Julio Perez I	rizarry	Estado:
Hormigueros, 00660		
		Municipio:
Cerca de:	Nombre:	
Distancia:		
Med	ida Punto C	Cardinal
Clasificación del A	ccidente:	
Tipo de Propiedad	Ubicación	
-0-		м.

Figure 6. First Tab: Basic Information of the Accident

●○○ Extended 🗟		10:53 a.m.	
=	Condic	ciones del Accidente	
Evento Relacionado al Mayor	Daño:		
Tipo de Colisión		Evento	
Localización del Evento:	Forma de la Colisión:		
CONDICIONES CONTRIBUY	'ENTES:		
Clima:	Visibilidad:	Pavimento:	
Condición Climática 1	Condición de la Visibilidad	Condición del Pavimento	
Condición Climática 2			
CIRCUNSTANCIAS CONTRI	BUYENTES:		
Ambiental:	Carretera:		
Circunstancia Ambiental	Circunstancia de la Carretera		
RELACIONADO A INTERSEC	CCIÓN:		
Intersección a Desnivel:	Lugar Específico:	Tipo de Intersección:	
Relacionado a Ómnibus Esco	lar:		
RELACIONADO A ZONA DE	CONSTRUCCIÓN O MANT	ENIMIENTO:	
¿Fue el accidente en o cerca de un	área de construcción o mantenimier	nto?	
Relación			
Localización del Accidente:	Tipo de Zona de Trabajo:	Trabajadores Presentes:	
			1

Figure 7. Second Tab: Accident Conditions

●●●○○ Ex	tended ᅙ			10:56 a.m.			87% 🔳
≡			Mier	nbros del Incid	ente		+
⇔	Audi A3 2012 # Tablilla: gfj689						\sim
	jugar vi # Licencia:						
	nacho ja # Licencia:						
Ř	Peatones						\sim
	magia gua						
Ŝ	Ciclistas						\sim
	jgonzalez						
		Accidente	Condiciones	Entrada de Datos	Vehículos	Personas	

Figure 8. Third Tab: Data Entry

●●●○ Extended 🗢			10:55 a.m.		87%
Vehículos					
INFORMACIÓN DEL V	EHÍCULO:				
Número de Tablilla:	Año:	М	arca:	Modelo:	
gfj689	2012	A	udi	A3	
Tipo de Vehículo de Mo	otor:	Dirección de V	iaje antes del Choq	ue:	
Función Especial del Ve	ehículo de Mot	or en Transporte	e: Uso de Vehícu	llo de Motor de Emergencia:	
Velocidad Máxima Rotu	ulada:	Velocidad de	el Vehículo:		
МРН		MPH			
Maniobra/Acción del Ve	ehículo de Mot	or:			
INFORMACIÓN DE LA	CARRETERA	:			
Descripción de la Carr	retera:		Alineamiento:	Inclinación:	
Cantidad de Carriles e	en la Carretera:				
Cantidad	a de Carril	Tipo de Carril			
Tipo de Control de Trá	insito: ¿En (Operación o Per	dido?		
INFORMACIÓN SOBR	E LOS EVENT	OS:			
Secuencia de los Ever	ntos:		Uso del Bus:		
				*	
	Accider	te Condicione	s Entrada de Datos	Vehículos Personas	

Figure 9. Fourth Tab: Information of the Vehicles Involved

●●●○ Extended 🗟			10:56 a.m.			87%
Personas		Informac	ión Extendida c	le la Persona		
INFORMACIÓN PARA TOD Equipo de Seguridad Utiliza	A PERSONA: ado:					
(0 seleccionados)						
¿Se sospecha el uso de Alcohol?						
Uso de Alcohol						
Estado de la Prueba:	Tipo de Prueba	:	Resultado de	la Prueba:		
			Resultado	Tipo de Prueba		
¿Se sospecha el uso de Sustancias	s Controladas?					
Uso de Sustancias Controladas						
Estado de la Prueba:	Tipo de Prueba	:	Resultado de	la Prueba:		
INFRACCIONES A LA LEY:		\oplus				
No hay elementos para mo	ostrar en ésta lista	1.				
	[^]		re.	~*KI	<u>C</u> -	
	Accidente	Condiciones	Entrada de Datos	Vehículos	Personas	

Figure 10. Fifth Tab: Information of the Persons Involved

The first version of CARS was presented to police officers in order to gain some feedback based on users' perspectives. Based on the information gathered, some improvements were performed, including the addition of the Scan Driver License PDF417 barcode. This feature automatically uploads the following information to the application when a driver's license is scanned: name, gender, date of birth and expiration date. In addition, the following improvements were made:

- A *Narrative* tab was created. Besides the narrative, police officers can also add the following information: time for Medical Services notification and arrival as well as the time for Police notification and arrival.
- Some fields were reorganized in order to ease user experience (based on the comments made by police officers).
- Some texts were changed to help users better understand the purpose of a field or area.
- Some bugs were identified and fixed across the application.
- Updated to latest iOS Software Development Kit 8.4.
- Updated libraries for reverse geocoding and maps from Google.

The research team felt that the CARS version after these improvements was an appropriate one to carry out the field tests (i.e. trial runs).

Field Tests and Additional Improvements

In order to start the field tests, it was necessary to obtain the approvals of the Institutional Review Board of UPRM's Committee for the Protection of Human Subjects in Research; the approval was obtained on July 22, 2015.

Initially the field tests of the CARS application started with police officers. However, due to the low number of police officers able to participate and time constraints, it was decided to carry out the tests

with the general public. Since it was hypothesized that the general public does not have any experience filing a PTAR (either paper form or mobile version), it was concluded that the results of the field tests were not to be affected due to the sample population.

In order to determine if the mobile application was more efficient than the written report, two sample ttests were used to compare the time it took a person to fill out a crash scenario. Two hypothetical cases (i.e. two scenarios regarding a vehicle crash) were developed with the help of a police officer. Subjects needed to fill out both cases: one using the mobile application and the other one with the paper form (revised PPR-93). The cases were assigned in a random manner. For both cases (and both report types), the time that the subject took filing the report was recorded. Table 5 shows the total times for both hypotheticals cases using both methods.

	No. of Cubicata		Case A	4	
PTAR Version	No. of Subjects	Average	St Dev	Min	Max
CARS mobile app	11	50.72	9.61	32.3	65
Revised PPR-93	9	41.35	6.38	32.09	51.04
			Case E	3	
PTAR Version	No. of Subjects	Average	Case E St Dev	3 Min	Max
PTAR Version CARS mobile app	No. of Subjects	Average 48.96	Case E St Dev 9.8	3 Min 38.31	Max 69.25

Table 5. Descriptive Statistics for Time Filing the Cases (in minutes)

As seen in Table 5, the time it took out filing a vehicle crash report using the CARS mobile application was higher than using the revised PPR-93 paper report. Although the number of subjects was low, two-sample t-tests were performed in order to determine if these differences in time were significant for each hypothetical case. For Case A, the difference of 9.37 minutes was found to be significant at the 95 confidence level (T-value = -2.61, α = 0.018). For Case B, the difference of 7.79 minutes was not significant at the 95% confidence level (T-value = -1.62, α = 0.126).

In addition, the number of inaccurate entries on both reports was also determined; this helps in determining a percentage of accuracy. It was observed that subjects made more mistakes using the CARS mobile application. Based on the results of the field tests, as well as on the comments from the participants, it was determined the reasons why test subjects took more time and made more errors using the mobile application. To improve the mobile application, the following changes were made:

- The bug in which the VIN number from the vehicle in the previous report would show up was fixed.
- A "scroll view" was added to all the tabs so it would not interfere with the boxes to be filled.
- The notification time for the crash was added.
- A new window was added where it could be seen what was filled before regarding the persons and vehicles involved in the crash.
- The keyboard was improved as to show the required characters to be used in the data entry boxes (i.e. if the box to fill requires a number, then the keyboard will automatically show up set to numbers).

It was determined that there were many problems with the use of Objective-C, therefore it was decided to re-write the client UI using Swift. The appearance of the application remained the same and it was also made available in both languages: Spanish and English.

Another important addition to the CARS mobile application was the collision diagram. It includes thirteen scenarios that can be added as "background" as well as four vehicle types (passenger car, motorcycle, bus, truck). Police officers can select the scenario where the crash occurred (intersection, along a curve, etc.) and "drag" the vehicles and accommodate them according to the situation. Figures 11 and 12 show examples of two scenarios.



Figure 11. Entrance to Freeway Scenario of the Collision Diagram



Figure 12. Signalized Intersection Scenario of the Collision Diagram

One last improvement was the addition of a "search" button for both driver's license and license plate identification numbers. Since it was theorized that the database would eventually contain information from all registered drivers, as well as all registered motor vehicles, two search buttons were added to the application. After typing the driver's license number, a pop-up window indicates if the person's information is already in the database. If it is, the application automatically fills out all the information found in the system, including vehicles "assigned" to the person. This can also be done with a license plate number, thus minimizing the time it takes to fill out the information for a motor vehicle, especially the VIN number. This improvement also aimed to increase the accuracy of the data collected by the CARS mobile application.

The application was maintained in GitHub, a software development platform and changes were made to the file structure and its organization in order to improve asset usage.

Database and Web Services Development

While the field tests were taking place, the rest of the team worked on the integration between the client and the server to save the information entered by the user in the report. The crash report is saved in the tablet using the Core Data framework. That framework is part of the iOS Software Development Kit (SDK) that allows saving complex structures on the device (iPad). This allows synchronizing with the server. With this feature, the application can be used offline. In addition, a stress test was performed on the server to measure how much traffic it could handle. This stress test was made using a HTTP load testing tool called Vegeta. The server responded very well to 10,000 requests in a minute, without using more than 20% of the CPU.

Initially the CARS application was finished using the program Objective- C and the User-Interface (UI) was developed in Spanish. To address the possibility that a person involved in a vehicle crash would only be fluent in English, the application was expanded to support the English language as well. However, during the field tests it was determined that there were many problems with the use of Objective-C, therefore it was decided to re-write the client UI using Swift. The appearance of the application remained the same and it is also available in both languages (Spanish and English). It was necessary to migrate the collision diagram from Objective-C to Swift as well. During development, Core Data was dropped and instead the data was only stored on the server. Once the user logged in to the application the necessary information would be fetched from the server.

During the same period the database for the application was developed and actualized. All the attributes in each of the tables in the database were then evaluated. Figure 13 shows an example of the database.



Figure 13. Screenshot of the Tables in the Database

The team worked on changing the configuration of the web services in order to efficiently connect them to the database. The objective of this task was to develop web services with the new tables from the database in order to save the information every time a crash report is submitted. Web services were developed for the following tabs in the application:

- General Information of the Vehicle Crash
- Crash Conditions
- Person Registration
- Vehicle Registration
- Crash Details

Since the application was developed using Swift, the login was also developed using the web services. The web services were also finished for the search of a person by using his or her driver's license identification number or by searching for a vehicle using its license plate.

The database needed it to be updated. For this task it was taken into consideration the information of a person in the crash report as well as the information for the vehicle involved in the crash. Several statements were identified for this task, such as:

- Every crash report must have a crash detail and a crash condition,
- A person must "belong" to a crash, and
- A vehicle must "belong" to a crash.

Figure 14 shows the representation of the mentioned task.



Figure 14. Tables Related to Crashes

All efforts were then focused on the development of a responsive web application to be run from a desktop (or laptop) computer. This was performed in order to simulate the procedure of a supervisor approving the PTAR filed by a police officer to then send it to the pertinent agencies, as stipulated by the police officers. Figures 15, 16, and 17 show the login page, the list of crash reports submitted, and one of the pages of the crash report from the web application, respectively.

omarpr	
····· 1~	
Sign in	

Figure 15. Login Screen from the Web Application

Dashboard of Cases By Case Number	
Case Number	Crash Date
84415260012	Aug 1, 2018
1236547	Jun 27, 2018
99980776	06/20/2018
8430469	Jun 7, 2018
012345	Jun 6, 2018
0123456	Jun 6, 2018
098765	Jun 6, 2018
012345	Jun 6, 2018
087	Jun 3, 2018
088	Jun 3, 2018
086	May 28, 2018
0272018	May 21, 2018

Figure 16. List of Crash Reports Submitted

	a de Datos Veniculo Extendido Persona Extendida Ivan	auva	
Informacion Basic	a del Accidente		
Tipo de Accidente	Numero del Caso		
Lesión fatal	84415260012		
Lesión fatal	\$		
Direccion	Municipio	Estado	
el cid	Moca	Puerto Rico	
	Adjuntas	Puerto Rico	

Figure 17. View of an Example of a Crash Report using the Web Application

Using the web application, changes can be made to a crash report submitted by a police officer using the CARS application. These changes can be saved and shared to the pertinent agencies.

Electronic Traffic Infraction and Citation System (E-TICS) Development

As a side project, a second mobile application was developed for the issuance of traffic citations by police officers. The goal of this application is to substitute the need for the paper-based citation form, streamline the issuance process and reduce data-entry errors. It was hypothesized that the data collected with this mobile application could be integrated with the database from the CARS application that could assist researches in identifying the correlations, if any, between traffic citations (i.e. risky driving or law-breaking behavior) and vehicle crashes. The mobile application was named Electronic Traffic Infraction and Citation System (E-TICS) and it gathers the following information:

- From the driver: license number, first name, initial, last name, address, state, city, zip code.
- From the vehicle: license plate, VIN, year, brand, model, color.
- From the company (if commercial vehicle): name, address, control number, receiver name.
- Regarding the infraction: transit law and article number, description, amount to be fined.
- Regarding the location: latitude, longitude.

Figures 18, 19, 20, and 21 show screen images of the mobile application for the traffic citations. The application is in both English and Spanish; it adjusts according to the language selected on the tablet.

Carrier 🗢	12:00 PM	100% 📼	Carrier 🗢	5:44 PM	100%
				General Information	Next
	E-TICS				
Electro	E-TICS nic Traffic Infraction & Citation	System	Driver License Numb 12345 Address Line 259 Blvd. Alfonso Val State C PR M Vehicle License Plate ABC-123 Brand Toyota	ber First Name Initial Last Name Christopher Torres Lugo dez Cablan ity ZIP Code ayagüez 00680 VIN Year 123456789 2015 Model Color Yaris Black	
			Company Nar Control Numb	Mee Address	

Figure 18. Login Screen (English)

Figure 19. Screen for Driver, Vehicle and Company Information Entry (English)



Infraction Type (Spanish)

Figure 21. Screen for Submitting the Traffic Citation (English)

Similar to the CARS application, it was decided that E-TICS application should also include the option of determining the exact location of the traffic violation, as shown in Figure 22. This information could be used in future research projects that wish to determine locations in which driver behavior can be considered risky.



Figure 22. Map Location of E-TICS

SUMMARY AND FINAL REMARKS

Puerto Rico's database on vehicle crashes has encountered many challenges: missing data, incomplete reports, and inaccurate information. The Police Traffic Accident Report (PTAR) is still filled out by hand and, by the time when the project started, this document was not completely compliant with the Model on Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC). As such, the team developed a mobile application that is 100% MMUCC compliant to substitute the paper form of the PTAR. The objectives of the study were achieved;

- 1. MMUCC documentation and PTAR reports (current and under revision) as well as police interviews were critical in determining all relevant data needed to start developing the first prototype of the mobile application.
- 2. Although the literature found on digitalization of vehicle crashes reports was not as extensive as desired, it was key to determine how to measure the efficiency of the developed application.
- 3. Based on the literature review regarding the programs available for the development of a mobile application, Objective-C was selected. However, it was letter determined to rewrite the User Interface using Swift.
- 4. The mobile application that could substitute the PTARs was developed and given the acronym CARS, which stands for Car Accident Reporting System. It is available in both Spanish and English languages and it has all the requirements established in the MMUCC.
- 5. A responsive web application was also developed in order to simulate the procedure done by a supervisor for each crash report. The Web App is run from a desktop (or laptop) computer and can access all police reports filled out using CARS; these can be altered and approved for final documentation and to be shared with other parties.

It is important to note that comparison tests between the PTAR paper form and the CARS application were performed with civilians as opposed to police officers. Although the reason for this was due to difficulty in finding enough police officers available for the tests, it was later determined that tests would have been biased. Police officers have ample experience filling out the PTAR paper form, thus adding a factor of familiarity that could negatively influence the time and accuracy of the CARS app. However, the time to fill out a report using the mobile application was higher than the PTAR paper form for both hypothetical crash scenarios (although this difference in time was significant at the 95% confidence level for only one of the CARS application containing more entries (due to the requirements added according to the MMUCC). Subjects did make more mistakes using the CARS application and these observations were used to make improvements to the application.

No field tests were performed after the CARS application was finished due to constraints regarding time and resources (as well as the difficulties encountered due to Hurricane Maria in September 2017). However, open houses took place in several locations in order to show the application to several agencies, including the Department of Transportation and Public Works of Puerto Rico. CARS application was well received and most of the positive comments were focused on the collision diagram. It is recommended to perform field tests with the finished application in order to verify if the final improvements had a positive impact in the time and accuracy of data entry.

As a side project, the Electronic Tickets (E-TICS) mobile application was also developed to substitute the traffic violation document (paper form) used by police officers. Similar to CARS, E-TICS app also includes the availability to "pinpoint" the exact location of the traffic violation. This was done in the hopes that, in

the future, both CARS and E-TICS databases can be matched in order to study the possibility of a relationship between vehicle crashes and traffic citations.

As a final remark, this project was originated from the recommendations of previous research performed at the University of Puerto Rico at Mayaguez (UPRM), which focused on vehicle crashes. Some crash data were inaccessible and inaccurate, specifically the exact location of crashes, in order to identify hotspots, thus meaning difficulties in performing those research projects. The development of both mobile applications, including the web app for data sharing, was done in order to improve the data collection and reporting process for some agencies in Puerto Rico.

