

Investigación de Muertes Viales

INFORME DE ENCUESTA



International Road
Victims' Partnership

VÍCTIMAS

LESIONADOS POR
CONducIR DESCUIDADAMENTE
CONducIR BAJO LOS EFECTOS
DEL ALCOHOL
ATROPELLAR Y DARSE A LA FUGA

MANEJAR BAJO LOS
EFECTOS DE DROGAS
CONducIR DISTRAÍDO
ACELERAR

**JUSTICIA
PARA LAS
VÍCTIMAS**

**CRÍMENES
VIALES,
VERDADEROS
CRÍMENES**

Contenido

	Página
1. Introducción /Antecedentes	2
2. Estándares nacionales en la investigación de muertes en carreteras	5
3. Transparencia en la investigación de la muerte en la carretera	7
4. Tratamiento de las familias: información y apoyo	8
5. Investigación basada en la prevención	9
6. Mejora de la investigación de la muerte en la carretera	9
7. Conclusiones y recomendaciones	10
8. Referencias	11
Apéndice A.	
Análisis de las respuestas de la encuesta de investigación de muerte en la carretera,incluyendo Comentarios	12
Apéndice B.	
Proyecto de indicadores clave de rendimiento para Investigación de Muerte Vial	21

Introducción

Establecido por los defensores de las víctimas, International Road Victims Partnership (IRVP) es una ONG de todas las regiones del mundo. Se han reunido para hacer campaña para que la seguridad vial incluya la respuesta post-choque y el sistema de justicia.

Los miembros de IRVP trabajan para asegurar:

- Desarrollo de mínimos y mejores prácticas en los estándares de investigación de colisiones, juicios penales, indemnización civil y derechos de las víctimas.
- Inclusión de investigación de colisión, enjuiciamiento penal, indemnización civil y derechos de las víctimas en programas de seguridad vial en la ONU.
- Investigaciones policiales exhaustivas, incluyendo recolección de datos, preservación e intercambio de datos información con todos los interesados.

Tras la conferencia inaugural de la IRVP en Mullingar, Irlanda, se produjo un manifiesto. Esto incluía una convocatoria para una investigación completa y consistente de Investigaciones de colisión, que incluirían:

"Comprobación de todos los contribuyentes conocidas causas, en choques donde ha ocurrido muerte o lesión- en todos los casos, y todos los conductores en choques siendo probados por conducir bajo influencia (bebida / drogas). Esto debería ser obligatorio y aclarado en la ley. El estado debe garantizar recursos para que la policía lleve adelante tests al conductor.

La policía debe tener acceso a los datos de los registradores de datos de ya presente en los vehículos" (IRVP, 2018).

La conferencia incluyó una presentación del Jefe Oficial Ejecutivo de la Autoridad de Seguridad Vial en Irlanda que dio a conocer sobre la investigación que habían emprendido en archivos de investigación de colisiones fatales. Esto produjo una comprensión mucho más precisa de la importancia de la relación entre conducir bajo los efectos de la bebida y los hechos viales fatales en Irlanda, que la fuente tradicional de informes de colisiones. También proporcionó una oportunidad para que la Autoridad de Seguridad Vial diera una devolución a la policía sobre sus investigaciones de muerte en la carretera, incluyendo brechas en la identificación de evidencia.

Antecedentes

La investigación de colisiones es clave tanto para la justicia como para la prevención. Programas de prevención basados en la evidencia requieren datos completos y precisos de investigaciones La importancia de mejorar la investigación de colisiones en carreteras es ampliamente reconocida:

En Europa, los estados miembros de la UE han sido recomendados para:

- Dedicar los recursos financieros y humanos necesarios a la policía y exigirles que asistan, registren y hagan un seguimiento de todas las colisiones de tránsito graves y fatales.
- Introducir pruebas obligatorias de alcohol de todos los usuarios activos de la carretera en todas las colisiones que resulten en muertes o lesiones en la carretera y recopilar datos de manera sistemática.
- Pruebe a todos los usuarios de la carretera para el consumo de drogas como mínimo cuando haya una razón para sospechar el consumo de drogas.
- Introducir procedimientos que permitan a la policía verificar si se usó un teléfono móvil en el momento de una colisión fatal mediante el intercambio de información entre la policía y los proveedores de la red móvil.
- Y se recomendó a las instituciones de la UE que ordenen los registradores de datos de eventos en todos los vehículos nuevos y requieren que los datos estén disponibles para la investigación de hechos viales ¹. (ETSC, 2017)

Los defensores de las víctimas han liderado previamente el llamado para que la investigación de colisiones se incluya en los programas de seguridad vial. En 2009, la OMS organizó la primera reunión de organizaciones no gubernamentales (ONG) que abogan por las víctimas y la seguridad vial. La declaración producida cubrió la respuesta Post-hecho vial y solicitó al gobierno que:

- Lleve a cabo investigaciones exhaustivas de choques, especialmente hechos viales fatales y de lesiones, para identificar todas las causas y emplear todas las medidas disponibles para prevenir su recurrencia, basándose en investigaciones existentes y medidas de reducción probadas de otros países: "no hay necesidad de reinventar la rueda".
- Llevar a cabo revisiones nacionales de la situación para monitorear la capacidad de las investigaciones de colisiones en las carreteras, la cantidad de procesos penales en casos de muerte y lesiones en las carreteras y el estándar de servicios para las víctimas de hechos viales. (Chaudhry, 2009)

¹ También llamado para un evento en Brasilia (2016) por Richard Cuerden Científico en Jefe de TRL

Esta acción ayudó a asegurar la inclusión de la respuesta después del hecho vial y la investigación de colisión en el Plan Global para el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Lanzado en mayo de 2011, el plan global se organizó en cinco pilares, incluido un pilar sobre respuesta después de un choque con:

- Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva sobre el hecho vial y la aplicación de una respuesta legal efectiva a las muertes y lesiones en las carreteras y, por lo tanto, alentar una solución justa y justicia para los afligidos y heridos.

(OMS, 2011)

Sin embargo, la acción sobre esta actividad no se produjo. En la conferencia internacional de seguridad vial de la OMS en Brasilia en 2016, el comité posterior al choque de las ONG de la Alianza Global para la Seguridad Vial organizó un evento paralelo para resaltar la falta de progreso en la respuesta posterior al hecho vial.

Metodología de la encuesta

El diseño de la encuesta fue aprobado por la Junta de IRVP. SmartSurvey2 se utilizó para recopilar y analizar las respuestas. Difundidos el 18 de julio, los encuestados tuvieron dos meses para responder. Se recibieron respuestas de 32 organizaciones de 20 países, como se muestra en la Tabla 1 a continuación 3.

Para fines de discusión, las respuestas se han dividido en cuatro grupos geográficos / económicos:

- Europa + tenía 11 organizaciones que respondieron de nueve países (seis países de la UE más Australia, Canadá y el Líbano).
- África tuvo siete organizaciones que respondieron de seis países.
- Asia contó con nueve organizaciones que respondieron de cuatro países.
- Argentina (el único país latinoamericano participante) tuvo cinco organizaciones que respondieron.

Se alentó a los miembros de IRVP a consultar con sus autoridades policiales antes de responder, lo que muchos hicieron. Sin embargo, se verá que las respuestas de diferentes organizaciones dentro del mismo país no siempre estuvieron de acuerdo. Esto se puede atribuir tanto a las diferencias en las prácticas entre los estados / provincias, etc., como a las diferencias entre las experiencias y el entendimiento de diferentes organizaciones.

Las respuestas de la encuesta fueron analizadas y resumidas por Amy Aeron-Thomas, asesora de justicia de IRVP y gerente de defensa y justicia en RoadPeace, la organización benéfica nacional para las víctimas de hechos viales en el Reino Unido y uno de los miembros fundadores de IRVP.

² <https://app.smmartsurvey.co.uk>

Tabla 1: Encuestados de IRVP

Grupo	Organización que Responde	Referencia de texto
Europa + (Incluyendo Australia, Canadá y el Líbano)	John Lambert and Associates	Australia1
	Safer Australian Roads and Highways	Australia2
	MADD Canada	Canada
	SOS ROAD CRIMES PANHELLENIC ASSOCIATION FOR ROAD SAFETY AND ROAD VICTIMS	Greece1
	YOU ARE WHAT U DO GREEK ASSOCIATION FOR ROAD VICTIMS	Greece2
	An Garda Siochana (Irish Police)/IRVA	Ireland
	Fondazione Luigi Guccione	Italy
	Roads For Life, Lebanon Vereniging Verkeersslachtoffers	Lebanon Netherlands
	DRIVE, Institute for innovative education	Slovenia
	RoadPeace	UK
Africa	ONG ALINAGNON	Benin
	SECURROUTE AFRICA	Camerún
	Nyankonton Aid Foundation	Ghana
	ASIRT Nairobi: Kenya	
	South Africans Against Drunk Driving	Kenya/South Africa (RSA)
	HOPE FOR VICTIMS OF TRAFFIC ACCIDENTS (HOVITA)	Uganda1
	Freddie Commonwealth Association-Uganda	Uganda2
Asia	Avoid Accident	India1
	Forum for Prevention of Road Accidents	India2
	Institute of Road Transport	India3
	Peoples Trust Jaipur	India4
	R-SAFE NGO	India5
	Head Injury Foundation	India6
	Swift Integrated Logistics	Malaysia
	Road Safety Promoters	Pakistan
	Project C.A.R.E.S.	Philippines
Argentina	PAVICEI (Province of Salta)	Argentina1
	Estrellas Amarillas (Province of La Pampa)	Argentina2
	OVILAM-Observatorio Vial Latinoamericano	Argentina3
	MADRES DEL DOLOR	Argentina4
	Grupo J.E.N.	Argentina5

Estándares Nacionales en la Investigación de las Muertes Viales

A la luz de la importancia y la necesidad de investigaciones de colisión consistentes y exhaustivas, la encuesta preguntó sobre:

- normas nacionales
- homicidios ilegítimos
- pruebas obligatorias
- manual de investigación de muertes en carretera
- capacitación
- control de calidad

Estándares nacionales

Se preguntó a los miembros de IRVP si su país (o estado / provincia) tenía un estándar nacional para la investigación de la muerte en la carretera, por ejemplo. Si todas las colisiones fatales fueran investigadas de la misma manera. De los 32 encuestados, solo 12 declararon que existían tales estándares (Canadá, Grecia¹, Grecia², Irlanda, Países Bajos, Eslovenia, Ghana, RSA, India², India³, Malasia, Argentina⁵).