LIST OF FIGURES

Figure 1. Crash Report Filing Process in PR	13
Figure 2. General System Architecture	14
Figure 3. TransInfo Mobile App Architecture	15
Figure 4. Login Screen	15
Figure 5. Mobile App Main Screen	16
Figure 6. First Tab: Basic Information of the Accident	17
Figure 7. Second Tab: Accident Conditions	17
Figure 8. Third Tab: Data Entry	18
Figure 9. Fourth Tab: Information of the Vehicles Involved	18
Figure 10. Fifth Tab: Information of the Persons Involved	19
Figure 11. Entrance to Freeway Scenario of the Collision Diagram	21
Figure 12. Signalized Intersection Scenario of the Collision Diagram	21
Figure 13. Screenshot of the Tables in the Database	23
Figure 14. Tables Related to Crashes	24
Figure 15. Login Screen from the Web Application	25
Figure 16. List of Crash Reports Submitted	25
Figure 17. View of an Example of a Crash Report using the Web Application	25
Figure 18. Login Screen (English)	26
Figure 19. Screen for Driver, Vehicle and Company Information Entry (English)	26
Figure 20. Screen for the Selection of Infraction Type (Spanish)	27
Figure 21. Screen for Submitting the Traffic Citation (English)	27
Figure 22. Map Location of E-TICS	28

LIST OF TABLES

Table 1. Time Measurements for the Four Procedures (Andreassen and Cusack, 1996)	7
Table 2. Savings in Reporting Time (adapted from Andreassen and Cusack, 1996)	8
Table 3. Summary of Crash Information (Montella et al. 2014.	10
Table 4. Summary of Road, Traffic Unit, and Person Related Information (Montella et al. 2014	11
Table 5. Descriptive Statistics for Time Filing the Cases (in minutes).	20

REFERENCES

Andreassen, D., and Cusack, S. (1996). The electronic accident report. Australian Road Research Board (ARRB), *ARRB Transport Research Report*, ARR 284. Victoria, Australia: ARRB Transportation Research Ltd.

Montella, A., Andreassen, D., Tarko, A. P., Turner, S., Mauriello, F., Imbriani, L. L., and Romero, M. A. (2014). Crash Databases in Australasia, the European Union, and the United States. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board,* No. 2386, DOI: 10.3141/2386-15, 128-136.

NHTSA. "Fatality Analysis Reporting System (FARS) Encyclopedia by State" FARS Official Database Website. 2012

http://www-fars.nhtsa.dot.gov/States/StatesCrashesAndAllVictims.aspx. Accessed on February 26th, 2015

NHTSA, FHWA, FMCSA, RITA (now known as Office of the Assistant Secretary for Research and Technology (OST-R)) and Governor's Highway Safety Association (GHSA). "Model Minimum Uniform Crash Criteria (MMUCC) Guideline", 4th edition (latest) 2012. http://mmucc.us/sites/default/files/MMUCC_4th_Ed.pdf. Accessed on March 17, 2015.

U.S. Department of Commerce. "Motor Vehicle Accidents and Fatalities", *United States Census Bureau*: *The 2012 Statistical Abstract*, 2012.

<u>http://www.census.gov/compendia/statab/cats/transportation/motor_vehicle_accidents_and_fatalities</u> .html. Accessed on February 23rd, 2015

U.S. Department of Transportation (USDOT). "Crash Data Improvement Program Guide", *Federal Highways Administration*, 2014 http://safety.fhwa.dot.gov/cdip/finalrpt04122010/ch1.cfm. Accessed on February 23, 2015. In order to perform the comparison tests between the mobile application and the paper form of the crash report PPR-93, approval by the Institutional Review Board of the University of Puerto Rico at Mayaguez was required. The letter of approval is dated July 22, 2015 and subject tests started after this date.



Institutional Review Board CPSHI/IRB 00002053 University of Puerto Rico – Mayagüez Campus Dean of Academic Affairs Call Box 9000 Mayagüez, PR 00681-9000



July 22, 2015

Jose Gonzalez Irizarry Civil Engineering and Land Surveying RUM

Dear Mr. Gonzalez:

As a member of the Institutional Review Board of the University of Puerto Rico - Mayagüez Campus, I have considered the Review Application for your project titled *Development of an Efficient Electronic Crash Report Application Based on Police Feedback* (Protocol num. 20150701). After an evaluation of your protocol, I have determined that your research represent minimal risk to participant and qualifies, under Category 7 of 45.CFR.46.110, for an expedited review process. For this reason, we are happy to approve your project effective today and expiring July 21, 2016. If your project will extend beyond this date, we ask that you submit an application of extension no later than one month before your approval expires. We also remind you that a progress report must be submitted to the IRB office one month before your approval expires.

Remember that any modifications or amendments to the approved protocol or its methodology must be reviewed and approved by the IRB before they are implemented. The IRB must be informed immediately if an adverse event or unexpected problem arises related to the risk to human subjects. The IRB must likewise be notified immediately if any breach of confidentiality occurs.

I attach the consent form with the seal of approval of the Committee. We would appreciate use these documents to the corresponding steps of their research.

We appreciate your commitment to uphold the highest standards of human research protections and remain.

Sincerely, Soglio, Kafael

Dr. Rafael A. Boglio Martínez President, Institutional Review Board (IRB) University of Puerto Rico, Mayagüez Campus Office: Celis 108 Tel.: (787) 832-4040 Ext. 6277 Web Page: http://www.uprm.edu/cpshi/



Universidad de Puerto Rico Recinto Universitario de Mayagüez Colegio de Ingeniería Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura University of Puerto Rico Mayagüez Campus College of Engineering Department of Civil Engineering and Surveying

Hoja Informativa

Proyecto de Investigación: "Desarrollo de un reporte de choques electrónico, preciso y eficiente, basado en la retroalimentación provista por la policía"

Investigadores:

José R. González Irizarry, EIT Estudiante de Maestría Encargado de la investigación jose.gonzalez41@upr.edu (787)519-2307 Ivette Cruzado Vélez, PhD Catedrática Auxiliar Consejera de la Investigación ivette.cruzado@upr.edu (787)832-4040 Ext. 3718

Comité para la Protección de los Seres Humanos en la Investigación UPRM Edificio Celis 108 y 207b <u>cpshirum@uprm.edu</u> (787) 832-4040 Ext. 627

Propósito: El equipo de investigación de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez (UPRM), ha desarrollado una versión digital en aplicación móvil del reporte PPR-93 (Reporte de choques de tránsito) que está en proceso de ser enmendada este año 2015. Este espera ser más eficiente y preciso al manejar los datos en el campo basado en reuniones con varios oficiales de la policía. Se desea medir el tiempo en que se toma cada voluntario (oficial de la policía) en llenar tres choques hipotéticos/realistas para determinar la eficiencia y precisión de ambas versiones (papel y electrónica) de la nueva PPR-93.

Procedimiento: La forma en que se llevará a cabo es la siguiente: Se dará una presentación en una de las academias policiacas mensuales acerca de la investigación y reportes nuevos. Oficiales tendrán la libertad de llenar un cuestionario entregado al final de la presentación. A los oficiales que decidan participar, voluntariamente, el estudiante encargado estará realizando una reunión individual para llenar tres casos hipotéticos de choques automovilísticos. Se le presentará ambas versiones de la nueva PPR-93 antes de comenzar con el estudio. Se le tomará el tiempo en que toma en llenar los casos y se medirá la precisión al compararlo con la clave de cada choque. Luego de completar los tres casos se culmina el estudio con el participante. Los casos son de clasificación: Levemente Herido, Gravemente Herido y Fatal. Anejos como informe de incidente suplementario, o algún otro que se requiera en el caso, no se necesitarán para este estudio, solamente llenar el reporte de choque con información ficticia. Cualquier comentario, luego del estudio, acerca de ambas versiones será bienvenido y aceptado anónimamente.

Participación: La participación de cada oficial de la policía es voluntaria. Esto será por cita en horas laborales, con el permiso del encargado de su respectivo cuartel. Fuera de horas laborales es una opción que pueden tomar y, de serlo, se llevará a cabo en el Departamento de Ingeniería Civil y Agrimensura de la UPRM. Se recomienda que termine de llenar los 3 casos del estudio para obtener datos fijos, PERO tienen la libertad de no continuar con el estudio en cualquier momento. Al participar en el proyecto, se recomienda la discreción de los casos vistos en el cstudio.

Riesgos: Datos personales como nombre, genero, dirección residencial o postal NO se necesitará ni preguntará para esta investigación No habrá riesgo alguno dado a que su identidad como participante no será expuesto verbalmente ni bajo futuras presentaciones en el que conlleve los resultados del estudio. Los datos recolectados estarán guardados en la oficina de la consejera de la investigación y se utilizarán solamente para analizar los datos recolectados. Los datos se presentarán en término global en cuestión de promedios y proporciones.

Beneficios: Los voluntarios tendrán la oportunidad de ser parte de la investigación al igual que conocer y practicar con la versión papel de la PPR-93 que está en proceso de ser enmendada por el superintendente de la policía de Puerto Rico. Los participantes también conocerán las ventajas y desventajas de ambas versiones para tener la oportunidad de mejorar, al menos, la versión digital.



The PPR-93 1988 Revision was the crash report filled by police officers in Puerto Rico previously, before changes were made and approved in 2012. It consisted of three pages (long version) and a short version (two pages) was available. The last page shows the codes for several characteristics of the vehicle crash.

PPH-	93
REV.	01/88

. E

POLICIA DE PUERTO RICO Núm. Informe

	- "	Informe de Accidente de	Tránsito Area	
SENCIA	6. Sitio Accidente (calle o carretera - kilómetro-hectómetro)	4. Municipio de ocurrencia	5. Evento relacionado a colisión 14 Pe 01 Vueto 15 Di 02 Fuego/Exclosión 16 Tr 03 Inmersión 16 Tr 03 Inmersión 17. Hill 03 Inmersión 17. Hill 04 Initaloción Gates 30 Vi 05. Carda Carga 30 Vi	310n 55 · Artosi Código 310n 56 · Bocs Incendio 20 31 Vehículos 57 · Buch Corree 20 30 vehículos 57 · Rólulo Tránsilo 10 11 & An Peston 63 · Talud 10 11 - Estacionado 64 · Puente 10
CUB			05 - Derrame 40 - Ci 07 - Superficie Carr, trregular 41 - H 08 - Se tue por risco 42 - M	1 & Run con Ciclista 72 · Verja otociclista 76 · Otro Objeto Fijo
A DE O	7. Código del Sillo o Localización Urbano/Rur. Calle/Carr. Km./Hect. Int	ersecc. Log.Gen. Tipo Clasifica.	09 · Derrumbe Carr,/Puente 43 - M 10 - Vasknijed" 45 - Ai 11 - Vuelco Motora 51 - Bi 12 - Calda Persona 52 - Oi 13 - Otro evento sin collsión 53 - Pic	stora Objeto Flju 77 - Hoyo Iimai 78 - Equipo Agrícola Irrera 79 - Equipo Construcción Iones 90 - Registro Alcantartillado Sites 97 - Otro con collidon
FECH/	8. Clasificación Funcional y Federal		9, 'Tipo de colisión 01 - Entrando a Intersección en Angulo 02 - En la misma dirección - posterior	08 - Un vehículo estacionado 09 - Un vehículo estacionado
SITIO Y	10. Núm. Veh. 11. Núm. Pest. 12. Núm. Her.	13. Núm, Muer. 1. daño prop. 2. fatal 3. heridos	03 - En la misma dirección - uno virando 04 - En la misma dirección - lateral 05 - En la misma contrarla - frontal 06 - En dirección contrarla - uno virando 07 - En dirección contrarla - lateral	10 - Un vehículo sallendo de estacionamiento 11 - Un vehículo sallendo de estacionamiento 12 - Un vehículo estarado a entrada privada 13 - Un vehículo sallendo de entrada privada
nro 1	15. Nombre Conductor Veh. # 1 (paterno, materno, nombre)	16, Sexo 1. Masc. 2. Feme.	17. Edad 18. Teléfono	19. Ocupación
VEHIC	20. Calle 2	21. Urbanización	22. Pueblo	23. Zip
	24. Años Cond. 25. Autorizado 26. Asegurado 1. Si 2. No 1. Si 2. No	27. Lic. Estado 28. Lic. Número	29. Tipo de Licencia 1. chofer 3. conductor 2. pesado 4. aprendiz	5. olro
	31. Condición (apreciación) 1. normal 2. fatigado 3. bebido 7. otro 4. aprend. 5. ebrio 6. droga	32. Analisis 1. sangre 2. aliento 4. ning		1. Sí 2. No
	35. Año Veh. 36. Marca	37. Modelo 38. 1	lúm. Tabilila 39. Er	itado 40. Inspección 1 Si 2 No
	41. Nombre Dueño	42. Calle	43. Urbanización	44. Pueblo
o LUGAR 「	46. Tipo 47. Uso. 01 - Auto 10 - Motocicleta 01 - Personal 02 - Camioneta 11 - Bickleta 02 - Entrenamiento Choler 03 - Construcción 03 - "Pick-Up" 12 - Máquina 03 - Construcción 04 - Van 04 - Van Agricola 04 - Van /Paramédico 05 - Tractor 13 - Equipo /Paramédico 06 - Camión 14 - Arrastre 05 - Millitar 07 - Autobres 15 - Casa 07 - Transporte Pasajero	48. Carga Peligro 49. Arrastre 01 - Ninguna 01 - Ninguno 02 - Explosivos 02 - Casa Rodante 03 - Gas 03 - Remolque 04 - Combustible Líquido 07 - Remolque 05 - Oxidantes/Peróxidos 05 - Remolque Bote 07 - Veneno 05 - Remolque 06 - Oxidantes/Peróxidos 05 - Remolque	50. Defecto Mec. Veh. 7. Vahiculo 81. Frenos 82. Gula/Volante 83. Bateria/Encendio 84. Suspensión 95. Remolque para 96. Consión 97. Otros 86. Escape 87. Loces	Cont. 63. Circule en Diagrama las áreas alecidas 90 - Cinlurones 63. Circule en Diagrama las áreas alecidas 0 91 - Aros/Huedas 10- Bajo Chasis 92 - Enganche de Arrastre 11 Ciple 93 - Carga 11 Ciple 94 - Sistema Combustible 11 Tiple
BANDON	09 - Autobus Ambulante Escolar 97 - Otro 09 - Grúa 11 - Otro Trabajo 12 - Combatir Fuego 97 - Otro Trabajo	97 - Otro 97 - O	68 - Luces Directions 89 - Ventanas/Parabri 52. Si el caso, Tenía bermiso?	les 97 - Otro sas 98 - Ninguno افراح - المحالي - المحال
Ā	53. Limile Vel. 54. Velo. Est. 55. Cint. Prov. 56 1. Si 2. No 1	1. Si 2. No 3. N/A 5. Cint. Uso 57. Veh. Movi. 58. Circ. 5. Si 2. No 1 1. Si 2. No 1	59. Maniobra 60. Pe	e impacto inicial control eatón 61. Ciclista · 62. Lugar ocurre
JL0 2	65. Nombre Conductor Veh. # 2 (palerno, malerno, nombre)	. 66. Sexò 1. Masc. 2. Feme.	67.Edad 68.Teléfono	69. Ocupación
/EHIC(70. Calle 7	1. Urbanización	72. Puebio	73. Zlp
	74. Años Cond. 75. Autorizado 76. Asegurado 1. Si 2. No 1. Si 2. No	77. Lic. Estado 78. Lic. Número	79. Tipo de Licencia 1. chofer 3. conductor 2. pesado 4. aprendiz	5. otro
	81. Condición (apreciación) 1. normal 2. fatigado 3. bebido 4. aprendiz 5. ebrio 6 droga 7 otro	82. Análisis 1. sangre 3. otro 2. aliento 4 ninguno	B3. Niv. Alcol	n. 84. Res. 25 Ml. 1. Si 2. Nα
	85. Año Veh. 86. Marca	87. Modelo 88. N	úm. Tablilla 89. Es	tado 90. inspección 1. Sí 2 No
	91. Nombre Dueño	92. Calle	93. Urbanización	94. Puebio 95. Zip
ANDONO LUGAR	96. Tipo 97. Uso 01 - Auto 10 - Motoccietta 02 - Camionetta 11 - Biccleta 03 - Pick-Up 12 - Máquina 04 - Van Agricola 05 - Tractor 13 - Equipo 06 - Canión 14 - Arrastre 07 - Mulbus 07 - Autobus 15 - Casa 08 - Autobus 15 - Casa 09 - Grúa 97 - Otro 09 - Grúa 97 - Otro	98. Carga Peligro 99. Arrastre 01 - Ninguna 99. Arrastre 01 - Ninguna 01 - Ninguno 02 - Explosivos 02 - Casa Rodante 03 - Gas 03 - Remolque 04 - Remolque 7. Tractor 05 - Sòlidos Inflamables 04 - Remolque Bote 07 - Veneno 04 - Remolque Bote 08 - Material Radiactivo 09 - Material Corrosivo 97 - Otro 101. Sobre Carga 1	06 - Remolque Acampar 100. Delecto Mec. Vel F - Frenos 07 - Vehiculo Remolcado 82 - Guia/Volanle 08 - Tanque Petroleo 53 - Gomas 09 - Remolque para Postes 86 - Escape 97 - Otros 88 - Luces Direccion 02. Si el caso, Tenia 99 - Ventanas/Parabi	Cont. 90 - Cinturones Sont. Seguridad 0 91 - Aros/Ruedas 10. Bajo Chasis 92 - Enganche de (1) Arrastre 93 - Carga 94 - Sistema Combustible (1) ales 97 - Otro (1) 13. Engunche (1) 14. Construit en Ulagrama - Is éreas a calculadas (1) 94 - Sistema Combustible (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (2) (1) (2) (1) (3) (1) (4) (1) (5) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (1) (2) (1) (3) (1) (4) (1) (5) (1) (1)
AB	12 - Combalir Fuego 97 - Otro 103. Limite Vel. 104. Velo. Est. 105. Cint. Prov. 10 1. Si 2. No 1	Hequendo) Image: Construction of the second se	Si 2. No 3. N/A . 109. Maniobra 110. P	eatón 111. Ciclista 112. Lugar Ocurre
CODIGO PARA CODIGO PARA :AS SOMBREADAS	Circunstancias Contribuyentes 19 - Sobre carge 02 - Bajo elactos de alcohol 19 - Sobre carge 03 - No ceder el paso 20 - Clima 04 - Hacer caso omiso control tránsito 21 - Enganche arrastre inpropiado 05 - Sobre prapsar limite velocidad 22 - Condición del conductor 06 - Hacer sinalito 23 - Candición del conductor 07 - Viraje indebido 23 - Veh. empujando otro veh. 09 - No guardar distancia 25 - Persona empujando veh. 10 - Cambio carfil indebido 26 - Veh. a la izquierda 11 - Retroseso indebidado 26 - Carga Lituraráncio veh. 12 - Pasar indebidadenente 30 - Violación de peatón 13 - No hacer señal aldecuada 31 - Pesoráltura/ancho veh.	1 1 Maniobras del Conductor 57 - Pasar por Izquie 00 - Seguir derecho 57 - Pasar por derecho 05 - Seguir derecho en carril 58 - Pasar por derecho 06 - Seguir derecho en carril 50 - Cambio carril/lz 06 - Seguir derecho en carril 60 - Cambio carril/lz 06 - Seguir derecho en carril 60 - Cambio carril/lz 11 - Carril incorrecto 52 - Confluencia (der 23 - Estacionarse 67 - Reducir vel/delt 24 - Palinó al frenar 70 - Palinó anles de 39 - Viraje a la izquierda 71 - Estacionarse leg 40 - Viraje a la dereccha 81 - Retroceder	rda peatones da 1-Cruzar Intersección luz a favo 02-Cruzar Intersección recho 08-Parado Iuera de rodale cart. 10-Cruzar Intersección 08-Parado Iuera de rodale cart. 10-Cruzar Intersección 20-Caminando contra transito 52-Bajandose/monitándose veh. 10-Cartabajando contra transito 52-Bajandose/monitándose veh. 10-Parado en acera 10-Parado en acera	r Ciclista r 10-Ciclista cruzando carr. 30-Ciclista manejando con el tránsito 70-Ciclista parado 97-Otro Lugar de ocurrencia 10-En la carretera 30-Faja. central.carr.
AR	15 - Conductor fuera control 33 - Perdida de carga: 15 - Conductor fuera control 47 - No ver objeto/persona 16 - Delecto mecànico 69 - Semáloro delectuoso 17 - Carrelera delectuosa 97 - Olro 18 - Veh. muy lento. 98 - Ninguno	 comprender marcha estacionado 50 - Empugado por y 87 - Empugado por y 	ersona 76-Enganchado en carris 76-Enganchado en veh 97-Otro	20-ruera de carratera 50-Carrelera privada,