Algunos encuestados indicaron que había investigadores especialistas responsables en todos los casos (por ejemplo, Irlanda y el Líbano) o que una única entidad dedicada era responsable (por ejemplo, Ghana) pero no mencionaron un conjunto estándar de protocolos.

Varios encuestados indicaron que existía una norma o protocolo nacional, pero que esto no se aplicaba de manera consistente.

En Argentina, un encuestado afirmó que se estaba introduciendo un nuevo protocolo nacional. Otros se referían a protocolos parciales y diferencias entre investigaciones pasadas.

Informe de colisión

Asesinatos ilegales

En el Reino Unido, el Manual de Investigación de Muertes en Carreteras incluía el principio de que una muerte en caminos debía tratarse como un asesinato ilegal, hasta que se demostrara lo contrario. Esto era lo contrario de abordarlo como un accidente de tránsito.

Cuando se les preguntó si este principio se aplicaba en sus países, solo 12 de los que respondieron lo hicieron afirmativamente ³.

Además del Reino Unido, estos fueron de Canadá, Grecia, Países Bajos, Camerún, Ghana, Kenia, RSA, Malasia y dos de los encuestados de Argentina.

La respuesta del Foro para la Prevención de Hechos Viales (India) señaló:

"La muerte en el tránsito todavía se considera como resultado de un accidente, no como un homicidio ilegal. La policía cree que ninguno de los delitos específicos de causar la muerte por conducir puede constituir un homicidio ilegítimo, solo el conducir por negligencia grave puede dar como resultado un homicidio ilegal."

Pruebas obligatorias

El objetivo principal de las investigaciones policiales es determinar cualquier culpabilidad criminal. Esto requiere pruebas de deterioro –

- a. Conducción y bebidas alcohólicas: Veinticuatro organizaciones informaron que la conducción de bebidas alcohólicas se comprueba después de un hecho vial fatal (de Australia, Canadá, Grecia, Irlanda, Italia, Líbano, Países Bajos, Eslovenia, Camerún, Ghana, RSA, una de Uganda, cuatro de India, Malasia, Filipinas, y cuatro de Argentina).
- b. Conducción y drogas: 18 declararon que se hacen pruebas de drogas (Australia, Grecia, Irlanda, Italia, Líbano, Países Bajos, Eslovenia, Camerún, Ghana, RSA, tres de la India, Malasia y dos de Argentina).
- c. Teléfono móvil: Ocho dijeron que los teléfonos móviles estaban controlados (Italia, Líbano, Países Bajos, Camerún, Ghana, India³, Pakistán y Argentina²).
- d. Vista: Cuatro respondieron que la vista se comprueba (Ghana, India³, Pakistán, Argentina⁵).

Manual de investigación de la muerte en la carretera

A los miembros del IRVP se les preguntó si había un manual de investigación de la muerte en la carretera o una guía a seguir por la policía.

Ninguno de los encuestados africanos informó sobre la existencia de un manual u orientación.

En Eslovenia, se informó un manual disponible. En el Reino Unido, la orientación para la investigación de muertes en carreteras en Inglaterra y Gales ahora está coordinada por la Facultad de Policía y se ha reducido sustancialmente. La Policía de Escocia ha actualizado la Investigación de muertes en carreteras pero ha mantenido el documento de orientación que es mucho más largo.

³ Comentarios sobre la pregunta indicaban que podrían haber existido diferencias en la interpretación. Ver Apéndice A

En los Países Bajos, se describieron una serie de relaciones organizativas formales, pero no una fuente única de orientación.

En Argentina, mientras las organizaciones respondieron que no existía ningún manual, informaron que se había desarrollado un protocolo para la investigación de colisiones. No está claro si esto se ha producido a nivel provincial o nacional.

En Asia, Malasia respondió positivamente pero observó que los procedimientos operativos estándar para la investigación de colisiones de la policía no se informaron públicamente. En India, una organización respondió que había orientación, pero comentó que esto se refería al sistema de informes de colisión.

Capacitación

La encuesta preguntó sobre cualquier programa de capacitación establecido para investigadores forenses de colisión, o para aquellos que administran y dirigen las investigaciones de muertes en carreteras. Hubo diecisiete respuestas positivas.

Nueve de estos eran del grupo Europa + (ambos de Australia, Canadá, ambos de Grecia, Irlanda, Países Bajos, Eslovenia y el Reino Unido).

Sólo uno de estos (RSA) era de África. Otro encuestado africano dijo: "Todo el país no tiene un solo experto forense. Ni siquiera entrenando".

En el Reino Unido, cada servicio de policía puede decidir su propio programa de capacitación. La Asociación de Jefes de Policía ha invertido en desarrollar un programa de capacitación recomendado, pero esto no es obligatorio. Pero el nuevo estándar internacional en investigación forense se está implementando en 2020 y se espera que ofrezca una investigación de colisión forense consistente en todo el país.

En Asia, Malasia informó que había programas de capacitación disponibles para los investigadores de colisiones de la policía. La capacitación en ciencia forense fue informada por academias de policía estatal y nacional en India.

Tres de los cinco encuestados reportaron programas de capacitación en Argentina. En Buenos Aires, se informó que la Universidad Federal de Policía ofreció un curso de posgrado.

Control de calidad

Se preguntó a los miembros de IRVP cómo se asegura la policía que sus investigaciones fueran exhaustivas, imparciales, efectivas y consistentes. Se solicitó información sobre cualquier evaluación externa.

Las investigaciones policiales generalmente se miden en términos de efectividad por sus tasas de condena. Pero este indicador no se aplica a las investigaciones de colisión, ya que no todas implican criminalidad o merecen un proceso penal.

No hubo respuestas codificadas a esta pregunta, solo comentarios. Estos sugirieron que el ideal de evaluación / auditoría independiente de los estándares de investigación estaba lejos de ser alcanzado. La capacitación e integridad de la policía fue el único garante, y con frecuencia insuficiente en algunos países. Para muchos, la investigación se consideró satisfactoria si el fiscal público llevó el caso a los tribunales.

No existe un sistema nacional de garantía de calidad en el Reino Unido. La primera vez que el organismo de inspección policial independiente evaluó la investigación de la muerte en la carretera fue en un informe publicado en febrero de 2015 que solo consideraba seis servicios policiales de los 43. En Eslovenia, se informó que *"se espera que los agentes de policía actúen sobre la base de la ley"*, *las reglas de la profesión y un alto nivel de integridad*".

Los encuestados de África no pudieron proporcionar ninguna manera de verificar la garantía de calidad en la investigación de colisiones de la policía. Un encuestado señaló que *"debido a la corrupción desenfrenada, las personas pobres no reciben justicia debido a investigaciones deficientes"*. La única organización externa mencionada fue la Comisión Nacional de Seguridad Vial en Ghana, pero no se proporcionó más información sobre cómo monitoreaba la investigación de colisión.

En Argentina, las respuestas señalaron la dependencia de los fiscales y el proceso judicial para garantizar que las investigaciones de colisión fueran exhaustivas e imparciales. No se conocía ningún proceso de auditoría de calidad dentro de la policía. En Asia, las respuestas fueron similares sin un organismo de revisión independiente. Se dejó al sistema judicial y los tribunales para garantizar la calidad de las investigaciones.

Transparencia en la Investigación de la Muerte Vial

La transparencia es esencial por múltiples razones. Con respecto a la vigilancia policial y la investigación de colisiones, rara vez es una prioridad para los políticos o la policía de alto nivel. Se debe informar el presupuesto y los niveles de personal de la investigación de colisiones para ayudar a disuadir la falta de inversión en la investigación. También se necesita transparencia para manejar las expectativas de las víctimas y asegurar que las investigaciones sean exhaustivas.

Presupuesto de investigación

Solo siete encuestados (Australia², Canadá, ambos de Grecia, Camerún, India² y Argentina³) indicaron que se informaron los presupuestos de investigación. Aunque el encuestado indio explicó que fue en las presentaciones de la conferencia que la policía discutió los presupuestos, el personal, etc.

Dotación de personal de la investigación

Solo siete encuestados (Canadá, Irlanda, RSA, Uganda², India², Argentina¹, Argentina³) dijeron que se informaron los niveles de personal de la investigación.

Procedimientos de investigación

Un poco más de un tercio de los encuestados afirmó que la policía informó sobre sus procedimientos de investigación. Esto incluyó a Canadá, tanto de Grecia, Países Bajos, Eslovenia, Ghana, RSA, Uganda², India², y dos de Argentina (1 y 5).

No hubo un patrón claro de mejor transparencia entre los diferentes grupos de países.

Solo dos encuestados (Canadá e India²) indicaron que se informaron los tres (presupuesto, personal y procedimientos). La mayoría de los encuestados (Australia¹, Italia, Líbano, Reino Unido, Benin, Kenia, Uganda¹, todos los demás encuestados de la India y el resto de Asia y dos de los encuestados de Argentina) informaron que no había transparencia en ninguna de estas áreas.

Resultados judiciales de la investigación

Idealmente, el resultado de todas las investigaciones de colisión debería hacerse público, ya sea que se lleve a cabo o no un proceso judicial. Esto incluiría casos de no acción adicional y las razones para esto.

Veintidós encuestados respondieron que se informaron los resultados judiciales (Australia², Canadá, ambos de Grecia, Italia, Líbano, Eslovenia, Camerún, Ghana, Kenia, RSA, Uganda², todos de India, Malasia, Filipinas y tres de Argentina). El encuestado del Líbano dijo que "la ISF⁴ publica los resultados de las investigaciones" y Uganda a una conferencia de prensa semanal. Sin embargo, en muchos de los comentarios adjuntos quedó claro que los informes públicos se referían a investigaciones que resultaron en un proceso judicial, con razones para que los casos de no acción adicional solo se informara internamente dentro de la policía o al fiscal.

⁴ Fuerzas de Seguridad Internas

Tratamiento de las familias - Información y apoyo

Las víctimas no son daños colaterales. Merecen reconocimiento, información y apoyo... Las víctimas necesitan información sobre los procedimientos legales, sus derechos y el papel en los procedimientos. Deben mantenerse informados del progreso de la investigación y de la fiscalía. ... Las víctimas merecen apoyo. Al no haber podido evitar los choques que los han afligido o herido, el estado debe brindar apoyo y ayudar a las víctimas a enfrentar, si no recuperarse. Si se puede brindar asistencia social a otras víctimas de delitos, entonces ¿por qué no a las víctimas de delitos de tránsito?