MUERTOS 1127 1227 1227 1227 1227	Nombre Dirección Transportado a: Nombre					•		(Contin	lente (uación	je)			Area			
MUERTOS	Dirección Transportado a: Nombre					115A VEH.	116. 54	117. Ed	ad 118.	Heri	dos Lesión	120, Exponence	Auxilios por	Eq	ulpo de Seguridad	
MUERTOS	Transportado a: Nombre					L		124. Tra	nsporiado	рог			:	Cinturón Fa 03 - En uso Equil Seg. I 10 - Utiliza	ida Peatón/Cicli 16 - Vestime Iolora 98 - Ninguno 199 - Desconi	ista inta o en i ocido
MUERTOS	Nombre													Equil Seg. 1 29 - Asienia	para niño 185.	
MUERT						125A VEH.	126. 50	127. Edi	ad 128.1	Hari	idos 129. Tipo Lesión	130, Exposion	Auxilios por	Cinturón Fa 03 - En uso Equi, Seg. k	Ida Pestón/Cict 16 - Vestime Iotora 95 - Ningun	isia ania o ani
IN 133."	Direction													Equil Seg. 1 29 - Asiento	ilfios para niño	
	Transportado a:		-					134. Tra	naportado	por	:	140 Exculsion	141. Primeros		166.	
0 135. 0 0	Nombre					135A VEH.	136. Ser	137. Eda	id 138.				Auxilios por	Cinlurón Fa 03 - En uso Equil, Seg. k	ida Pesión/Cicl 16 - Vestime Iolora 96 - Ningun	ista inta o en t
	Dirección													Equil. Seg. 1	iasco ys - Descon liños para niño	Ociac
H 143.	Transportado a:				· .		•	144. Tra	nsportado	por:	:				167.	
	Nombre		· ·		•	145A VEH.	148. Se	xo 147. Eda	id 140.1	Harl	idos 149. Tipo Lesión	150. Exputsión	151. Primeros Auxilios por	Cinturón Fal 03 - En uso	da Pestón/Cicil 16 - Vestime	ista inta
8 152.1	Dirección					' ਜ਼ਾ								10 - Ulibza c Ecul, Sec. N	asco 99 - Descond Mos	ocida
Q 153.	Transportado a:					۴·		154. Tra	nsportado	por	:			, 29 - Asiento	para niño 168 🔔	┙
155. 1	Nombre					155A VEH.	156. Se	so 157. Eda	d 158.1	Heri	dos 159. Tipo Lesión	160. Expulsión	161. Primeros Auxilios por	Cinturón Fa	da Pestón/Cicil 16 - Vestime	sta
162	Dirección						L	I						Equi, Seg. N 10 - Utiliza d	olora 98 - Ninguno asco 99 - Descono	o én u ocido
			• •					154 Trac	sportado (2017				Equil. Seg. h 29 - Asiento	lños para niño	
163. 1	Transportado a:				·									<u></u>	. 169	
Ar	notar los siguientes rrespondientes a los o muertos,	codigos heridos	Heridos 1. Conduc 2. Pasajer 3. Reation 4. Cichsta	tor o	5. Motocicli 96 - No apli 97 - Otro	sta [°] ca	Tipo d 02 - Heri 03 - Heri 04 - Mue 99 - Se d	le Lesión do Leve do into lesconoce	Exputató 00 - Nin 02 - Coi 03 - Par	n Igur mpli cial	na 04 eta 96 99	Atrapado No aplica Desconocido	Primeros A 1. Ambula 2. Médico 3. Paramé 4. Policia	Auxilos por ancia dico	97 - Otro 98 - Ninguno 99 - Desconocido	,
172. C P	Descripción del acci Para más de dos veh	dente. Utili iculos o 5 h	ce la hoja sup neridos y/o m	lementai uertos ut	ria para la d Illice sets ad	lescripci Sicionale	ión del ac es.	cidente.	A				· .	Caracteristics	de completa	
173. C 04 - 05 - 97 - 98 -	Delectos en carr. Paseo/Cuneta-baja Paseo/Cuneta-alta Hoyos, etc. Otro Ninguno	174. Super 04 - Sin pavir 15 - Asfal 18 - Conc 21 - Ladri 97 - Otro	rficie 175 01 nentar 02 lto 06 creto 97 illo	- Condici - Seco - Mojado - Fangos - Otro	ión 176. / 50 0 1. Si	Accident elaciona construc 2. N	nte 1 ido i de ción? lo	77, Materiales relacionado 02- Rocas 03 - Arboles 04 - Tierra 05 - Gravilla 06 - Arena	os a collaid 07 - Aceite 97 - Otro 98 - Ningur	مر مر	178. Fuente de 02 - Naturale 03 - Pérdida de veh. 04 - Objeto e caido de	r Materiales . za 96 - No Carga 97 - Otri 99 - Des n carr veh.	aplica 11. o 2. iconocido 3. 4. 5. 6.	Recta-Ilana Recta-cuesta at Recta-cuesta ar Recta-tope colin Curva-Ilana Curva-cuesta at	7. Curva-cuesta ajo 8. Curva-tope c iba 97. Otro ia ajo L	-ambi olina
180. V 01 - 1 02 - 1 03 - 7 05 - 1 06 - 1 06 - 1 07 - 1	Visión obstruide por: Edificios 09 Rótulos Colinas	Cegado por sol Fuego/hum Polvo Cegado por luces Terrenian	r 14 - Llun para 96 - No 97 - Otro 99 - Des	ria en abrisas obstruida o conocido	181. C 01 - F 05 - C 06 - S 07 - S	ontroles Policia /abander iontrol p Semáforo Semáforo ntermiter iema, de	de Tráns rado estonal p nte pare	Hot 09 - Semal Cet paso 10 - Zona no p 97 - Otro 99 - Ninguno	18 ei 18 ei 1983 Er -	2. ¿(er . Si 3	Controles 18 Función? 1 2. No 1. N/A 2 4	13. Carriles opuer . Isleta L. Linea sencilia I. Linea doble . Barrera hormig	itos separados p 5. Barrera n 7. Verja 97. Otro ón 99. Ninguno	sor: 184, Ca netal 1, Un 2, Dos 3, Tres 0 4, Cua 185, Ca 185, Ca 1 1, Ca	rrites 5. Cinco 6 sarril 6. seis o m carriles - carriles tro carriles L er, de una frección 2 No	45
					_)) 			189, Daños #			Descripción de	propiedad afecta	da			
01 - 02 - 03 - 05 -	Visibilidad De dia 05 - Oscu Amanecer no al Atardecer 99 - Desc Oscuro	umbrado umbrado conocido	01 - Neblina 04 - Viento 05 - Claro 06 - Nublado		01 - Reside 02 - Industr 04 - Comer 05 - Escola	ncial D6 rual 97 rcial f	- Rural - Otro	propieda vehicular 1. Ninguna v 2. Poco 3. Moderado	dino Di tisible	esci	ripción:		•			
'	alumbrado		97 - Otro	<u></u>	un i arque	L		4. Severo	╧╋		ore dueño:					
190, H P	iora notificación a folicia	181. Hora F		182.1	SEM	A.M.			A.M. D	irec	c:::::::::::::::::::::::::::::::::::::					
	P.M.		P.M			P.M.	1		P.M.		•			197. Tel	Hono	
195, N	iombre del testigo				194.08	S.C.C.MI									44	
194. N	iombre del testigo				. 199. Di	nección			۲					200, Te	67070 	
201. N	Nombre Policia (Letr	a de molde)		<u>I</u>		202. Plax	a del Policia		T	203, Precinto	- Distrito o Unid	ad de Trabajo			
204. F	'irma Policia investig	ador					· I	205. Fecha		Ţ	208. Nombre	Supervisor (Letra	t de molde}			
	· ·									ŀ	237. Firma de	Supervisor			208, Fecha	

5	1	a.		
1	<u>.</u>	1		

· .

-

DESCRIPCION DEL ACCIDENTE Norte 1. Dibuje con líneas súldas los carriles o carr. Indique lo que sucedió en este diagrama Norte 1. Dibuje con líneas súldas los carriles o carr. 3. lustre los vehículos o peatones ási Veñículos 10 (nes ábil matica di impacto, use líneas cortadas para fischas que líndican direc- ción después del impacto. 1. Las floches con líneas súldas indican dirección antes de líneas del impacto, use líneas cortadas para fischas que líndican direc- ción después del impacto. NVESTIGACIÓN REÁLIZADA 01 En el sitio del socidente 22: Fuera del sitió del socidente NARRATIVO DEL ACCIDENTE Haga un breve résumen de como sucedio el accidente. Diga nombre de los testigos y resolución del juez. Incluya cuáquier otra información. Nombre del socidente 1. Clas de los de los destigos y resolución del juez. Incluya cuáquier otra información. Nombre del Policía Investigador (Leza de moles) Placa del Policía Investigador Firma Policía Investigador Fecha (badese.Mo)	PR-94 EV. 01/88	FESTADO LIBRE ÁSOCIADO DE PUERTO RICO POLICIA DE PUERTO RICO Informe∝de Accidente de Tránsito Area	lla
NVESTIGACION RÉALIZADA NARRATIVO DÉL ACCIDENTE 1. Las fieles con líneas sólidas indican dirección antés del impacto. 10. Én el sitio del accidente 11. Vestigador del accidente 11. Nombre del Policía Investigador (Letra de molte) 11. Nombre del Policía Investigador 11. Nombre del Policía Investigador	DESCRIPCION DEL ACCIDENTE Indique lo que sucedió en este diagrama	Norte 1. Dibuje con líneas 2. Nombre las calle 3. Ilustre los vehícu Vehículos 1	sólidas los carriles o carr. s o carreteras los o peatones así > 2
INVESTIGACIÓN RÉALIZADA NARRATIVO DEL ACCIDENTE 11. En el sitio del accidente Haga un bréve résumen de como sucedio el accidente. Diga nombre de los testigos y resolución del juez. Incluya cualquier otra información. 12. Fuera del sitio del accidente		Peatones 0 4. Las flechas cor dirección antes cortadas para fl ción después de	Ineas sólidas indican del impacto, use líneas echas que indican direc- I impacto.
INVESTIGACIÓN REALIZADA NARRATIVO DEL ACCIDENTE Haga un breve résumen de como succedio el accidente. Diga nombre de los testigos y resolución del juez. Incluya cualquier otra información. 12. Fuera del sitio del accidente			
22. Fluera del sitio del accidente La resolución del sitio del pacifica Investigador Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde)	INVESTIGACION REALIZADA 01. En el sitio del accidente	NARRATIVO DEL ACCIDENTE Haga un breve resumen de como sucedio el accidente. Di resolución del juez. Incluya cualquier otra información.	ga nombre de los testigos y
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador)2 Fuera del sitio del accidente		
Nombre del Policía Investigador (Letra de moide) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador Fecha (Die-Mee-Ano)			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde)			
A A A A A A A A A A A A A A			
Nombre del Policía Inveştigador (Letra de molde) Firma Poliçía Inveştigador Firma Poliçía Inveştigador			
A A A Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde)			
A A Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador		· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Placa del Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador	•		
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Firma Policía Investigador	<u> </u>		
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Fecha (Dia-Mes-Año)			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Firma Policía Investigador Fecha (Dia-Mes-Año)			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Placa del Policía Investigador Firma Policía Investigador Fecha (Dia-Mes-Año)			
Nombre del Policía Investigador (Letra de molde) Placa del Policía Investigador Firma Policía Investigador Fecha (Dia-Mes-Año)			dor
Firma Policia Investigador	Nombre del Policía Investigador (Let	a de molde) Placa del Policia investiga	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	Firma Policia Investigador		Fecha (Dia-Mes-Año)
			Eecha (Dia-Mes-Año)

CIC 1 4 2 TDAR **-**,

Estado Libre Asociado de Puerto Rico Comisión de Servicio Público Seguridad en el Transporte y Materiales Peligrosos

¢

,

INFORME DE ACCIDENTE

		lr Ir	nformaci	ón del	Acarr	eador							
Número U.S. DOT/ NO	Número de	Autoriza	ación	Núme	ro de Fl	ota	Inter Si (estatal) No ()	Número de Telé	efono			
Nombre del Acarrea				d			··						
Dirección Física:								D					
Pueblo: Pueblo: Pueblo:													
		<u>Alean</u>	nformac	ión del	Cond	luctor	1686.						
Nombre:	асалына 1	Apellido	Paterno			Apolii	do Mato	0.0000.0000000000000000000000000000000	gelden - Diges die des Gelgener	an that a start a start The start a start			
Núm. licencia conducir	Categori	a:()	Fecha c	le expira	ción:	Fecha	a Nacimi	iento: 1	lúm. Seguro Social	:			
		Infor	mación	del Ve	hículo	v Ca	rga	N 100 CM					
Configuración del vehículo:	Peso br	uto	Núm. total o	de ejes:	Nún	n. de tat	olilla:	Núm. de	identificación del veh	lículo:			
Rótulo de carga de materiales peligrosos	Rótulo n ()()()	úm. ()	División (núm.)				Nombre d	I material peligroso				
Origen:				Destino):								
	alaalaan toofs	Info	rmoolór			oidon	+o.	in tatifit dista	e en discrete inna a contrato	en per de en			
Fecha del Accidente:	1	ugar:	лпасю	I SUDIE	el Au	Calle:		este Alders Ale	n belede beter bindere min bei	(942) (94) (942)			
	0	Carr.	Km.			Puebl	o:						
Número de vehículos i	volucrados	s en el a	accidente	• ()									
Descripción, Nombre del	conductor,			. ()									
núm. de tablilla, núm. de de otros vehículos involu	lic. crados												
Número de personas:	Muertas:()	Heridas: () Tr	ansporta	dos de i	nmediato	para tratar	niento médico.				
Nombros		, allidaar	····· 、	,				·					
	Aļ	Jeilidos:	······										
Nombre:	A	pellidos:		*****									
Nombre:	A	pellidos:		<u></u>									
Secuencia de eventos de	este vehícu	lo:	Condicio	nes de la	carrete	era: () () ()	()				
Número de vehículos r	emolcados	de la e	scena del	accider	nte deb	ido a d	laños.	()					
Reportable al Gobierno	Federal	Sí ()	No ()										
Nombre del Oficial:					Nť	úm. de	Placa :						
rieunio.													
Núm. de Querella:													
Narrativo:					A								
Nombre del Inspec	tor:				Cód	igo: (()						
Fecha del informe:		Hora	a :										
Firma:													

Hoja de continuación Sí ___ No ____

	ontinuación narrativa				
Desciones detectadas:		·····			
Diaciones detectadas:					
Placiones detectadas:				****	
Diaciones detectadas:				MARKAN	
Diaciones detectadas:			iiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiiii		
olaciones detectadas:					
Dlaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
Diaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
Diaciones detectadas:	······				
placiones detectadas:					
placiones detectadas:				*****	
placiones detectadas:					
olaciones detectadas:			1		
Dlaciones detectadas:		/			
placiones detectadas:		/			
Diaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
Dlaciones detectadas:					
Dlaciones detectadas:					
Dlaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
olaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
placiones detectadas:					
olaciones detectadas:					
olaciones detectadas:					
olaciones detectadas:					
placiones detectadas:					
olaciones detectadas:					
	placiones detectadas:				
		·			
					10000

Firma:

) r

n

Revisado 02/25/03

Códigos Secuencia de Eventos:	Códigos condiciones de la carretera:
 Se salió de la carretera Se barrió (Jackknife) Se volcó Se fue por una cuesta Perdió la carga o se desplazo Explosión o fuego Separación de unidades Colisión con una persona Colisión con un vehículo de motor Colisión con un vehículo estacionado Colisión con un tren Colisión con una bicicleta Colisión con un objeto fijo Colisión con otro objeto Otros 	 Seca Mojada N/A Arena, fango, tierra o aceite Otro Desconocida Codigos condiciones de visibilidad: De día Oscuro- no alumbrado Oscuro- alumbrado Amaneciendo Oscureciendo Desconocido
 Códigos tipo de carretera: Carretera en ambas dirección sin división Expreso dividido con isleta no - barrera Expreso dividido con isleta con barrera Trafico en una sola dirección Códigos de aparente condición del conductor: Aparenta haber estado ingiriendo alcohol Uso ilegal de sustancias controladas Enfermo Cansancio Dormido Medicamentos Desconocido Códigos tipo de configuración del vehículo: Ómnibus (15 pasajeros) Tipo van / caja cerrada Tanque de carga Plataforma Tumba Camión mezclador de concreto Transportador de vehículos Transporte de desperdicios Otros 	Códigos condiciones del tiempo: 1. Sin condición adversa 2. Lloviendo 3. N/A 4. N/A 5. Niebla 6. Soplando arena, tierra, 7. Vientos cruzados 8. Otros 9. Desconocido Códigos materiales peligrosos: 1. Explosivos 2. Gases, comprimidos, disueltos o refrigerantes 3. Líquidos inflamables 4. Sólidos inflamables 4. Sólidos inflamables - combustibles, por agua 5. Substancias oxidantes - peróxidos orgánicos 6. Tóxico venenoso y substancias contagiosas 8. Material radioactivo 9. Otros

ч з з с 4

•

e,

Revisado 02/25/03

The PPR-93 2012 Revision was the current crash report used by the Police of Puerto Rico during this investigation. Similar to its previous version (PPR-93 1988 Revision), both long and short versions (five and two pages, respectively) are available.