IRVP (2018)

Se preguntó a los miembros sobre el apoyo y la información proporcionada a las familias en duelo, incluso si:

- la policía designó a alguien para comunicarse con la familia en duelo, y si
- hay una guía sobre la investigación de la muerte en carretera dada a las familias en duelo.

De los 13 encuestados que declararon que dicho apoyo estaba disponible, nueve eran del grupo Europa (Australia², Canadá, ambos de Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos, Eslovenia y el Reino Unido); hubo dos de África (Ghana, RSA) y dos de Asia (India², Malasia).

En el grupo Europa +, se describe que la policía tiene una red establecida de psicólogos que capacitan a los oficiales para comunicar las malas noticias (Eslovenia). Las redes de oficiales de enlace familiar dedicados se describen en otra parte (Irlanda, Reino Unido). En los Países Bajos, se describen múltiples puntos de contacto entre una familia afligida y la policía y apoyo a las víctimas.

Hubo calificaciones en algunos de los comentarios. Los oficiales de enlace pueden ser restringidos a casos importantes (Australia²). Y, en Italia, "No hay informe después de la primera comunicación de la muerte a familiares de la policía".

En otras partes, las respuestas positivas (Ghana, RSA, India² y Malasia) fueron considerablemente más raras (4 en 21) y los comentarios sobre el apoyo policial incluyeron muchos que fueron en gran parte críticos.

Divulgación

Idealmente, la policía compartiría los hallazgos de cualquier investigación de colisión con los heridos / afligidos, sin costo / bajo costo⁵. Cuando se les preguntó sobre esto, 12 encuestados dieron respuestas positivas.

Estos fueron principalmente de Europa (Canadá, ambos de Grecia, Países Bajos, Reino Unido) y África (Camerún, Ghana, Kenia y RSA), uno de Malasia y dos de Argentina.

En el Reino Unido, a las familias no se les proporciona una copia del informe de investigación de colisión hasta que se cierre el caso penal. Si el caso no va a la corte, entonces se les debe permitir ver el informe de investigación de colisión antes de la investigación. No hay cargo por ver los documentos antes de la investigación.

En África, además de la información proporcionada por la policía, Benín y Camerún informaron que las familias recibieron el informe a través de la compañía de seguros. Sin embargo, en Uganda no se hizo debido a la corrupción desenfrenada, los ricos no son llevados a los tribunales y las víctimas pobres no pueden pagar abogados privados. No hay servicios de ayuda legal para las víctimas de hechos viales.

En Asia, no se dice que los informes de investigación se compartan en Malasia. Mientras que en la India, gracias a la Ley de Derecho a la Información de 2005, las víctimas tienen acceso a los archivos de la investigación, incluido el Primer Informe de Información, la Declaración de la Policía, el Informe de Posmuerte, etc.). Sólo el diario del caso, que es un registro de la investigación día a día de un caso, no se proporciona a la familia.

En Argentina, las respuestas fueron variadas. Algunos afirmaron que fue el fiscal quien dio a conocer la información, no la policía. También se mencionó una nueva ley sobre los derechos de las víctimas, que incluía el derecho a la información, incluso sobre las circunstancias del hecho vial.

⁵ Esto se impugna en los Países Bajos, donde no brindan detalles de la investigación por temor a volver a traumatizar a las víctimas / víctimas de la pérdida de fotografías, etc. En su lugar, prefieren mantenerlas informadas verbalmente.

Investigación basada en la prevención

La encuesta preguntó si había algún departamento de investigación de colisiones en la carretera o programa de investigación que se centrara en la prevención de lesiones. La pregunta aclaró que no estaba preguntando por la investigación policial.

Doce dieron una respuesta positiva. Siete eran de Europa (Australia², Canadá, Grecia¹, Irlanda, Italia, Países Bajos, Reino Unido), ninguno de África, tres de Asia (India², India³ y Malasia) y dos de Argentina.

En el Reino Unido, el Departamento de Transporte ha financiado investigaciones de investigación durante una década con sus estudios en el lugar y sus estudios actuales de investigación de hechos de tránsito en profundidad. Y recientemente, luego de una campaña coordinada por el Consejo Consultivo Parlamentario para la Seguridad del Transporte, el Departamento de Transporte lanzó un nuevo programa de investigación de colisiones, con £ 475,000 invertidos en un programa de tres años con la policía. Además, Highways England también ha introducido un programa en el que revisa cada colisión fatal en su red para determinar las medidas de prevención.

Mejora de la investigación de la muerte en la carretera

Se les preguntó a los miembros de IRVP si estaban al tanto de algún esfuerzo reciente para mejorar la investigación de colisión.

Tres encuestados no estaban seguros de esto. Siete estaban claros de que no se habían producido mejoras (Australia², ambos de Grecia, Benín, Uganda¹, Pakistán y Filipinas). Italia no había visto mejoras integrales en los dos gobiernos anteriores, pero esperaba intentarlo de nuevo.

En contraste, la policía en los Países Bajos acababa de pasar por una importante reorganización y había introducido nuevas técnicas de grabación (3D) y una actualización de la capacitación. Los escáneres 3D también se han introducido en Eslovenia. Mientras que en el Reino Unido hubo una serie de cambios positivos, incluida la introducción de la norma de investigación forense ISO.

En la India, el progreso no fue uniforme / visto como uniforme. Tres de los encuestados proporcionaron breves detalles del progreso de diferentes tipos. Uno proporcionó una descripción detallada de un sistema de mejora que abarca varios ministerios y una revisión de alto nivel de los formatos de informes. Uno afirmó que había habido progreso en unas pocas ciudades metropolitanas. Uno pensó que no había habido mejoría.

Kenia notó que había habido algún reentrenamiento de los investigadores.

Argentina, al igual que India, tuvo respuestas mixtas de diferentes provincias / encuestados, aunque poco fue positivo.

Conclusiones y Recomendaciones

Conclusiones

Si bien la seguridad vial y la prevención de hechos viales han sido liderados tradicionalmente por los departamentos de transporte, sus esfuerzos dependen de la policía para comprender las circunstancias del hecho. Esto requiere investigación precisa.

Y mientras:

- un enfoque basado en la evidencia es defendido por todos en seguridad vial y
- acciones relacionadas con la investigación fueron incluidas en el Plan Global,

no se cree que la investigación de colisiones haya recibido atención hasta la fecha en la Década de Acción para la Seguridad Vial.

Esta encuesta y su informe pretenden ayudar a impulsar la acción necesaria. Ha sido realizado por el IRVP, una asociación voluntaria, e incluye respuestas de una variedad de organizaciones, con diferentes niveles e investigaciones de muerte en la carretera en su país, y diferentes niveles de comprensión.

Recomendaciones

Policia

- 1. Matar ilegalmente.** Se debe alentar a todos los países a adoptar el principio de que una muerte en carretera debe tratarse como un asesinato ilegal, hasta que se demuestre lo contrario. Esto ayudaría a contrarrestar la idea de que fueron accidentes.
- 2. Revisiones de investigación de colisiones.** La investigación de colisiones debe ser auditada con revisiones que cubren temas clave como recursos, manuales, programas de capacitación, procedimientos de investigación, métodos de evaluación, así como la satisfacción de las víctimas y la confianza del público.
- 3. Normas nacionales.** Con el fin de promover la consistencia y las investigaciones exhaustivas, se deben adoptar estándares nacionales para la investigación de la muerte en la carretera. Si estos no pueden ser obligatorios, deberían definir las mejores prácticas. Estos incluirían procedimientos de investigación, tales como controles de la vista, testigos, declaraciones, preservación de la escena, etc., con plantillas de archivos de casos y registros

de políticas para garantizar que las decisiones y las acciones de investigación se registraron.

También se necesitan estándares nacionales con programas de capacitación en investigación de colisiones y procedimientos de garantía de calidad. Estos deben ser consistentes en todo el país.

- 4. Pruebas obligatorias de deterioro.** Todos los conductores en hechos viales fatales deben someterse a una prueba de alcohol y sustancias, al menos la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas. Las mejores prácticas incluyen el control de la conducción bajo la influencia de drogas y el uso de teléfonos móviles. Esto debe incluir a los fallecidos, a fin de proporcionar una comprensión precisa de los factores contribuyentes. En la actualidad, aunque muchos respondieron que las pruebas de deterioro se suponían obligatorias, este no era el caso en la práctica. Se requiere financiamiento para que las pruebas de deterioro se realicen de manera consistente. Los gobiernos deberían considerar imponer el costo de las pruebas al infractor. Y los formularios de informes de colisión deben recopilar datos sobre pruebas de deterioro para que se conozca la cantidad de pruebas realizadas.
- 5. Manual de investigación de muerte vial.** Más de la mitad de las organizaciones informaron que no existía un manual de investigación de muertes en carretera en su país. Esta es una forma clave de promover estándares de buenas prácticas y coherencia en la investigación de la muerte en la carretera.

Se debe alentar a los países a desarrollar un manual de investigación de la muerte en la carretera, con la UNRSC monitoreando esto como un indicador clave de desempeño para la respuesta posterior al hecho vial.

- 6. La transparencia.** Para que se haga justicia, se debe ver que se hace y esto requiere transparencia. Esto incluye la transparencia con los resultados de la investigación, los procedimientos, el presupuesto y la dotación de personal. El número de investigadores especialistas en colisiones debe ser monitoreado como un indicador clave de desempeño.

Y cualquier investigación o programa de mejora debe ser publicitado en forma efectiva. Los miembros de IRVP trabajan para reducir el sufrimiento de otras familias, incluido el causado por el sistema de justicia después de un choque. Se podría evitar mucho trauma adicional si las familias y las ONGs de víctimas pudieran tener confianza en la investigación policial de colisión. Esto requerirá tanto transparencia como inversión.

Otros Departamentos Gubernamentales

7. **Prevención.** Los programas de prevención de lesiones se basan en datos precisos y completos que recopila la policía. Equipos de precisa investigación de colisiones
8. **Proyectos de seguridad vial.** La seguridad vial y los proyectos de informes de colisiones deben incluir la investigación de colisiones. Los departamentos / ministerios de carreteras, especialmente aquellos que reciben ayuda internacional, deben realizar revisiones de colisiones fatales y que los habría evitado. El Apéndice B incluye una lista de indicadores clave de rendimiento sugeridos.
9. **Registradores de datos de eventos.** La campaña para los registradores de datos de eventos que serán obligatorios en todos los vehículos nuevos, con los datos que deben estar disponibles para la investigación de colisiones, debe extenderse más allá de Europa. El Grupo de trabajo de seguridad de vehículos de UNRSC y el NCAP global deberían poder ayudar.