PI	28-9	93.	e Ville							(opiern	to de Puer		0				Querell	a:		
Re	ev. 1	12-12								P Info		DE PUERI	U KIC o Trái	U Nito				Regió	n:		
Ì		T		i		Mar		A	0	1110		Hora		Minu	105			Tot	al de p	áginas en	1
		FECHA		10						2	HORA					A	M	(Inc	est cluyenc	e informe lo anejos)	
LU	NA	I R SECI A. B.	LIÓN DE VI INVOLUCF Ó que esté Ó que tran RESULTA e	EHÍCULC 3A cualq á diseña 1sporte i en al me)S COMER uler vehici do para tra material p nos uno d	LIALES LIO CO ANSPO LIBROS E IOS S	S SI EL CHC n al menos rtar 8 ó má to en canti Igulentes:	DQUE C s uno d is pasaj dad qu fatal O	JMPLE AME los siguien eros (incluy erequiera ri herido tran	IAS A y tes: pe endo co otulació sportad	B (marc so bruto inducto in io al hos	adas con 0) (GVWR/GC r) spital Ó véhi	: ;WR) n culo in	iayor de 1 habilitado	0,000 lbs. ó tránsporta	ido en gri	10.	, , ,	ів. 70	123	3)
3.1	ŧúm	ero		4. Nú	mero		5. Núm	iero	6	i. Núme	ro	\leq) 7.Ve	hículo int	abilitado tr	ansporta	do en grúa	9. <u>Clase d</u>	le choq	<u>ve</u>	
V	ehi	culos		Pei	atones		Herid	los		Mueri	tos) ^{8.pe}	rsonas he	ridas transı	portadas	a hospital	Dañ	o propi	edad	(1)
10/	ι. LC	DCALL	ZACIÓN							10	B. LOCA	LIZACIÓN							11 :		(2)
CO	ORD	ENAC	AS (GPS)		X:					0	ORDEN	ADAS (GPS)		Y:					do(s) gi	ave	(3)
33.	En e	carret	era númer	o (estat	al), calle o	carret	tera munic	ipal				12. KM		13.	MUNICIPIO				hie heri	ido	(5)
				- C. L	- net i						CEDCA	4. (Indiau	10.	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·	16 Distan		Norte	Fste
14. (Inc	sre liqu	e nor	ibre)	ENOU	ERCA de ui	າລະການ	ersection c	.011:	Di	stancia	desde l	a intersecci	ón:		Pies o	metros		HACIA el:		Sur	Oeste
Equ 3	lpo Cir	de se iturón	guridad er falda	i uso (E	5) 96 No a 98 No a	plica		B 1 2	olsa de aire No abrió Activado	(BA) bolsa	in di ty L'Alista A	5 A 6 [Activad	o-combo IVADA		Tipo de 0 No 1 Pos	lesión (TL) herido (ileso) ible lesión	4 9	Fata 9 Desc	l (muerto) conocido	al de la serie L'Al de la serie de la s
29 30	Asi "Bo	ento poster	protector	6 11 14 C	97 Otro 99 Desc	equip onoci	io do macuelleur	3 4 400%	Activado Activado Activado	– lado -otro	an a	96 99 99	Vo apli ie desc	ta onoce	an a	2 Lev 3 Gra	e visible ive visible	i Keninta	신사관	are on	
Dire	Ha	on trá ria el	nsito (DT) Norte	· · · · · · ·	2 Com	(EX) Tieta	and and	1	Recta-lla	is carre na	tera (LL	Frer	nte 3	1 21		1 Apr	endizaje	دا (1866 - 1925) 8	are de la Constante Sent	tor/remole	ador
2	Had	cia el :	Sur		3 Parcí	al		2	Recta - c	uesta a	bajo	d	el 3	2 22	55	2 Apr	. motocicleta	9	Con	ductor	
3	Had	tia el l ria el l	Este Deste		4 Atrap 96 No a	obbo olica		3	Recta - c Recta - to	uesta a poe col	rriba Ina	venici 18 F	ila del	<u>3 23 </u> frente – o	tro	4 Cho	ofer	10	D Ende	oso materi	ales
99	De	scono	cido	. * . ••	98 Ning	านจ		5	Curva Ila	na .		28 P	asajero	adiciona	l 2DA fila	5 Vet	liculo pesado 1	tipo 1	Pelij	groso	soon a
Extr	acci	ón (E	(n)		99 Desc	onocio	do	6 7	Curva - c Curva - cu	uesta a esta ari	bajo riba	38 P 51 Á	asajero Jiea cei	rada o de	i 3KA fila Ecarga	o ver 7 Vel	lículo pesado l	tipo 3	ontrol tr	ansito tuno	tona (CF)
0 1	No Exti	aplica raido						8	Curva-to	ae colir	a	55 E	xterior	vehiculo				2	No		
99	Des	cono	cîdo		والمرجع التي ومايا المراد	nt (en	etisense cui	99 1524-190	Descono	cido Cido	i dilar	99 C (1995): 1997	escon	00100 1972-1973	na an a		and The	90 Stracks	5 No a	plica	870.30
Defe	cto	Mec	inico Vehí	culo (DN	() 01 Arori		Section 2	्याद्	ndición api	eclació	on (CN)	Contri 1 P	olicia /	abandera	(C) eddae ido	1 Aut	venicujo (197)	asil:12% 11	l Bicic	identationen leta	ie povele. V
80 81	Fre	nos	nes		92 Engai	iche a	rrastre	2	Fatigado			5 6	ontrol	peatonal		2 Can	nioneta	12	2 Máq	uina agrico	ola
82	Gul	a/vola	inte		95 Sister	na car miriór	nbios y/o	4	Conducto Baio med	ir inexp	erto	6 Si 7 Si	emáfor máfor	o o Intermit	tente	3 "Pic 4 Van	k-up"	14	s Equi Arra:	po Carrete stre	19
84 85	Gor	nas	ж		97 Otro	defect	D	8	Soñolient	0	103	8 Pi	ARE	o mena	Lenie	5 Tra	tor (caculo)	19	6 Casa	Ambulant	e
87	Luc	es	(Databalan	_	98 Ningu	no		10	Condición	n média	3	9 Cl	EDA Manda	No Pacar		6 Can 2 Óm	nión nibus	1t 97	o Jeep 7 Otro	vehículo	
89 90	ven Cint	tanas turoné	s segurida	ad				12	Irritado			97 O	tro cor	itrol		8 Óm	nibus Escolar				
								97 00	Otra cont	iición Ido		99 D	esconc	cido		9 Grú 10 Mo	a locicleta				
		.7. []po:[] Conduc	tor /ciclista	18. Núm	. Licer	ncia	19. E	tado	20. C	ategoría	a 21. Noi	mbre, i	nicial y ap	ellidos				22.1	Edad 23.	Género
		4. [] Motocia] Autoriza	clista ado	25. Direc	ción y	//o calle			26.	Urb./Bc	D.		27. Ciud	ad		28. Estado	29. Zip C	lode	30. Teléfo	no
12	3	1. Nú] No auto	orizado	32. Est	ado	33. Año	34. M	arca	35. N	Iodelo			36. Vehi	culo diseña	do	37. ¿Rótulo I	Material	38. Pe	so bruto	
AERC AR														para 8 ó	más (incluy	yendo	Peligroso?	A.	(GVW de 10,	R/GCWR) 1 000 lbs	nayor
O NUN Ö H IG	3	9. Núi	nero Mart	pete			40. Fecha	i compr	а	41. F	echa exp	piración			() () () () () () () () () ()	·	Si No	-(1993) 		SI PRI No PRIS	84
EHICUL	4	2. VIN					I			43, Ti	ablilla ar	rrastre	3 E	2. stado	33. Año	46. Ve	si 🗌 N	ido lo	47. Ni	úm. de ocu	pantes
15. V 16. ABJ	4	6. ES	49, BA	50.7	"L 51. E	x	52. EXT	53. DT	54. CC	55. Ve	l, Max.	55. Vel. (st.	57. DM	58, CN	59. TV	60. CT	61, CF	62. TR	ANSPORT	ADO A:
	6	3. Núr	n. incident	ie emerį	gencias mé	dicas	:				64.	Transporta	do POł	<u>}:</u>			65. Nún	n. CSP amb	ulancia	(TC-AMB_)
and the second second					·····					T									73 7	idad 71	Gánero
	6 Ti	в. [ро:[] Conduct] Peatón/i] Motocicl	or ciclista lista	69, Núm.	Licen	cía	70. Es	ado	71. Ca	itegoria		7	2. Nombre	e, inicial y a	pellidos			/3.6	.030 74.	Genero
i B No	7	5. [Autoriza No autor	ido rizado	76. Direc	ción γ	o calle			77.	Urb./Bo			78. Ci	udad		79. Estado	80. Zip Co	ode	81. Teléfor	0
AR BS	8:	2. Nún	iero Tablil	la	83. Estad	2 8	4. Año	85. Ma	rca	86. M	odelo			87. Vehíc para 8 ó	culo diseñac más (incluy	do rendo	88. ¿Rótulo N Peligroso?	Aaterial	89, Po (GVW de 10	so bruto R/GCWR) 000 lbs.	mayor
Ó LUG.	90). Núrr	iero Marbi	ete			91. Fecha	compra		92. Fe	cha exp	viración			y kinn i si O	-O	□ 51 □ No	(1993) (1993)		SI MO	
NDON	93	. VIN				I				94, Tal	olilla arri	astre	95 Est	ado	96. Año	97. Ve	hículo Removi Sí 🗌 N	do o	98. Nú	m, de ocu	pantes
57. ABA	9.	ES	100. BA	101.7	rl 102. E	X 1	03. EXT 1	04, DT	105. CC	105. Ve	l, Max.	107. Vel. E	st.	108, DM	109. CN	110. TV	111. CT	112, CF	113. T	RANSPORT	ADO A:
	11	4. Núr	n. Incident	te emeri	gencias me	dicas	:				115.	. Transporte	ido PC	R:	•		116. NÚ	m. CSP aml	bulancia	1 (TC-AME	

PPR-9	13.				6001	erno a	ie Pue	επο κι	CO						Querella:
Rev.	2-12		POLIC	CIA DE	PUER	RTO RH		Región:							
	117. Nombre, inicial y ape	llidos	118. Veh. Núm	119. E	dad 1	20.Gén	ero 1	21. PV	122. ES	123. BA	124.	.TL	125. EX	126. EXT	127, Transporte por:
)s)	128. Dirección y/o calle		129. Urb./Bo.	1	130.	. Ciudad	1	131. (Estado 1	132. Zip Ci	ode	133.	Franspor	tado a:	134. Núm. CSP ambulancia TC-AMB-
heriác	135. Nombre, inicial y apel	llidos	136. Ven, Núm	137. E	dad 13	38.Géne	ero 13	39. PV	140. ES	141. BA	142.	TL I	143. EX	144. EXT	145. Transporte por:
ROS los solo	146. Dirección y/o calle		147. Urb./Bo.		148.	Ciudad	<u> </u>	149. E	stado 1	1 50. Zip Co	ode	151.1	ranspor	tado a:	152, Núm. CSP ambulancia TC-AMB
PASAJE	153. Nombre, inicial y apel	lidos	154. Veh. Núm	155. Ec	ad 15	56.Géne	ero 19	57. PV	158. ES	159. BA	160.	TL	161. EX	162. EXT	163, Transporte por:
los sodi	164. Dirección γ/o calle		165. Urb./Bo.	I	166.	Ciudad		167. E	stado 1	68. Zip Co	ode	169. 1	ranspor	tado a:	170, Núm. CSP ambulancia TC-AMB
(carr	171. Nombre, inicial y apel	lidos	172. Veh. Núm	173, Ec	lad 17	4.Géne	ero 17	75. PV	176, ES	177. BA	178.	TL 1	.79. EX	180. EXT	181. Transporte por:
	182. Dirección y/o calle		183. Urb./Bo.		184.	Ciudad		185. E	stado 1	86. Zip Co	de :	187. T	ranspor	tado a:	188. Núm. CSP ambulancia TC-AMB
189. Vis	ibilidad	195. Tipo de colis	ión	<u>,</u>	199.0	ircunst	ancias	Contril	buyentes			201.	Evento	relacionad	o mayor daño
	De Día	0 Sin co	olisión		VEH	1 VEH 2	2						1.25		A Station de la second
2	Amanece/	1 Entra	ndo a inters: en áng	ulo			1	Aband	lono luga	or choque				VEHICULC	
	Atardecer	2 En la	misma dir-posterior				2	Bajo e	fecto alc	ohol					
	Oscuro no alumbrado Oscuro alumbrado	3 En la	misma dir-virando misma dir Istacal		Ц	Ц	3	Noce	der el pa	so atrol trán	sito				_
	Desconocido		contraria-frontal		H	Н	5	Sobre	límite ve	locidad	3110	Sin c	olisión		Colisión
		🗌 6 En dir	contraria-virando		õ		6	Evitar	objeto/p	ersona		1 1	Vuelco	voloción	14 Peaton 15 Dos vehículos
190. <u>Clir</u>	<u>Nichlinz</u>	7 En dir	contraria-lateral				7	Vira)e	indebido)		3 1	nmersió	m (agua)	16 Tres + vehículos
$ H_4$	Viento Fuerte		hiculo estacionado Intenido en povimor	at a	님	H	9 10	No gua	ardar dis o carril i	tancia ndebido		5 (Caida ca	rga	17 Hit & Run Peatón
	Claro	☐ 10 Unive	hículo estacionándo	SE	Н	Н	11	Retroc	eso inde	bido		6 (Derrame		18 Hit & Run
	Nublado	11 Veh. s	aliendo de estacion	ar	Ō	d	12	Pasar I	ndebida	mente		7 5	Superfici Se fue or	e irregula Virisco	40 Ciclista
	Lluvioso Otro clima	12 Veh. e	entrando-entrada p	riv.			14	Visión	obstruid	a		9 1	Derrumb	01 11300 08	41 Hit & Run Ciclista
	Officientia	📋 13 Veh. s	aliendo- entrada pri	IV.	H	Н	15	Condu Defect	ctor tuel a merán	ico	(0)	10	/agón vi	rado	42 Motociclista
191. <u>Cor</u>	dición pavimento	100 0			Н	Н	17	Carret	era defe	stuosa		11	/uelco n	notora	45 Animal (no caballo)
	Seco Moiado	196. Carriles opue	istos separados por		đ	Б	22	Condic	ión conc	luctor		12 (Caida pe Dico cio	rsona colición	91 Caballo 92 Veb Todoterreno
	Fango, arena, aceite	2 Linea:	sencilla				23	Carril o	ontrario			12 (Juosin	CONSION	52 Yen foodenend
10	Agua-flujo, estancada	3 Linea	doble		Н	H	26	Vehicu	lo a izqu decer se	ierda mal		Colisi	ón con o	bjeto fijo	Otros eventos
□ 97	Otra condición	☐ 4 Barrer ☐ 5 Barrer	a normigon a metal		Ы	H	29	Regate	:0			43 1	Notora t	objeto fijo	77 Hoyo 78 Fourier arricola
192. Loca	alización relac, a inters.	🗍 7 Verja					30	Violaci	ón peató	'n		51 8	Sarrera i Drones	netai	79 Eq. construcción
0 []	No en intersección	8 Una so	ola dirección	a cell	B		31	Peso/a	ncho/alt	ura vehic	ulo	53 F	ostes		90 Reg. Alcantarillad
	Dentro inters.	99 Desco	po de separación de c nocido	ann	Н	Н	33 70	Condue	e o peroi Stor agre	oa de carj sivo	Бя	55 Å	rbol	andin	97 Otro con colisión 102 Objetos que caen
	Relacionado inters. Rampa de expreso					Б	71	Desobe	edecer se	emáforo		56 C	luzón Co	orreo	103 Falla mecánica
4	En un acceso	VEH 1 VEH 2	arretera				72	Viraje I	orusco, p	atinó		59 F	lótulo Tr	ánsito	104 Separación vagón
5	En "crossover"		Paseo/cuneta-baja		Ц	Ц	73	Velocic	lad inseg	ura		63 T	alud		105 Se salló de la carr. 106 Cruzó mediaoa
	Carril ciclistas		Paseo/cuneta-alta		Н	Н	74	Se sand	celular	III ELEI 0		71 E	dificio		107 Cuesta sin freno
	Carril entre rampa		Hoyo Condición de la supe	rficie	Б		77	Equipo	elect (G	PS,DVD)		72 V	'erja		108 Golpe de objeto
	Marginal		Escombros				78	Otra di	stracciór	1		76 C 03 B)tro obje arrera b	eto fijo ormirón	
97	Otro relacionado		Const/Mantenimier	nto	Н	Н	97 09	Otras c	ircunstai	ncias	ļ	93 U 94 A	tenuado	or impacto)
[] 99	Desconocido		Superficie resbaladi	za	Н	Н	99 I	Descon	ocido		1	95 T	erminal	barrera	
193. Class	e de intersección		Construcción fuera	carr,	<u> </u>							100 E 101 C	ncintado unete	D	
0	No en intersección		Otro defecto								-		GIICER		
	Cuatro accesos		Desconocido												
	Intersección en Y														
4	Intersección de rampas	198. <u>Maniobras Co</u>	nductor (Vehículo)	2	00. <u>Lu</u>	gar de c	ocurre	ncia ev	ento rela	icionado	2	202. <u>5</u>	ecuenci	a de even	tos relacionados
	Intersección circular Rotonda	VEH 1 VEH 2			VEH 1	VEH 2									CONTRACT AND A DESCRIPTION OF A DESCRIPR
	Cinco o más accesos		Seguir derecho			Н	-	10 En	la carret	era			Secue	ncia 🚶	VEHÍCULO 1 VEHÍCULO 2
99	Desconocido		estacionarse Virale izouierda		Н	Н	3	20 rui 30 Isle	eta centr	al			D -1	<u> </u>	
104 11-11	a ababeulde man		Viraje derecha		Ĭ		3	31 En	paseo				rnn	1610	
194. <u>VISIÓ</u> VEH 1. VI	n oostruida por: u a		Viraje en U				3	32 Pu	ente				Seen	ndo [
	1 Edificios		Pasar por izquierda Pasar por decorbo		Н	Н	3	33 ZOI 34 Icia	na confiu Ita a la d	rencia erecha			2000	····-	
D I] 3 Arboles		Cambio carril izg		Ы	ď	3	35 Car	ril/zona	estaciona	ar		Tero	ero	
H	5 Colinas o talud		Cambio carril der		Ī	\Box	3	36 Fue	era derec	ho vía				L	
Ыł	8 Vehiculos		Reducir velparar				9	99 De	sconocid	0					
<u> </u>	21 Cegado por sol		Ketroceder Tomando una cursia												
H	12 Cegado por luces		Detenido en carril												
d b	96 No obstruida	91	Saliendo del carril												
Д Į	97 Otra obstrucción		Entrando al carril												
	1 99 Desconocido		Utra maniobra Deconocido												
			0,0000000												1