Relacionado a la Víctima

10. **Derechos de las víctimas.** Del mismo modo que las muertes en carretera deben considerarse homicidios, las familias en duelo deben ser tratadas como víctimas de homicidio hasta que se demuestre lo contrario. Además, deben elaborarse guías para las familias en duelo que explican los procedimientos de investigación, incluido el proceso a seguir, así como sus derechos, si los hubiera. IRVP puede ayudar a entregar esta recomendación. Y la policía debe ser responsable de mantener a la familia actualizada de los acontecimientos con la investigación. Deben adoptar la práctica de asignar un único punto de contacto y mejorar la comunicación con las familias en duelo. El suministro oportuno de información es esencial para evitar los traumas en las víctimas.
11. **Defensa de la víctima.** Es probable que la mejora de la investigación de la muerte en las calles dependa de la demanda de las víctimas y del público. Los defensores de las víctimas deben aumentar la conciencia sobre la insuficiencia en la investigación y el impacto que tiene en las vidas y la justicia, incluso en boletines, presentaciones y conferencias. Los ejemplos incluyen boletines informativos de SADD que resaltan hechos viales fatales en los que los conductores no fueron examinados para conducir bajo los efectos del alcohol, el "Libro Negro" anual producido por la Asociación de Víctimas Holandesas, y el informe de RoadPeace "Investigación de la muerte en una carretera en el Reino Unido: pasado por alto y con fondos insuficientes".

Referencias

Chaudhry, B. (2009). WHO NGO Brussels Declaration. Retrieved from <https://fevr.org/wp-content/uploads/>

ETSC. (2017). An Overview of Road Death Data Collection in the EU (PIN Flash 35). Retrieved from <https://etsc.eu/an-overview-of-road-death-data-collection-in-the-eu-pin-flash-35/>

FEVR. (2017). Post-crash response concept note. Retrieved from <https://fevr.org/wp-content/uploads/2017/12/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf>

IRVP. (2018). Mullingar Manifesto: Post-Crash Response in the UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Retrieved from <https://www.irvp.org/PDF/IRVP-MULLINGAR-MANIFESTO.pdf>

RoadPeace. (2017). Road death investigation: overlooked and underfunded. Retrieved from <https://roadpeacejusticewatch.files.wordpress.com/2017/12/roadpeace-road-death-investigation-report.pdf>

RoadPeace, FEVR and Post Crash Committee, Global Alliance of NGOs for Road Safety (2016). Justice and the Post-crash response. Retrieved from https://fevr.org/wp-content/uploads/2018/03/okWEB_revised_RP_Brasilia_Justice_briefing_2015.pdf

United Nations Road Safety Collaboration. (2011). Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020. Retrieved from http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/

WHO. (2016). Post-crash response: Supporting those affected by road traffic crashes. Retrieved from <http://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/251720/WHO-NMH-NVI-16.9-eng.pdf;jsessionid=F80F4079F54DFD3043B500E50B07A12C?sequence=1>

Apéndice A.

Análisis de las respuestas de la encuesta de investigación de muerte en la carretera, incluidos los comentarios

1. Estándares Nacionales: ¿Tiene un estándar nacional tu país (o estado o provincia) para la investigación de la muerte vial (son todos los hechos viales investigados de la misma manera)?

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		37%	12
2	No		56%	18
3	Inseguro		6%	2

Hubo claras diferencias entre los grupos. El grupo con la respuesta más positiva fue Europa +, que tuvo seis (55%). Otros grupos fueron más bajos (Asia, 3 de 9) o mucho más bajos (África, 2 de 7 y Argentina, 1 de 5).

Algunos encuestados indicaron que había investigadores especialistas responsables en todos los casos (por ejemplo, Irlanda y el Líbano) o que una única entidad dedicada era responsable (por ejemplo, Ghana) pero no mencionaron un conjunto estándar de protocolos.

Varios encuestados indicaron que existía una norma o protocolo nacional, pero que esto no se aplica de manera consistente.

Las respuestas dentro de los países reflejaron diferentes perspectivas. Un encuestado en la India declaró que "El Ministerio de Transporte por Carretera,

Gobierno de la India, ha estandarizado la investigación de hechos viales a nivel nacional. Ha desarrollado un Formato de informe de hechos viales que contiene 17 tablas y circuló por igual a todos los Estados / Territorios de la Unión." Otros encuestados de la India desconocían estas normas, haciendo comentarios como "En la India se produce una investigación de choques muy inadecuada y no científica" y "Se supone que es. Pero no se hace de la misma manera, ya que cada estado tiene sus propios métodos de investigación y los Estándares del Gobierno Central están muy generalizados y desenfocados".

En Argentina, un encuestado afirmó que se estaba introduciendo un nuevo protocolo nacional. Otros se referían a protocolos parciales y diferencias entre investigaciones pasadas.

2 Pruebas obligatorias. Por favor declare toda prueba obligatoria que se debe realizar después de cada hecho vial con pérdidas de vida. Por ejemplo, ¿La policía debe hacer pruebas de drogas y alcohol al conductor? ¿Esto está especificado en una ley o es una política a seguir? ¿Y vista y el uso de celulares?