PP-93	BODIERNO DE PUERTO RICO POLICÍA DE PUERTO RICO	Querella:
Rev. 12-12	Informe de Choque de Tránsito	Kegion:
	CONDUCTOR / PEATÓN / CICLISTA / MOTOCICLIST	A .
ALCOHOL/SUSTANCIAS CONTROLADAS 203. Prueba alcohol	PEATON/CICLISTA 209. Lugar de ocurrencia peatón/ciclista	CONDUCTOR/PEATON/CICLISTA 214. <u>Conductor/Peaton/Ciclista Distraido por uno o más de lo</u> sieuiente:
VEH 1 VEH 2 1 No se hizo prueba 2 Rechazo prueba 3 Se hizo prueba 99 Se Desconoce 204. Análisis alcohol	VER 1 VER 2 1 Cruce en intersección 2 Intersección fuera cruce 3 Cruce fuera intersección 4 Cruce escolar 5 Isleta 97 Otro lugar	VEH 1 VEH 2 Image: Description of the structure 1 No distraido Image: Description of the structure 2 Celular Image: Description of the structure 3 Equipo electrónico (DVD,GPS) Image: Description of the structure 4 Otro en vehículo (mascota, etc.) Image: Description of the structure 5 Distracción fuera vehículo
D 1 Sangre	210 Acción del Peatón	99 Desconocido
Image: Contral and the second seco	VEH 1 VEH 2 1 Cruzar intersección- semáforo a favor 2 Cruzar intersección contra semáforo	PROTECCIÓN MOTOCICLISTA 215. <u>Gafas protectoras</u>
205. Resultados de prueba de alcohol VEH 1 VEH 2 % %	A Cruzar fuera de la intersección A Cruzar fuera de la intersección B Parado fuera de la via de rodaje O Cruzar intersección sin semáforo D 2 Saliendo detrás de vehículo Caminando con el tránsito	VER 1 VER 2 1 1 En uso 2 No en uso 9 6 No aplica
2 Pendlente 99 Desconoce 206. Prueba sustancias controladas VEH 1 VEH 2	30 Caminando contra el tránsito 52 Bajándose/montándose de/en vehiculo 62 Trabajando/empujando vehículo 68 Trabajando en carretera 70 Parado en acera	216. Guantes VEH 1 VEH 2 Image: 1 En uso Image: 2 No en uso Image: 396 No aplica
1 No se hizo prueba 2 Rechazo prueba 3 Se hizo prueba 99 Se Desconoce 207 Apálisis sustantias controladas	74 Jugando en carretera 75 Acostado en carretera 76 Enganchando en vehículo 97 Otra acción del peatón	217. <u>Calzado hasta los tobillos</u> VEH 1 VEH 2 1 En uso 2 No en Uso
VEH 1 VEH 2	211. Acción del Ciclista VEH 1 VEH 2	
208. Resultado prueba sustancias controladas VEH 1 VEH 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2 1 2	10 Cruzando carriera 20 Manejando contra el tránsito 30 Manejando contra el tránsito 70 Ciclista parado 70 Ciclista parado	1 En uso 2 No en uso 96 No aplica
Image: Construction Image: Construction Image: Construction Image: Construction Image: Construction Image: Construction Image: Construction Image: Construction		219. <u>Chaleco o dispositivo reflectivo</u> VEH 1 VEH 2 1 En uso
USO DE VEHÍCU 212. <u>Uso del vehículo involucrado en accidente</u>	LOS INVOLUCRADOS 213. <u>Vehículo de emergencia involucrado en accidente</u>	2 No en USO 96 No aplica
I Uso personal I Uso personal I 2 Entrenamiento chofer I 3 Construcción I 4 Ambulancia/paramédico I 5 Milliar I 6 Transporte pasajero	ZEstaba en USO? VEH 1 VEH 2 1 Si 2 No 99 Desconocido	220. <u>Uso casco motociclista</u> VEH 1 VEH 2 220. Uso Casco DOT 2 Otro Casco (No es DOT) 96 No aplica 98 Ninguno
Image: Construction of the second		221. <u>Amarre casco motociclista</u> VEH 1 VEH 2
21 Veniculo gobierno- no comercial 22 Vehículo pesado en uso no comercial 97 Otro uso del vehículo involucrado		
222. Tipo de Zona donde ocurre choque	DESCRIPCIÓN ZONA DONDE OCURRE EL CHOQUE 223. Choque relacionado Zona de Construcción carretera 2	26. Lugar de choque relacionado a una Zona de Construcción
1 Residenciał 2 Industriał 4 Comerciał 5 Escolar 6 Parque	☐ 1 Si Si d ☐ 2 No No 224. <u>Trabajadores presentes en Zona de Construcción</u> ☐ 1 Si Si ☐ 2 No No	le carretera 1 Antes rótulo aviso 2 Dentro área aviso 3 En área de transición de carriles, desplazamiento de carriles o un
 ↓ 8 Rural ↓ 10 Construcción ↓ 97 Otro tipo de zona 	225. <u>Policía en Zona Construcción de carretera</u> 1 Si 2 No	cierre de carril 4 En zona de actividad 5 Luego de la zona de actividad
177 Deceriorión Propiedad en upbleular dañado	DESCRIPCIÓN PROPIEDAD NO VEHICULAR	
228. Nombre y apellidos Dueño 229, Dirección y/	calle 230. Urb./Barrio 231. Ciudad	232. Estado 233. Zip Code 234. Teléfono
235. Descripción Propiedad no vehicular dañada		
236. Nombre y apellidos Dueño 237. Dirección y/	calle 238. Urb./Barrio 239. Ciudad	240. Estado 241. Zip Code 242. Teléfono
ann an an an an Anna ann an Anna Anna Anna Anna Anna A		

PPR-93	GODIERNO DE PUERTO RICO POLICÍA DE PUERTO RICO		Querella:	
Rev. 12-12	Informe de Choque de Tránsi	to	Región:	
	SECCIÓN DE VEHÍCULOS COMER	CIALES		
	INFORMACIÓN GENERAL	<u> 같은 것은 것은 것이라.</u>		
243, ¿Vehículos en movimiento? Al momento del choque, vehículo(s) estaba(n);	244. ¿Conductor Autorizado para el tipo de veh que conduce?	iculo – Licencia Operador expe	dida por Coni, Servicio Pub VEHICULO 1	VEHICULO 2
🔲 1 En inovimiento en la vía pública	/EH 1 🔲 1. Si 📋 2. No	245. Núm. licencia:		-
2 Estacionado	/EH 2 1. Si 2. No	246. Lic. expira:		
	A CONTRACT INFORMACION DEL VEHICULO		AATERIAL PELIGROSO	
246. CONFIGURACIÓN DEL VEHICULU:	252. TPO DE CHASIS DEL VEHICOLO:	(El número c	le un solo digito en la parte	de
2 Camioneta / pick-up con mat. peligroso	2 Ómnibus (16 + pasajeros)	abajo del ró	tulo en forma de diamante olosivos) Ejemplo
3 Veh. comercial (9-15 ocupantes, incluye conductor)	3 Vagón/Furgón cerrado	2 G	22	1 Alexandre
5 Camión de dos ejes y 6 ó más llantas	5 Plataforma		as Venenoso ombustible	10031
Camión de tres ejes ó más Camión con remoloue	6 Intermodal 7 De volteo		ilidos inflamables	
😇 📔 8 Camión remolcador solo (caculo)	8 Mezcladora de concreto		(idantes/Peroxido eneno	S
2 10 Remoleador con un semi-arrastre	10 Transporte de vehículos	☐ 7 M	aterial Radioactivo	
12 Remoleador con triple arrastre	12 Tanque alimentador (granos, gravill	a, mat. Tríturado) 🗌 8 M	ateriai Corrosivo isceláneos	
2 000 000 000 000 000 000 000 000 000 0	13 Pole trailer	96 N	o aplica (no tiene rotulo)	
ช 249. USO DE OMNIBUS:	15 Grúa	א 89 🔲	nguna	
1 Ómnibus Escolar - envuelto directamente	97 Otro			
2 Omnibus Escolar - envuelto indirectamente 3 Transporte colectivo	253. Peso Bruto (GVWR/GCWR) (Induyendo	remolques): 256. CODIGC	MATERIAL PELIGROSO:	<u>, h.</u>
4 Transporte regional (Líneas)	1 10,000 o menos 1 2 10,001- 26,000 lbs	digitos del ró	tulo en forma de	
96 No aplica	3 Más de 26,000 lbs	Diamance D G		£19930
97 Otros (Machina, etc.)		257 JSe perc	lió o salió el material peligr	oso de este
- C 250. INSPECCIÓN 251. PERMISO RUTA:	254. Num. de Ejes:	vehiculo debi	do al choque?	
	(Incluyendo remolques)	🗆 Si	No No	
		NIERO CARACTERIA	all bearing reactions of	
- 1월 12년 18년 - 19년 19년 18년 18년 18년 18년 18년 18년 18년 18년 18년 18	265.ID4			A Carlos and a contraction
258. Información de: 1 Dueño	2 Acarreador Número US I	то		
	266.1D Número ICCN	AC AC		
260. Dirección y/o calle	261. Urbanización/Barrio	267 Interstate Carrier		1
		268. Número CSP rotulado e	n vehículo:	>
262. Ciudad 263. Estado	264. Zip Code 269. Fuente	1 Doc. Embarque	3 Condu	ctor ra
				1947년 - 관리 - 관
271. CONFIGURACIÓN DEL VEHICULO:	275. TIPO DE CHASIS DEL VEHICULO:	278. CLASE M	ATERIAL PELIGROSO:	
1 Veh. pasajeros con mat. peligrosos	1 Ómnibus (9-15 ocup., conductor)	 (El número de abajo del róto 	un solo dígito en la parte (ilo en forma de diamante)	de
 L 2 Camioneta / pick-up con mat. peligroso J 3 Veh. comercial (9-15 ocupantes, incluye conductor) 	3 Vagón/Furgón cerrado	1 Exp	losivos	Ejemplo
4 Veh. comercial (16 o más ocup., incluye conductor)	4 Tanque de carga	2.3 Gai	Venenoso	<u> A</u>
6 Camión de tres ejes ó más	6 Intermodal	☐ 3 Cor	nbustible dos inflamables	1993
7 Camión con remolque	7 De volteo 8 Mezcladora de concreto	5 Oxi	dantes/Peróxido	S
10 Remolcador con un semi-arrastre	10 Transporte de vehículos	16 Ver 17 Ma	erial Radioactivo	
11 Remolcador con doble arrastre	 11 Transporte de basura 12 Tanque alimentador (granos, gravilla, 	mat. Triturado) 🔲 8 Mai	terial Corrosivo	
	13 Pole trailer	96 No	aplica (no tiene rótulo)	
	14 Log trailer	97 Otr		
272. USO DE OMNIBUS:	95 No aplica 97 Otro		G ono	
2 Ómnibus Escolar - envuelto indirectamente	276. Peso Bruto (GVWR/GCWR) (Incluyendo r	emolques): 279. CODIGO I	MATERIAL PELIGROSO:	
A Transporte colectivo A Transporte regional (Lineas)	1 10,000 о тепоs	Anote el nomb dígitos del róti	re o número de cuatro alo en forma de	
5 Excursión / fietados	3 Más de 26,000 lbs	diamante o cu	adrado:	1993
97 Otros (Machina, etc.)	96 No aplica			
273. INSPECCIÓN 274. PERMISO RUTA:	277. Núm. de Ejes:	280, ¿Se perdi vehiculo debid	o al choque?	so de este
Inspección vehículo Permíso especial DTOP	(incluyendo remolques)	□ SI	No No	
No. No			the second of the state of the state of the	er al anti-
	NFORMACION DEL ACARREADOR Y/O D	UENO <u>1997</u> I I I I		
281. Información de: 1 Dueño	2 AcarreadorNúmero US DO	л		
August Homore, inicially apenious	289. ID Número ICCM	. (Bela 1987)		
283. Dirección y/o calle	284. Urbanización/Barrio	290. Interstate Carrier:		
		291. Número CSP rotulado er	vehículo:	>
285. Ciudad 286. Estado	287. Zip Code 292. Fuente	1 Doc. Embarque		Conductor Bitácora
4	Información	L 2 Kotulación ven.	^ب ليا	2110-010

PPR-93 Rev. 12-12		POLICÍA DE PU	ERTO RICO Je de Tránsito			ų	uereita: Región:		
		DESCRIPCIÓN DEL CHO	QUE - DIAGRAN	MA					
293. INVESTIGACIÓN REALIZADA	<u>. (*. 11.) (*.</u>	NORT	тЕ			<u></u>)			
1 En el sitio del chorue				1.D	ibuje con líne	eas sólidas	los cari	riles	
		1	1	Y/	o los bordes	de la carri	etera.		
☐ 2 Fuera del sitio del choque				2. N	ombre las cal	lies o carre	eteras.	754	
294. Dirección de los vehículos				3. 11	Istre los veni		atones		
vi	N 10				veniculos		~ -		
Vehículo 1	1 2 C	>	K.		Peatones	0	<u> </u>	-	
	; <u>*</u> 3} =		r						
U vy	+ st			4. La	s flechas con	líneas sól	idas ind	lican direct	ción antes
1= Norte 5= Sur 2= Nor-Ecto 6= Sur Oosta	S			de	l impacto, us	se líneas ei	ntrecort	tadas para	flechas
3= Este 7= Oeste		1	1	գւ	ie indican dir	ección des	spués de	el impacto	
4= Sur-Este 8= Nor-Oeste									
295. Punto de impacto inicial	296. H	lora notificación policía	r1	298.	Hora notific	cación Err	nergeno	ias Médi	as T
	-		AM						
Vehículo 1		····	PM					·	
	_ 297. H	lora llegada policía		299.	Hora llegad	a Emerge	encias N	Nédicas	
6 4 Vehículo 2			AM						AM
5			PM	-] PM
NARRATIVO DEL CHOQUE Haga un breve resumen de cómo suc	edió el choque. Incluya c	ualquier otra información	i pertinente al cas	o.			999791.5		
NARRATIVO DEL CHOQUE Haga un breve resumen de cómo suc	edió el choque. Incluya ci	ualquier otra informaciór	pertinente al cas	0					
NARRATIVO DEL CHOQUE Haga un breve resumen de cómo suc	edió el choque. Incluya ci	ualquier otra informaciór	pertinente al cas		Artículo		305. Cit	arión tribu	
NARRATIVO DEL CHOQUE Haga un breve resumen de cómo suc Haga un breve resumen de cómo suc 300. Muitas y/o citación tribunal 300. Muitas y/o citación tribunal	edió el choque. Incluya ci	02. Articulo	303. Núm, multa	304.	Artículo		305. Cit	ación tribu	nal
300. Multas y/o citación tribunal 300 1 1 2 No 3 Pendiente 3 Pendiente 98 Se Desconoce	edió el choque. Incluya ci 11. Núm. Multa 3 16. Núm. multa 3	02. Articulo 07. Articulo	303. Núm. multa	304. 309.	Artículo		305. Cit 310. Cit	ación tribu	nal
300. Multas y/o citación tribunal 1 2 300. Multas y/o citación tribunal 1 2 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	edió el choque. Incluya ci 11. Núm. Multa 3 16. Núm. multa 3 1312. Dirección y/o calle	02. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo.	303. Núm. multa 306. Núm. multa	304. 309.	Artículo Artículo 315. Estado	316. Zip C	305. Cit 310. Cit	ación tribu ación tribu	nal
300. Multas y/o citación tribunal 1 2 300. Multas y/o citación tribunal 1 2 30 30 300. Multas y/o citación tribunal 30. Multas y/o citación tribunal 31. Nombre, inicial y apellidos 31. Nombre, inicial y apellidos	edió el choque. Incluya ci)1. Núm. Multa 3)6. Núm. multa 3 312. Dirección y/o calle 319. Dirección y/o calle	02. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo. 320. Urb./Bo.	303. Núm. multa 306. Núm. multa 321	304. 309. Ciudad	Artículo Artículo 315, Estado 322, Estado	316. Zip (323, Zip (305. Cit 310. Cit Code 5 Code 2	ación tribu ación tribu 317. Teléfo	nal
300. Multas y/o citación tribunal 1 2 No 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3<	edió el choque. Incluya ci 11. Núm. Multa 3 16. Núm. multa 3 312. Dirección y/o calle 319. Dirección y/o calle	02. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo. 320. Urb./Bo.	303. Núm. multa 306. Núm. multa 306. Núm. multa 321	304. 309. Ciudad	Artículo Artículo 315, Estado 322, Estado	316. Zip (305. Cit 310. Cit Code 2 Code 3	ación tribu ación tribu ación tribu 317, Teléfo 324. Teléfo	nal
300, Multas y/o citación tribunal 1 1 1 2 300, Multas y/o citación tribunal 1 1 1 2 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3	edió el choque. Incluya ca oli. Núm. Multa 3 06. Nům. multa 3 312. Dirección y/o calle 319. Dirección y/o calle	02. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo. 320. Urb./Bo.	303. Núm. multa 308. Núm. multa 308. Núm. multa	304. 309. Cludad Cludad 327. Nombre S	Artículo Artículo 315. Estado 322./ Estado upervisor:	316. Zip (323. Zip (305. Cit 310. Cit Code 5 Code 3	ación tribu ación tribu ación tribu 317. Teléfoi	nal
300. Multas y/o citación tribunal 1 Si 2 No 3 Pendiente 3 Pendiente 3 Se Desconoce 3 Si 3 Nombre, inicial y apellidos 3 Si 3 Se Desconoce 3 Se Desconoce 3 Se Desconoce 3 Se Nombre, inicial y apellidos 3 Se Nombre olicia / Agente 8. Precinto - Distrito o Unidad de Trabajo	edió el choque. Incluya ca 11. Núm. Multa 16. Núm. multa 1312. Dirección y/o calle 1319. Dirección y/o calle	02. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo. 320. Urb./Bo. 5. Placa del Policía / Agente	303. Núm. multa 308. Núm. multa 308. Núm. multa	304. 309. Ciudad Ciudad 327. Nombre S	Artículo Artículo 315, Estado 322; Estado upervisor:	316. Zip (323. Zip (305. Cit 310. Cit Code 2 Code 3	ación tribu ación tribu ación tribu 317, Teléfo 324, Teléfo	nal
NARRATIVO DEL CHOQUE Haga un breve resumen de cómo suc Haga un breve resumen de cómo suc 1 1 1 1 2 1 2 300. Multas y/o citación tribunal 1 1 2 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 3 4 3 4 3 5 5 3 3 3 3 3 3 4 5 5 4 4 5 5 5 5 5 6 7	edió el choque. Incluya ci 11. Núm. Multa 3 16. Núm. multa 3 1312. Dirección y/o calle 319. Dirección y/o calle 326	02. Articulo 07. Articulo 07. Articulo 313. Urb./Bo. 320. Urb./Bo.	303. Núm. multa 306. Núm. multa 306. Núm. multa	304. 309.). Ciudad Ciudad 327. Nombre S	Artículo Artículo 315. Estado 322./ Estado	316. Zip (323. Zip (305. Cit 310. Cit Code 2 Code 2	ación tribu ación tribu 317. Teléfon 324. Teléfon	nal

P R	PR ev.	-93 .12-12					1	nforr	ne d	Gobierr Policía e Chool	no de 1 de f	e Puer Puerto e Trán	to Rico o Rico Isito Fo	o orma Corta					Que Re	erella: egión			
1		FECHA	Dia	Ň	les	Año	>	2	HORA		Hora		М	inutos			AM PM		To ei (Inclu	otal de n este iyendo	páginas Informe 5 anejos)		
3. N Veb	úm ícul	ero los	4	I. Clase de ci	hoque: [Daño propi	edad (1) ido (5)	5/ CC	, LOC DORD	ALIZACI ENADAS	ÓN [GPS])	Х:	<u></u>			SB. LOCA COORDEI	LIZA(NADA	CIÓN AS (GPS)		Y:		
6. Ei	n ca	arretera n	úmero (esta	atal), calle o	carretera i	nunicipal										7	7. KM		8. MUNICIF	210			
9, Si (Indi	el d	chaque o e nombre	currió EN o :)	CERCA de ut	intersec	ción con:		10. Dist	Si fue ancia	CERCA desde la	de inte inter	ersecció rsecció	ión bn:		India Pies	que: o metr	05		11. Distanc HACIA	ia: el:	Nort	e	Este
Equ 3 4 96 98 Car	lipc C N N act	o de segu Cinturón Cint. falda No aplica Ninguno er(sticas	uridad en falda a hombro en uso : carretera	uso (ES) 2 3 9 9 (CC)	9 Asient 0 "Boos" 7 Otro e 9 Desco	o protector er" quipo nocido		an a			Co 1 2 3 4 Co	ondici No Fa Bo Co ontrol	ón api ormal stigado obido onduct es de	reciación (C or inexperto tránsito (Cl		6 8 1(1:	Bajo m Soñolio Condic Distral	iedici ento ción r ido	amentos nédica	12 97 99	Irritado Otra co Descon	ndició ocido	an an Anna an Anlar (J. 1946) 19 19 - J. Marine M. 19 - J. Marine M.
1 2 3 4 5	R R R C	tecta-llan lecta - cu lecta - cu lecta - to lurva llan	ia iesta abajo iesta arriba pe colina ia	6 7 8 9	Curva Curva- Curva- 9 Descol	- cuesta abaj cuesta arriba tope colina nocido	0	.1 . 4 -578 - 2	·		2 5 6 7 8	G Co G Se Se B PA	ontrol p emáfori emáfori ARE	o Intermiten	ite	1(97 99) Zona d Otro co) Descor	le No ontro nocid) Pasar bl lo	삼다세도		aya.	stati atkada
Tipo 1 2 3	A A C	e vehíců luto lamionet Pick-up"	lo (TV) a	4 Va 5 Tr 6 Ca	n actor (cac mión	ulo)	7 Ó 8 Ó 9 Gi	mnibu mnibu mnibu rúa	is is Esc	colar		10 11 12	Moto Bicici Máqu	ocicleta eta uina agricola	<u>100.</u>	変成の第 1 1 1	B Equipo 4 Arrast 5 Casa A	o Car re \mbu	retera Ilante	16 97	Jeep Otro ve	hículo	ara Canidar Bai)
S S	1	2. Nombr	e, inicial y a	pellidos						13. E	bad	14. Gé	énero	15. Núm. Lie	cencia	3		16.	Categoría			Autor No au	izado itorizado
ULO NÚME	18	8. Direcci	ón γ/o calle		19. Urb./	Barrio			20. (Liudad	1			21. Estado		22.	Zip Code	23.	Teléfono		24. NI	imero	Tablilla
S6. VEHIO	2!	5. Númen	o Marbete		I_,		26. Fe	cha e>	spirac	ión				27. ES		28. CC		29. C	N.	30. T	V	31. C	Τ
VERO	32	2. Nombre	e, inicial y aj	pellidos						33. Ec	lad	34. Gé	nero	35. Núm. Lic	encia	3		36.	Categoría	<u> </u>	37.	Autor No au	izado itorizado
CULO NÚ	38	3. Direccio	ón y/o calle		39. Urb./	Barrio			40, C	iudad				41. Estado		42.7	Cip Code	43.	Teléfono	_	44. Ni	Imero	1201113
66, VEHI	45	5. Númerc	o Marbete				46. Fe	cha e>	pirac	ión				47. E5		48, CC	1. T. 2. A	49. C	N	50. T	V	51. C	Ectodo
	57	logiael j N	Nom	ibre, inicia	l y apellio	los		Eda 53.	id i S	Género 4.	55.	s.	56.	Direcció	n y/c	calle		57.	Cjudad		58.	je	59.
impos heridos)	50	3						61,			63,		64.					65.	v.		66.		67.
UEROS (cz secos solo	68	3.		······································				69.	7	0.	71,		72				<u></u>	73.			74.		75.
PAS/ sombre	76							77.	7	8.	79,		80.					81.			82.		83.
84 V	sih	llidad			87. Tipo	de colisión					88.	Circun	nstancia	is Contribuye	intes			<u> </u>			L		
	1 2 3 5 6 99 0 0 0 1 2 6 10 97 1 4 5	De Dia Amanece Atardece Oscuro a Oscuro a Descuno ición pavl Seco Mojado Fango, ar Aguo-fluj Otra con Neblina Viento Ft Claro	er r to alumbrado bcido mento rena, aceite to, estancad dición e 7 e 7 g 7	lo la Nublado Lluvioso Otro clima		 Sin colisió Entrando En la misr En dir con En dir con En dir con Un vehícu veh. dete Un vehícu o Retroce Veh. salie Veh. salie 	n a Inters. na dir-po na dir-vir na dir-lat traria-fro traria-lat lo estaci nido en p lo estaci diendo ndo de e ando- ent	en án isteric rando eral iando reral onado nado nado stacio trada p	gulo ento lose nar priv.			H1 VI D D D D D D D D		 No cede Hacer ca tránsito Sobre lír Evitar ob Viraje in No guard No guard Cambio Retroces Pasar ind Visión ol Conduct Defecto Carreter Condició Carril coi Carril coi Carril coi Carril coi Carril coi 	r el p iso or nite v ojeto/ debid dar di carril so ind debid bstrui mecá a defi in cor ntrari o a izq	aso niso cc ielocidi irrersor lo stancită indebi lebido ament da era de ectuos nducto io uulerda	ntrol ad a do control a		H 1 VEH 2 1 0 1 0 1 0 1 0 1 0 1 0 1 0 1 0	27 29 30 31 33 70 71 72 73 74 76 77 78 97 98 99	Hizo caso (Regateo Violación (Peso/anch Amarre o (carga Conductor Desobeder Viraje brus Velocidad Se salió de Uso de cel Equipo ele Otra distra Otra s circu Ninguno Desconoci	omiso oseatór o/altu oścrdid agress cer ser insegu la car ular ct (GP ucción unstan do	rótulo Ira veh. Ia de ivo máforo Irtinó Irra retera S,DVD) cias

PPR-93 Rev.12-12	Gobierno de Puerto Rico Policía de Puerto Rico Informe de Choque de Tránsito Forma	Querella: Región: Corta
89. Secuencia de eventos relacionados		90. <u>Secuencia de eventos relacionados</u>
Sin colisión	Colisión	Secuencia VEHÍCULO 1 VEHÍCULO 2
1 Vuelco 8 Se fue por risco	4 Peatón 40 Ciclista	
2 Fuego/Explosión 9 Derrumbe	.5 Dos vehículos 41 Hit & Run Ciclista	Primero
3 Inmersión (agua) 10 Vagón virado 1	6 Tres + vehículos 42 Motociclista	Segundo
5 Caída carga 11 Vuelco motora 1	7 Hit & Run Peatón 45 Animal (no caballo)	
6 Derrame 12 Caida persona 1 7 Suporticio icroguitar 13 Otro rio colisión 3	8 Hit & Kun 91 Cabailo 0 Veh Estarionado 92 Veh. Todoterreno	lercero
Colisión con objeto fijo	Otros eventos	91. <u>Evento relacionado</u>
47 Motors phieto filo 57 Buzón Corrego 7	6 Otro objeto filo 77 Havo	103 Falla mecánica Mayor daño (ver códigos)
51 Barrera metal 59 Rótulo Tránsito 9	3 Barrera hormigón 78 Equipo agricola	104 Separación vagón
52 Drones 63 Talud 9	4 Atenuador impacto 79 Eq. construcción	105 Se salió carriles
53 Postes 64 Puente 9	5 Terminal barrera 90 Reg. Alcantarillad	106 Cruzó mediana
55 Árbol 71 Edificio 1	00 Encintado 97 Otro con collsión	107 Cuesta sin treno
56 Boca Incendio 72 Verja 1	01 Cuneta 102 Objetos que cae	
	DESCRIPCIÓN PROPIEDAD NO VEH	ICULAR
92. Descripción Propiedad no vehicular dañada		
93. Nombre y apellidos Dueño 94. Direcció	n γ/o calle 95. Urb./Barrio	96. Ciudad 97. Estado 98. Zip Code 99. Teléfono
	DESCRIPCIÓN DEL CHOOLE - DIAG	RAMA
		NORTE
1 En el sitio del choque Vehículo 2 Fuera del sitio del choque Vehículo 102. Punto de impacto inicial 102. Punto de impacto inicial 1 = Norte 2 = Nortes 3 = Este 4 = Sur-Est 6 5 Vehículo 2 NARRATIVO DEL CHOQUE Haze un brave resumen de cómo suredió el choque. If	1 N 2 $S = Sur$ te $6 = Sur - Oeste$ 7 = Oeste 8 = Nor-Oeste Cluva cualouier otra información pertinente al caso,	 Dibuje con líneas sólidas los carriles y/o los bordes de la carretera. Nombre las calles o carreteras. Ilustre los vehículos o peatones así: Vehículos 1 2 Peatones 0 Las flechas con líneas sólidas indican dirección antes del impacto, use líneas entrecortadas para flechas que indican dirección después del impacto.
103. Nombre Polícía / Agente	104. Placa del Policía / Agente	105. Nombre Supervisor:
105 Decelote Distrite a Unided de Technic		
Loo, Precinto - viscrito o Unidad de Trabajo		

At the time of the investigation, the Traffic Records Committee of Puerto Rico was revising the PPR-93 crash report in order for it to be MMUCC compliant, thus an unofficial version was made available to the research team. The mobile application developed (CARS) was based on this version. Unlike previous versions of the PPR-93 crash report, this one does not include a short version.

		Estado Lib	re Asociado de I	Puerto Rico	Área:			Página
PPR-	93 Núm de	DESCEI		HECHOS				
Nev.		DLSCKI			Querella:			de
1	Dia M	es Añ	<u>°</u> 2	HOH HO	ora N	1inutos O AN	3. Tr A e A (Inclu	otal de páginas en este informe Jyendo anejos)
4. Ní Vehí de M	úmero 5. Número culos Peatones	6. Número Heridos	7. Número Muertos	8.V t	ehículo inhabilitad ransportado en grú	o 9. Personas heri a transportadas a	idas a hospital	10. Clase de choque
11. L	OCALIZACIÓN COORDENADAS (GPS LONGITUE) 12. LOCALIZACIÓN COO Y: •	ORDENADAS (GPS L		○1 Sí ○2 No	○1 5í ○ :	2 No	 1 Lesión no visible 2 Lesión leve visible 3 Lesión grave visible 4 Lesión fatal
13. E 16. Si	n carretera número (estatal), calle o carretera i choque ocurrió EN o CERCA de intersección, i	municipal ndique nombre 17. Si CEI	RCA de intersecció	14. KM n Distancia desde	15. Mu	nicipio donde ocurre		
10 1	in de selición	·	C) Pies () Metro	s (Indique sistema	de medida)	18. Distanc HACIA	ia () Norte () Este Kel () Sur () Oeste
$\bigcirc 0 \\ \bigcirc 1 \\ \bigcirc 2 \\ \bigcirc 3 \\ \bigcirc$	Sin colisión O. Entrando a inters. en ángulo O. En la misma dir-posterior O. En la misma dir-virando O.	 En la misma dir-lateral En dir contraria-frontal En dir contraria-virando En dir contraria-lateral 	() ()	8 Un vehícul 9 Veh. deter 10 Un vehícul 11 Veh. salier	o estacionado ido en pavimento o estacionándose ido de estacionar	0 12 Ve 0 13 Ve	h. entranc h. saliend	do- entrada priv. o- entrada priv.
	20. Primer evento relacionado <u>que causó</u> d	año (marca de cotejo a sola	imente uno)				Sasaran	al Children and and and
DAÑOS	Colisión can objeto fijo 76 43 Motora objeto fijo 76 51 Barrera metal 93 52 Drones 94 53 Postes 95 55 Árbol 100 56 Boca Incendio 101 57 Buzón Correo 59 58 Talud 64 64 Puente 71 71 Edificio 72 72 Verja 74	Otro objeto fijo Barrera hormigón Atenuador impacto Terminal barrera Encintado Cuneta	Colisión 14 Peatón 15 Dos veh 16 Tres + v 17 Hit & Rt 30 Veh. Est 40 Ciclista 41 Hit & Rt 42 Motocic 45 Animal 91 Caballo 92 Veh. Tor	nículos ehículos un Peatón un tacionado un Ciclista tista (no caballo) doterreno	Sin colisión 1 Vuelco 2 Fuego/ 3 Inmersi 5 Caída c 6 Derram 7 Superfii 8 Se fue p 9 Derrum 10 Vagón \ 11 Vuelco 12 Caída p 13 Otro sir	Explosión ón (agua) arga ce cie irregular vor risco be virado motora ersona o colisión	Otros et 77 78 79 90 97 102 103 104 105 106 107 108	ventos Hoyo Equipo agrícola Eq. construcción Reg. Alcantarillad Otro con colisión Objetos que caen Falla mecánica Separación vagón Se salió de la carr. Cruzó mediana Cuesta sin freno Golpe de objeto
	21. Tipo de zona donde ocurre choque	22. Choque relacionado Z carretera	Zona de Construcci	ión de 🛛 1 S	í 🔿 2 No 23. Lu de	gar de choque relacio carretera	u onado a u	na Zona de Construcción
	1 Residencial 8 Rural 2 Industrial 10 Construcción 4 Comercial 97 Otro tipo de 5 Escolar zona 6 Parque Zona	24. Trabajadores present Construcción25. Policía en Zona Const	tes en Zona de rucción de carrete		1 0 2 No 0 1 0 4 1 0 2 No 0 5	Antes rótulo aviso Dentro área aviso En zona de actividad Luego de la zona de	0	3 En área de transición de carriles, desplazamiento de carriles o un cierre
	26. Visión obstruida por 27. Lug	ar de ocurrencia	28. Visibilidad		29. Clima		30. Condi	de carril
CHOQUE	1 Edificios 10 f 3 Árboles 200 f 5 Colinas o talud 30 f 6 Curva en carr. 31 f 8 Vehículos 33 z 21 Cegado por sol 33 z 22 Condición clima 35 c 20 Condición clima 35 c 96 No obstruida 35 c 97 Otra obstrucción 99 f	in la carretera in la carretera sleta central in paseo iuente iona confluencia sleta a la derecha iarril/zona estacionar uera derecho vía besconocido	 1 De día 2 Amanecer 3 Atardecer 5 Oscuro no alumbrad 6 Oscuro alu 99 Desconoci 	o umbrado ido	1 Neblina 4 Viento Fi 5 Claro 6 Nublado 7 Lluvioso 97 Otro clim	Jerte a	 ○ 1 Sec ○ 2 Mo ○ 6 Fan ○ 10 Agu ○ 97 Otr 	io ijado igo, arena, aceite ua estancada a condición
	31. Defectos en carretera 4 Paseo/cuneta-baja 5 Paseo/cuneta-alta 6 Hoyo 7 Condición de la superficie 8 Escombros 10 Const/Mantenimiento 11 Obstrucción en carr. 12 Superficie resbaladiza 13 Construcción fuera carr. 97 Otro defecto 98 Ninguno 99 Desconocido	32. Localización relac. a in 0 No en intersección 1 Dentro inters. 2 Relacionado inters. 3 Rampa de expreso 4 En un acceso 5 En "crossover" 6 Carril ciclistas 7 Carril de solo 8 Carril entre rampa 10 Marginal 97 Otro relacionado 99 Desconocido	iters.	33. Clase de int 0 No en int 1 Cuatro a 2 Intersecc 3 Intersecc 5 Intersecc 6 Rotonda 7 Cinco on 99 Descono	tersección tersección ccesos ción en T ión en Y ión de rampas ión circular nás accesos cido	34. Carril 1 Isle 2 Lin 3 Lin 4 Bai 5 Bai 7 Vei 8 Un 97 Otr 99 De	es opuest eta lea sencilia lea doble rrera horn rrera meta rja a sola dire ro tipo de esconocido	os separados por a nigón al ección separación de carril
AR	35. Descripción Propiedad no vehicular daña	la 36. Nombre	e y apellidos Dueño)	37.1	Dirección y/o calle	in a free to be a free free free	
VEHICUL	38. Urb./Barrio 39. Ciud	ad	40. Estado 41. C	ódigo postal	42.Telé	fono		

FORMA 1 - DESCRIPCIÓN DE HECHOS

000	~		Infor	me de Cho	aue de	e Trán	sito		Area	a:				Fagina	
Rev.	93 Núm de Informe:	PERSONAS							Querella:						
	200. Veh. núm	ti a dava	ander Spicitur.	20	01. Pers	iona nú	m.							Service of Service	
		08 09	010 0	N/A C)1 ()	2 ()	3 () 4	05	06	07 ()8 ()9	○10 ○11	()12 ()13 ()14 ()15	
	202. Abandonó lugar 203. Núm. Licencia		204. Estado	205. Nom	bre, ini	cial y ap	ellidos						206 Edad	207 Géne	
in tent		Station of the	ki livat, neve	all gride and a	210 Dir	ección	ulo call	0				211 Urb /80			
1	zoa, Tipo de persona	g alama da	209. Londuc	tor							211.010.780				
	1 Conductor	ete	 2 No auto 3 Menor 4 No Apli 	orizado de edad											
	212. Ciudad	213. Estad	lo 214. C	ódigo posta	tal 215. Teléfono										
						T			T		and a second second second				
	216. Correo electrónico		I	<u> </u>						1			<u> </u>		
LUCRADO	217. Transportado A:	218. Transp	oortado POR:		219. 1			Núm. incidente emer		rgencias médicas:		220. Núm. CS	SP ambulancia (T	С-АМВ)	
L INVO	221. Categoría licencia 222. Condición apreciació	ón (CN)	223. Tìpo d	le lesión (TL)	224, Eq	uipo d	e seguri	dad	225. C	rcunstancia	is Contribuyent	uyentes (CC)		
INFORMACIÓN DEI	1 Aprendizaje 1 Normal 2 Apr. motocicleta 2 Fatigado 3 Conductor 4 Conduct 4 Chofer inexpert 5 Vehículo pesado tipo 1 6 Bajo me 6 Vehículo pesado tipo 2 8 Soñolien 7 Vehículo pesado tipo 3 10 Condició 8 Tractor/remoleador 11 Dictoriór	or or dicamentos to on médica	0 No ha apare 1 Lesiór 2 Lesiór 3 Lesiór 4 Lesiór	ay lesión ente n no visible n leve visible n grave visibl n fatal						1 Abandono lugar choque 73 Velocidad i 3 No ceder el paso 74 Se salió de 4 Caso omiso control Tránsito 97 Otras circu 5 Sobre límite velocidad 98 Ninguno 6 Evitar objeto/persona 99 Desconocie 7 Viraje indebido 90 No guardar distancia 10 Cambio carril indebido 10 Cambio carril indebido					
	O 9 Conductor O 12 Irritado	,	225 5-1	tf (mar)		099	Descor	nocido		0 10 0	ambio carr letroceso ir	il indebido debido	228. Distraído	por uno o mi	
	motocicletas 097 Otra con 10 Endoso materiales 099 Descono	idición icido		sion (EX)		227. Bo	olsa de	aire (8/	9		asar indebi Visión obstr	damente uida	de lo sig	uiente	
	Peligroso	SP 10 Contraction	O3 Parci	ial	0	0 2 Activado - frente			ite	0150	Conductor f	uera de control	01 No dist	raido	
	31 21 32 22 33 23 4el vehículo 18 Fila del frente – otro 28 Pasajero adicional 2DA fila 31 21 4 Vehículo 51 Área cerrada o de carga 55 Exterior vehículo 96 No aplica 99 Desconocido		 ↓ 4 Atraj ↓ 96 No a ↓ 98 Ning ↓ 99 Desc 230, Extrac ↓ 0 No a ↓ 1 Extra ↓ 99 Desc 	pado plica una conocido cción (EXT) plica ofdo onocido	03 04 05 06 7) 090 90		 Activado-otro Activado-combo Activado-combo Desactivada 96 No aplica 99 Se desconoce 		0	 17 Carreter 22 Condició 23 Carril co 26 Vehículo 27 No obed 29 Regateo 30 Violació 31 Peso/an 33 Amarrec 70 Conductor negliger 71 Desober 		tanco fectuosa inductor rio quierda iseñal atón /altura vehículo irdida de carga gresivo / temeraria r semáforo	 3 Equipo (DVD,G) 4 Otro er (masco vehícu 5 Distrac vehícu 99 Descon 	electrónico iPS) iv vehículo ta, etc.) ción fuera lo ocido	
						CONTRACT.	22.4 D			072	/iraje brusc	o, patinó			
	231. Prueba alcohol 232. Análisis alco	ohol 233.	Resultados d	le prueba de	alcoh	ol	234. PI Ci	ontrola	das	aș Literat	235, Anali contr	oladas	236, Resulta sustanc	do prueba las controlada	
ONTROLADA	2 Rechazo prueba 3 1 Sangre 2 Rechazo prueba 3 3 Aliento 3 Se hizo prueba 97 Otros anál 99 Se desconoce 97 Otros anál	isis	Nivel	l de alcohol	%	dalla Cogn	$\bigcirc 1$ $\bigcirc 2$ $\bigcirc 3$! $\bigcirc 99$!	No se hi Rechazo Se hizo p Se desco	zo prue prueba prueba proce	èba a	 1 Sat 2 Ori 96 No 97 Otr 	ngre na aplica o análisis	 ○ 1 Positiv ○ 2 Negat ○ 3 Pendia ○ 96 No ap 	ivo ente lica	
D			O 2 Pendier	nte () 96 N Desconoce	lo aplica	•							O 99 Se des	conoce	
AIS	237. Gafas protectoras 238. Guantes	239. Calzad los tob	lo hasta billos	240. Chales dispos	co o itivo re	flective	241	. Panta largo	lones	242.	Jso casco n	notociclista	243. Amarre ca motociclis	sco ta	
WICHORITE	1. En uso 1 En uso 2 No en uso 2 No en uso 96 No aplica 96 No aplica	○ 1 En us○ 2 No en○ 96 No a	so n uso iplica	○ 1 En u: ○ 2 No e ○ 96 No a	so en uso iplica		000	1 Enus 2 Noe 96 Noa	so n uso plica	01 Casco DOT 2 Otro Casco (No es DOT 96 No aplica 98 Ninguno			T En uso 2 No en uso 96 No aplica		
	244. Lugar de ocurrencia peatón/ciclista		rale CZr	1967 - 197	245. Ad	cción de	el Peati	ón			Wifthau			and a second	
CILLISIA	○1 Cruce en intersección ○ ○2 Intersección fuera cruce ○ ○3 Cruce fuera intersección ○ ○4 Cruce escolar ○		1 Cruzar intersección- semáforo a favor 68 Trabajando en carretera 2 Cruzar intersección contra semáforo 70 Parado en acera 4 Cruzar fuera de la intersección 74 Jugando en carretera 8 Parado fuera de la vía de rodaje 75 Acostado en carretera												
PEALUN	46. Acción del Ciclista 10 Cruzando carretera 20 Manejando con el tránsito 30 Manejando contra el tránsito 20 Gibita parade					0 10 Gruzar interseccion sin semaroro 0 70 Gruzar interseccion sin semaroro 0 12 Saliendo detrás de vehículo 0 97 Otra acción del peatón 0 20 Caminando con el tránsito 0 30 Caminando contra el tránsito 0 52 Bajándose/montándose de/en vehículo 0 51 Bajándose/montándose de/en vehículo									

1. 1.1.

					Est	ado Libr	e Asociad	o de Puerto R	ico	Área	a:						F	Página
7-93 /	Núm de Informe:					Informe	de Choqu /EHÍCL	JLOS		Que	erella:							de
100.	Vehículo Número				1997 (1947) 1997 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 - 1947 -		and the second	i Andre is	10	1. Abando	onó lugar	i est	ing in starte	a da			and and	an Ten
C)1 ()2 ()3 ()4 ()5 ()6	07	08 (79 0	10		0	Sí O No							1.4.775	
107	Númoro Toblillo		102 5-4-				105. Mar	106	5. Modelo			108. Vet				hículo		
			103.55180	104. A			4						107. Num. de 0		de ocupantes Re		emovido	
		1010-1020-2								1			L			0	i O	No
109.	Tablilla arrastre		110.Estad	lo 111, A	ño		112. Nún	. Número Marbete		113. Fe	cha expira	ción			114. Fech	na compi	a compra de marbete	
											1	(in)	e	à.	7 D		ba.	si si
115.	115. Validez de Marbete 116. VIN										And the second		Kaleke	Agirt a	4.0000			
01	Vigente Fuera de término													ŀ		1		
117.	Tipo de vehículo (TV)				118. De	fecto Me	cánico Veh	ículo (DM)		Contraction of the second s	119. N	Aaniol	oras Ve	 hículo (Conductor	1		
01 02 03 04 05 06 07 08 99 010	1 Auto 11 Bicicleta 80 1 2 Camioneta (SUV) 12 Máquina agrícola 81 82 84 3 "Pick-up" 13 Equipo Carretera 82 84 84 84 84 85 6 4 Van 14 Arrastre 84 85 6 87 1 85 6 87 1 85 6 87 1 87 1 87 1 89 1 1 89 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1 1						etrovisores 090 Cinturones seg renos 091 Aros y/o ruedas iuía/volante 092 Enganche arras uspensión 095 Sistema cambio omas 97 Otro defecto entanas / Parabrisas 98 Ninguno					is seguridad 0 Seguri derecho 67 67 Reducir V ruedas 23 Estacionarse 81 Retroced arrastre 39 Viraje izquierda 89 Tomando ambios 40 Viraje derecha 90 Detenido smisión 41 Viraje en U 91 Saliendo cto 57 Pasar por izquierda 92 Entrando S8 Pasar por derecha 97 Otra mar 59 Cambio carril izq. 99 Descono 60 Cambio carril der 57 Pasar por izquierda 93						arar curva arril arril rril
120.	Vehículo diseñado pa	ra 9 ó	121. ¿Rótu	lo Materi	122.	Peso bruto	(GVWR/	123.	Vel. Máxi	. Máxima Rotulada 124. Vel. Estimada Vehícu								
	WR) 10,00	1 lbs. o mayor				Contraction of			1		90,959	http://www.co						
							0					r	nph					mph
125.1	Evento relacionado d	e mayo	daño nara	aste vehíc	ulo Ima	rca da cot	alo a solar		iste iste	(126. Secue	ncia d	e event	05	Maria de 11	127. Pun	to de in	npacto
Colisi	ión con objeto fijo	Colisid	in .	<u>an an a</u>	Sin col	isión		Otros eventos	kalendar I		relacio	onado os del	s (utiliz 125)	ar		inici	al	
 43 51 52 53 55 56 579 63 64 71 72 76 93 	Constant Con Objeto Fijo Constant S 43 Motora objeto fijo 14 Peatón S 51 Barrera metal 15 Dos vehículos S 52 Drones 16 Tres + vehículos S 53 Postes 17 Hit & Run Peatón S 55 Árbol 18 Hit & Run S 56 Boca Incendio 30 Veh. Estacionado S 57 Buzón Correo 40 Ciclista S 59 Rótulo Tránsito 41 Hit & Run Ciclista S 64 Puente 45 Animal (no caballo) S 71 Edificio 91 Caballo S 72 Verja 92 Veh. Todoterreno S 93 Barrera hormigón 94 Atenuador impacto S					Vuelco Fuego/E3 Inmersió Caída cai Derrame Superfici Se fue po Derrumb Vagón vi Vuelco m Caída pe Otro sin Encintad	xplosión n (agua) (ga e irregular or risco e rado notora rsona colisión	 () 77 Hoyo () 78 Equipo aj () 79 Eq. const () 90 Reg. Alca () 97 Otro con () 102 Objetos construction () 103 Falla meconstruction () 104 Separacio () 105 Se salió do 106 Cruzó menos () 107 Cuesta sin () 108 Golpe de 		ola ión illad sión caen caen carr. na carr. na eto	Secuence Primere Segund	cia o lo	Vehículo			B 7 6 0006		
		095	Terminal ba	arrera	() 101	Cuneta					Cuarto)						
128.0	Dirección tránsito (DT) vehicu	lar ANTES d	el choque	12	9. Caracte	rísticas ca	rretera (CC)	130. 0	ontroles	de tránsito	» (СТ)	1	31. Cor	ntrol tráns	ito funci	ona (CF)	1
 ○ 1 ○ 2 ○ 3 ○ 4 ○ 5 ○ 99 	128. Dirección tránsito (DT) vehicular ANTES del choque 1 Hacia el Norte 2 Hacia el Sur 3 Hacia el Este 4 Hacia el Oeste 5 Fuera de carretera 99 Desconocido					1 Recta 2 Recta 3 Recta 4 Recta 5 Curva 6 Curva 7 Curva 8 Curva 99 Desco	-llana - cuesta at - cuesta ar - tope colin llana - cuesta at -cuesta arr -tope colin nocido	bajo riba na bajo iba a	$ \begin{array}{c} 0 \\ 1 \\ 0 \\ 5 \\ 0 \\ 6 \\ 0 \\ 7 \\ 0 \\ 9 \\ 0 \\ 10 \\ 0 \\ 97 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 99 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0 \\ 0$	1 Policía / abanderado 5 Control peatonal 6 Semáforo 7 Semáforo intermitente 8 PARE 9 CEDA 10 Zona de No Pasar 97 Otro control			O 1 Sí O 2 No O 96 No aplica					
132. (32. Uso del vehículo involucrado en choque						133	. Vehículo de er	nergen	icia involu	icrado 1	134. V	ehículo	NO Au	torizado			
$ \bigcirc 1 \\ \bigcirc 2 \\ \bigcirc 3 \\ \bigcirc 4 \\ \bigcirc 5 \\ \bigcirc 6 \\ \bigcirc 7 \\ \bigcirc 8 \\ \bigcirc 10 $	1 Uso personal 11 Otro trabajo 2 Entrenamiento chofer 12 Combatir fuego 3 Construcción 13 Levantamiento/Gr 4 Ambulancia/paramédico 20 Vehículo en uso co 5 Militar 21 Vehículo gobierno- 6 Transporte pasajero 22 Vehículo pesado el vehículo 8 Agricultura 10 Policía				Grúa comerci no- no co en uso nículo inv	al omercial no comer volucrado	cial	99 Desconocido)	ba en uso? 13 O O O			 1 Four track 2 Bicicleta con motor 3 Patineta con motor 97 Otro vehículo (especifique) 					

•

₹-9 1.	3 Núm de Informe:		Estado Infor VEHÍC	Libre Asociado de P me de Choque de T CULOS COME	ruerto Rico Fránsito RCIALES Qui	ea:			de			
N	AR SECCIÓN DE VEHÍCULOS <u>COMERCIALE</u> A. INVOLUCRA cualquier vehículo co Ó que esté diseñado para transpo Ó que transporte material peligro B. RESULTA en al menos uno de los s	<u>S SI EL CHOQU</u> n al menos uno rtar 9 ó más pa so en cantidad iguientes: fata	ie CUMPLE AM de los siguien isajeros (incluy que requiera r l Ó herido tran	IBAS A y B (según los c tes: peso bruto (GVW endo conductor) (cam otulación (campo 120) sportado al hospital Ó	ampos correspondientes R/GCWR) 10,001 lbs. o m po 119), I. vehículo inhabilitado tra	:); ayor (campo 121), nsportado en grúa (c:	ampos 8,9,10).		-o- (1993)			
	150. Vehículo Número				151. Núm. Licencia DT	OP	DP expira					
	○1 ○2 ○3 ○4 ○5	06 07	08 09	○ 10					14 7 7 7			
	153. ¿Vehículos en movimiento? Al momento del choque, vehículo(s)	estaba(n)	4. ¿Conductor tipo de vehí	Autorizado para el culo que conduce?	155. Núm. Licencia CS	P	156. Lic. CSP	expira				
	 1 En movimiento en la vía pública 2 Estacionado 	()1 Sí ()	2 No					. A Â			
	157. Configuración del Vehículo		158	. Uso de ómnibus	e tie die die die die die die die die die d	159. INSPECCIÓN	Inspección vehíc	ulo)				
	01 Veh. pasajeros con mat. peligrosos	and the second is	01	Ómnibus Escolar – env	uelto directamente		lo					
	 Camioneta / pick-up con mat. pelig Veb. comercial (9-15 ocupantes, inc 	roso luve conductor		Ómnibus Escolar – env Transporte colectivo	uelto indirectamente	160. PERMISO ESF	ECIAL (Permiso	Arrastre DTO	P)			
	04 Veh. comercial (16 o más ocup., inc	luye conductor)	04	Transporte regional (I	líneas)							
	O 5 Camión de dos ejes y 6 ó más llanta	s	05	Excursión / fletados 6 No aplica								
	0 7 Camión con remolque		09	7 Otros (Machina, etc.)		161. Num. de Eje		andiques)				
	Camión remolcador solo (caculo) 10 Remolcador con un semi-arrastre					0102030	405060	Antigender der				
	0 11 Remolcador con doble arrastre 0 12 Remolcador con triple arrastre					162. ¿Se perdió o debido al cho	salió el materia oque?	il peligroso c	ie estę vehículo			
	97 Otro 99 Conf. veh, desconoc	ido, 10,001 o ma	ayor lbs.	an tanan 1 sa mangan sa		01 SÍ 02 N	10		and the second second			
	163. Tipo de chasis del vehículo	164. Peso Bru (Incluye	uto (GVWR/GC ndo remolque:	WR) 165. Clase de n	naterial peligroso	166. Código mate	rial peligro					
	1 Ómnibus (9-15 ocup., conductor) 2 Ómnibus (16 + pasajeros) 3 Vagón/Furgón cerrado 4 Tanque de carga 5 Plataforma 6 Intermodal 7 De volteo 8 Marziadora de concreto	 ○ 1 10,000 ○ 2 10,001- ○ 3 Más de ○ 96 No aplia 	o menos • 26,000 lbs 26,000 lbs ca	(El número de de abajo del ró diamante) 1 Explosivo 2 Gas 3 Gas Ven 4 Combust	un solo dígito en la parte tulo en forma de os Ejemplo enoso	Anote el nombre rótulo en for	e o número de c ma de diamante	uatro dígitos e o cuadrado	s del Ejemplo			
	 10 Transporte de vehículos 11 Transporte de basura 12 Tanque alimentador (granos, gravilla, mat. Triturado) 13 Pole trailer 14 Log trailer 15 Grúa 96 No aplica 97 Otro 			5 Sólidos i 6 Oxidante 7 Veneno 8 Material 9 Material 10 Miscelár 96 No aplici 97 Otro 98 Ninguno	nflamables es/Peróxido Radioactivo Corrosivo neos a (no tiene rótulo)							
	167. Información de: 168. Nombre, in	icial y apellido	5		169,	Dirección y/o calle						
	O1 Dueño											
	170. Urbanización/Barrio		171. (Ciudad	172. Estado	o 173. Cóc	ligo postal					
	174. ID4 Número US DOT				175, ID Número ICC	MC	Sector 198					
	176. Interstate Carrier 177. Núme	ro CSP rotulado	o en vehículo	178. Fuente de	Información							
E State Strategy				01 Doc. Emb	oarque 🔿 2 Rotulaciór	veh. 🔿 3 Conduc	tor información	⊖4 Bitá	cora			

			Esta	do Libre Aso	ciado	de Puer	to Ric	o	Áre	a:					Página	
PR ev.	-93 Núm de Informe:		Ir	PER	SON	de Tran AS	isito		Que	erella:					de	
	200. Veh. núm				201. Pe	rsona nú	im.			1.1.1					and the second process	
		08 09	0 10	O N/A	01 ()2 O	з ()	4 () 5	06	07	08 09	O 10 O	11 () 12 () 13 () 14 () 15	
	202. Abandonó lugar 203. Núm. Licencia		204. Esta	ado 205. No	mbre, i	nicial y aj	pellido	s						206. Edad	207. Géner	
	O SÍ O NO														OMOF	
	208. Tipo de persona		209. Cor	ductor	210. D	irección	y/o cal	le				211. Urt	./Во.		1	
	O 1 Conductor ○ 4 Ciclista ○ 6 Jinet O 2 Pasajero ○ 5 Motociclista O 3 Peatón ○ 97 Otro	te	 1 Aut 2 No 3 Me 4 No 	torizado autorizado nor de edad Aplica	-											
	212. Ciudad	213. Estad	lo 21	214. Código postal 215. Teléfono												
						T			T	1		-	T		T	
	216. Correo electrónico	l				[I						l	1	
LUCRADO	217. Transportado A: 2	218. Transp	portado P	OR:		219.	Núm.	incident	e eme	gencia	médicas:	220. Núr	n. CSP	ambulancia (T	-AMB):	
T INVO	221. Categoría licencia 222. Condición apreciación	223. Tij	po de lesión (1	гL)	224, Ec	quipo d n uso (I	le segur ES)	idad	225. (lircunstancia	s Contribu	yentes	(CC)			
INFORMACIÓN DE	1 Aprendizaje 1 Normal 2 Apr. motocicleta 2 Fatigado 3 Conductor 4 Conducto 4 Chofer inexperto 5 Vehículo pesado tipo 1 6 Bajo med 6 Vehículo pesado tipo 2 8 Soñolienti 7 Vehículo pesado tipo 3 10 Condición 8 Tractor/remolcador 11 Distraido	or icamentos o n médica	0 Ni ap 1 Le 2 Le 3 Le 0 4 Le	o hay lesión barente sión no visible sión leve visib sión grave vis sión fatal	e ile ible	 ○ 3 ○ 4 ○ 29 ○ 30 ○ 96 ○ 98 ○ 97 ○ 99 	Cinturón falda 1 Abandono lu Cint. falda hombro 3 No ceder el galación Asiento protector 4 Caso omiso di constanto a protector "Booster" 5 Sobre límite No aplica 6 Evitar objetto Ninguno en uso 7 Viraje indebi Otro equipo 9 No guardar di constanto anti co					gar choque paso ontrol Trár velocidad /persona do listancia Lindebido	nsito	 73 Velocid 74 Se salió 97 Otras ci 98 Ningune 99 Descone 	ad insegura de la carretera rcunstancias o ocido	
	9 Conductor 12 Irritado motocicletas 97 Otra conc	dición	226. Ex	pulsión (EX)		227. Bo	olsa de	aire (B	A)	011	Retroceso in Pasar indebio	debido damente	[228. Distraído	por uno o más	
	0 10 Endoso materiales 0 99 Desconoc	ido	02 0	ompleta		01 No abrió bolsa			14 Visión obstruida 15 Conductor fuera de control					aído		
2011년 - 111 - 112 - 119	229. Posición en vehículo (PV)	 ↓ Atrapado ↓ 96 No aplica ↓ 98 Ninguna ↓ 99 Desconocido 230. Extractión (EXT) ↓ 0 No aplica ↓ 1 Extraído 			02 03 04 05 06 096 099	Activa Activa Activa Desact No apl Se des	do - frei do – lad do-otro do-com tivada tica tica	o bo	 16 Defecto mecanico 17 Carretera defectuosa 22 Condición conductor 23 Carril contrario 26 Vehículo a izquierda 27 No obedecer señal 29 Regateo 30 Violación peatón 				 3 Equipo electrónico (DVD,GPS) 4 Otro en vehículo (mascota, etc.) 5 Distracción fuera vehículo 99 Desconocido 			
	 38 Pasajero adicional 3RA fila 51 Área cerrada o de carga 55 Exterior vehículo 96 No aplica 99 Desconocido 		99 Desconocido								 31 Peso/ancho/altura veh 33 Peso/ancho/altura veh 33 Amarre o pérdida de ci 70 Conductor agresivo / negligencia temeraria 71 Desobedecer semáforo 72 Viraje brusco, patinó 			0		
	231. Prueba alcohol 232. Análisis alcoh	nol 233.	Resultadi	os de prueba o	de alco	hol	234. Pi C	rueba si ontrola	ustanci das	95	235. Anális contro	is sustanci: ladas	as	236. Resultar sustanci	lo prueba as controladas	
CONTROLADAS	○1 No se hizo prueba ○1 Sangre ○2 Rechazo prueba ○3 Aliento ○3 Se hizo prueba ○97 Otros anális ○99 Se desconoce ○7	iis	0.	diente () 96	No apli	6 ca	○1 ○2 ○3 ○99	No se hi Rechazo Se hizo Se desco	zo prue o prueb prueba onoce	ieba () 1 Sang Da () 2 Orina a () 96 No aj () 97 Otro a		gre aa aplica análisis	•	1 Positiv 2 Negati 3 Pendie 96 No apl 99 Se des	o vo nte ica conoce	
	237. Gafas protectoras 238. Guantes 2	39. Calzad los tob	lo hasta olllos	240. Chal dispo	eco o ositivo r	eflectivo	241	. Panta largo	lones	242.	Uso casco m	otociclista	2	43. Amarre cas motociclist	со а	
	1 En uso 1 En uso 0 2 No en uso 0 2 No en uso 0 96 No aplica 96 No aplica 0)1 En us)2 No er)96 No a	En uso 01 En No en uso 02 No No aplica 096 No				000	1 Enu 2 Noe 96 Noa	so n uso plica	01 Casco DOT 2 Otro Casco 96 No aplica 098 Ninguno		(No es DOT))1 En uso)2 No en uso)96 No aplica		
1	244. Lugar de ocurrencia peatón/ciclista				245.	Acción de	el Peat	ón	he. V			<u></u>	an der		and the first	
	1 Cruce en intersección 5 2 Intersección fuera cruce 9 3 Cruce fuera intersección 9 4 Cruce escolar	1 Cruce en intersección 0.5 Isleta 2 Intersección fuera cruce 0.97 Otro lugar 3 Cruce fuera intersección 0.99 Desconocido 4 Cruce escolar 0.97 Otro lugar						1 Cruzar intersección- semáforo a favor 68 Trabajando en carretera 2 Cruzar intersección contra semáforo 70 Parado en acera 4 Cruzar fuera de la intersección 74 Jugando en carretera 8 Parado fuera de la vía de rodale 75 Acostado en carretera						en carretera era arretera carretera		
	245. Acción del Ciclista 10 Cruzando carretera 20 Manejando con el tránsito 30 Manejando contra el tránsito 70 Ciclista parado 97. Otra acción del ciclista		10 Cruzar intersección sin semáforo 76 Enganchando en vehículo 12 Saliendo detrás de vehículo 97 Otra acción del peatón 20 Caminando con el tránsito 30 Caminando contra el tránsito 52 Bajándose/montándose de/en vehículo 62 Trabajando/empujando vehículo													

PR.	-93 Núm de Informe:	Informe de VE	Choque de Tránsito HÍCULOS		Áre: Oue	a:							de	
38	100. Vehiculo Número			101	Abando	nó lugar		• •		- 1945 (M)				
	$\bigcirc 1 \bigcirc 2 \bigcirc 3 \bigcirc 4 \bigcirc 5 \bigcirc 6 \bigcirc 7 \bigcirc 8$	○9 ○10		0.5	⊖ Sí ⊖ No									
	102. Número Tablilla 103.Estado 104. Año	1	05. Marca	106.	106. Modelo 107. N					ocupantes	108. V R	ehículo emovido	,	
										0	sí ()	No		
	109. Tablilla arrastre 110.Estado 111. Año	1	12. Número Marbete		113. Fecha expiración					114. Fecha compra de				
JL.						t in		4	a.				1 1	
TERCI	115. Validez de Marbete 116. VIN							19.1		l de la composition de la comp			<u> </u>	
s/con	1 Vigente 2 Fuera de término													
ANDI	117. Tipo de vehículo (TV) 118.	Defecto Mecán	ico Vehículo (DM)			119. Ma	niobra	s Vel	nículo	(Conducto	r)	1	1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1. 1	
VEHICULD/	1 Alto 11 Bichleta 041 2 Camioneta (SUV) 12 Máquina agrícola 83 3 "Pick-up" 13 Equipo Carretera 82 4 Van 14 Arrastre 84 5 Tractor (caculo) 15 Casa Ambulante 83 6 Camión 16 Jeep 83 7 Ómnibus 17 Equino (Caballo) 85 8 Ómnibus Escolar 97 Otro vehículo 95 9 Grúa (especifique)	 Retrovisores Frenos Guía/volante Suspensión Gomas Luces Ventanas / P 	090 Lin 091 Arc 092 Eng 095 Sist √/ 097 Otr arabrisas 098 Nir	turones os y/o ru ganche a tema car o Transm o defect nguno	seguria edas rrastre mbios nisión o	ad () 0 5 () 23 E () 39 V () 40 V () 41 V () 57 P () 58 P () 59 C () 60 C	eguir de stacion firaje izo firaje de firaje en asar po asar po ambio o ambio o	arse quier erech i U r izqu r der carril	da a uierda echa izq. der		7 Reduc 1 Retroc 7 Tomar 0 Deteni 1 Saliend 2 Entran 7 Otra m 9 Descor	eder Ido una I do en ca do del ca do al ca naniobra nocido	rar curva orril orril rril	
	120. Vehículo diseñado para 9 ó más (incluyendo conductor) Peligroso?	122. Pes GCWR	o bruto (GVWR/ 1) 10.001 lbs. o mayor	123. V	el. Máxii	ma Rotulada		124. Vel. Estimada Vehícul						
		⊖ Sí ⊖ No					mpł	,					mph	
	125. Evento relacionado de mayor daño para este vehículo (r	125. Evento relacionado de mayor daño para este vehículo (marca de cotejo a									127. Pun	to de in	pacto	
15 DE VEHICULU/ MUTUKA/ CUM EKCIAL	Colisión con objeto fijo Colisión Sin 0 43 Motora objeto fijo 14 Peatón 11 0 51 Barrera metal 15 Dos vehículos 22 0 52 Drones 16 Tres + vehículos 33 0 53 Postes 18 Hit & Run Peatón 56 0 55 Árbol 18 Hit & Run 66 0 57 Buzón Correo 40 Ciclista 98 0 58 Rótulo Tránsito 41 Hit & Run Ciclista 99 0 63 Talud 42 Motociclista 11 0 64 Puente 45 Animal (no caballo) 11 0 71 Edificio 91 Caballo 11 0 72 Verja 92 Veh. Todoterreno 11 0 93 Barrera hormigón 94 Atenuador impacto 11 0 95 Terminal barrera 11 128. Dirección tránsito (DT) vehicular ANTES del choque	colisión 1 Vuelco 2 Fuego/Explo 3 Inmersión (a 5 Caída carga 5 Derrame 7 Superficie ir 8 Se fue por ri 9 Derrumbe 10 Vagón virad 11 Vuelco moto 2 Caída perso 3 Otro sin coli 00 Encintado 01 Cuneta 129. Caracterís	Otros eventos 077 078 100 100 100 100 101 102 103 104 105 105 106 107 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 108 109 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010 1010	o agrícola nstrucció Icantarill on colisio s que ca necánica ación vag ó de la c mediana o sin fren de objet	a śn lad śń aen śśń arr. a wo o o o o o o o o o o o o o o o o o	relacion códigos Secuencia Primero Segundo Tercero Cuarto de tránsito (ados (u del 125		r ehículi	o ntrol tráns			2 3 4)2)3)4	
AND	O1 Hacia el Norte	O1 Recta-Ila	na	01 F	Policía / a	abanderado		10) 1 Sí				141	
	 2 Hacia el Sur 3 Hacia el Este 4 Hacia el Oeste 5 Fuera de carretera 99 Desconocido 	2 Recta - ct 3 Recta - ct 4 Recta - tc 5 Curva Ilar 6 Curva - ct 7 Curva - ctr 8 Curva - to; 99 Desconoor	Jesta abajo Jesta arriba ope colina na Jesta abajo esta arriba se colina cido	a abajo S Control peatonal a arriba 6 Semáforo colina 7 Semáforo intermi a abajo 9 CEDA arriba 10 Zona de No Pasar olina 99 Desconocido				onal O 2 No 96 No aplica Pasar						
	132. Uso del vehículo involucrado en choque		133. Vehículo de er en choque / Es	nergenci taba en	ia involu uso?	crado 13	4. Vehic	culo	NO Au	itorizado				
USO DEL VEHICULO	1 Uso personal 11 Otro trabajo 2 Entrenamiento chofer 12 Combatir fuego 3 Construcción 13 Levantamiento/Grúa 4 Ambulancia/paramédico 20 Vehículo en uso come 5 Militar 21 Vehículo gobierno-no 6 Transporte propiedad 97. Otro uso del vehículo 8 Agricultura 10 Policía	ercial o comercial iso no comercial involucrado	O 1 Sí O 2 No O 99 Desconocido)	ba en uso? ((((((1 Four track 2 Bicicleta con motor 3 Patineta con motor 97 Otro vehículo (especifique) 							

DDP. 0	Nim do				Esta Ir	do Lib nform	ore Asoc e de Ch	ciado de Pi oque de T	uerto ránsi	Rico to	Área: _							_	Pá	ágina
Rev.	Informe:				NA	RRA	TIVO	DEL CI	HOO	QUE	Querell	a:						_		de
300. In	vestigación realizada		15 B. 19	en Stalle an			1999-1940-194	303	B. Dire	cción de	los vehí	culos (có	digo nu	mérico)		(Level)	0.19 Q			
01 E 02 F	n el sitio del choque uera del sitio del choque) am	302.1	Hora lle	egada po	am	ehículo		hículo 2	Vehíci	ulo 3	Vehículo		ehículo	8	NE	l N	2 NE
		304. H	ora notificac	Opm ión	305.1	Hora lle	egada	pm Ve	ehículo	D 6 Ve	hículo 7	Vehíci	ulo 8	Vehículo	9 Ve	hículo	10 7 0	\rightarrow	(† X * -)	- ЕЗ
		Er	nergencias I	O am		Emerge	encias M	édicas am									6	so×	+X s	SE 4
306-	A NARRATIVO DEI	CHOC		() pm		Zast		pm		2 - Au					100				5	
Haga	i un breve resumen de	cómo	sucedió el	choque. Ir	ncluya c	ualqui	ier otra	informacio	ón pe	rtinente	e al caso			207	DIACR	0.840				
			 												. DIAGN		NORT	E		
																			7.	
															1		\mathbb{N}			
																\geq		A		
											***				/		\cap			
														1.	Dibuje c	on líne	eas sóli	das la	s carril	es
														2.	y/o Nombre	los bor las co	rdes de alles o c	la ca arret	rretera. eras.	
														3.	llustre li Vehi	os veh culos	ículos o	peat	tones as	sí:
															Peat	ones	0			-
														4.	Las flec direcció	has co in ante	on línea. es del in	s sóli npaci	das indi to, use l	ican líneas adican
										(00	ONTINU.	AR NAR	RATIV	0 N	entreco direcció DTA: Es	n desp imnori	s para J. Dués del tante al	iecna Limpi ue el	is que in octo. diagran	naican
308. No	ombre del Fiscal	PA2 16		No.			ja fisiona	30	9. Noi	EN .	LA SIGU	Servicios	PÁGINA	a) (************************************	<u>con</u>	cuerd	e con el	narr	<u>ativo</u>	
01	310 Nombre, inicial y ap	ellidos					31	1. Direcciór	n y/o c	alle					312.	Urb./B	0.			
TESTIG	313. Ciudad	314.	Estado	315 Zip Co	ode					316. Tel	éfono	in de la compañía de I								
	217 Nombre inicial y ar																			
2 05	эту, конты е, пистаг у ар	Jenioos					31	.8. Direccior	1 Y/O C	alle					319.	огр./в	0.			
TESTIC	320. Ciudad	321.	Estado	322, Zip C	ode		Guiseling I		(N.).	323. Tel	éfono		in de la composition de la composition Composition de la composition de la comp				han kar	ill <u>s</u> vis		
NAME.	324. Multas y/o		325. Núm.	Multa		326. Ar	rtículo		32	7 Núm	multa		328 4	Intículo		<u> </u>	329 Cit	taciór	tribuna	
Station tribunal						520.74	, and a				indito		520.7	(TECOIO			525. 00		r thound	
Log ○2 No 3 Pendiente ○98 Se Desconoce					331. Artículo 332. Núm. multa 333. Arti						rtículo 334. Citación tribunal u otro									
	335.Nombre Policía / Agente					336. Placa del Policía / Agente 33							337. Norr	bre Sup	ervisor					
E/POLICÍA	338. Precinto - Distrito o Unidad de Trabajo													-						
AGENT	339. Firma Policía / Agente Investigador			340. Fecha investigador 341. Firma Supervisor:						342. Fecha su				a superv	visor					

000 02	
FFR-95	
Davis	
RPV	

3	Núm de
	Informe:

Estado Libre Asociado de Puerto Rico Informe de Choque de Tránsito

Página

NARRATIVO DEL C	HOQUE	Ouerella:

Área:

Rev.	Informe:	NARRATIVO DEL CHOQUE Querella:	de
306-8. Haga u	CONTINUACIÓN NARI o breve resumen de cómo	RATIVO DEL CHOQUE sucedió el choque. Incluya cualquier otra información pertinente al caso.	
		s	