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Conducir bajo la influencia de alcohol		80%	24
2	Conducir bajo la influencia de droga		60%	18
3	Celular		26%	8
4	Vista		13%	4
5	Otro (por favor especificar)		30%	9

La mayoría de los encuestados del grupo Europa + reportaron las pruebas obligatorias: manejo de bebidas (10) y manejo de drogas (9), pero pocos reportaron pruebas para teléfonos móviles (3) y ninguno de este grupo informó pruebas de vista obligatorias. Esto no siempre significa que estas pruebas se apliquen de manera consistente: "las pruebas son obligatorias y requeridas por ley. Pero las pruebas para el alcohol y las drogas no son homogéneas en todo el territorio nacional" (Italia). De manera similar, para los Países Bajos, "desde hace muchos años, todos los casos de hechos viales significan que 'colisionar es soplar' (pruebas de alcohol por analizador de aliento). Lamentablemente, esta no es la práctica. Esto se aplica más como un estándar para colisiones fatales".

En el Reino Unido, no hay pruebas obligatorias, aunque la policía tiene un acuerdo para probar a todos los conductores por conducir en estado de embriaguez en hechos viales asistidos por la policía. El formulario de informe de colisión registra si un conductor fue sometido a pruebas de aliento y el Departamento de Transporte publica los datos anualmente. Si bien se hace un gran esfuerzo para recopilar lecturas de toxicología en todas las muertes, en promedio, los datos solo se registran en dos de cada tres muertes de conductores.

En África, Ghana y Camerún reportaron pruebas obligatorias para bebidas, medicamentos y teléfonos móviles. En Uganda hubo una división de opinión sobre las pruebas para conducir con alcohol, pero por lo demás no hubo pruebas. E incluso si las pruebas son obligatorias, "No se hace nada en esas pruebas, debido a que la policía está mal entrenada y la falta de equipo". Otros países africanos (Benín y Kenia) no informaron ninguna prueba.

En Asia, se informaron pruebas obligatorias para bebidas y drogas en Malasia y para conducir alcohol en Filipinas. En la India, las respuestas variaron entre los encuestados / estados: se dijo que una prueba para conducir con alcohol era obligatoria en cuatro, pero no en dos. Uno comentó: "La respuesta a todas las preguntas es que aunque las reglas se establecen en la mayoría de los casos, los organismos de aplicación en sí mismos no son claros sobre estos temas".

En Argentina, hubo diferencias entre los encuestados / regiones. Cuatro declararon que había entre una y tres pruebas obligatorias. Dos dijeron que no había ninguno.

3 Manual ¿Hay un manual de investigación de muertes viales o una guía para que la policía pueda seguir? Por favor proveer título y URL, si es posible.

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		38%	12
2	No		41%	13
3	Inseguro		19%	6

Ocho de las doce respuestas que indicaban un manual eran de Europa +, dos de ellas de Grecia. El encuestado de los Países Bajos describió procedimientos detallados para manejar la escena del crimen, testigos, cámaras, etc. Se está avanzando hacia uno en Italia, donde "La Fiscalía de Udine ha establecido un grupo inter-fuerza para investigaciones posteriores al hecho vial". En el Reino Unido, se introdujo un manual de investigación de la muerte en carretera en 2001, pero la versión actual para Inglaterra y Gales es producida por el College of Policing y es mucho más corta que la publicada anteriormente. La policía de Escocia ha conservado la versión más larga, por lo que hay mucha inconsistencia dentro del Reino Unido.

Tres de los restantes eran de Asia. Sin embargo, nuevamente hubo diferencias en la India entre los encuestados / estados: dos declararon que había; cuatro dijeron que no había, aunque uno de estos (India¹) declaró que el Punjab estaba desarrollando uno. Sólo un encuestado africano (Kenia) indicó que había un manual. Todos los encuestados argentinos estuvieron de acuerdo en que no había un manual, aunque uno declaró que "un protocolo de acción para la investigación de la muerte en la carretera se sancionó a principios del mes de agosto del año en curso. Este debe ser seguido por la policía".

Varios encuestados indicaron que la guía no estaba publicada / no estaba disponible para el público (Kenia, Uganda¹, Argentina, Filipinas).

4 Entrenamiento ¿Hay un programa establecido de entrenamiento para la investigación forense en hechos viales o para aquellos que dirigen y llevan adelante investigaciones de hechos viales? Si es así, provea información disponible en duración y contenido.

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		53%	17
2	No		37%	12
3	Inseguro		9%	3

De los 15 encuestados que informaron que existía un programa de capacitación, ocho eran de Europa +, cuatro de Asia y tres de Argentina. Cada uno de los dos encuestados en Australia y Grecia indicó que había un programa de capacitación establecido.

En el Reino Unido, la policía ha invertido en el desarrollo de un programa de capacitación, incluso para investigadores forenses de colisión, oficiales de investigación superiores y oficiales de enlace familiar, pero cada servicio de policía puede determinar sus

propios requisitos de formación. Esto cambiará para los investigadores de colisión forense. Para octubre de 2020, todos los investigadores de colisiones forenses deberán recibir capacitación conforme a la Norma Internacional para la investigación de la escena del crimen.

Al igual que en otras preguntas, los encuestados / estados en la India estaban divididos, al igual que los de Argentina.

La capacitación mencionada por los encuestados incluyó cursos universitarios⁶ de diferentes duraciones (Australia¹, Argentina², Argentina⁴). La mayoría se formó en academias de policía, y algunos niveles de capacitación fueron mencionados por algunos (Países Bajos, Eslovenia, Grecia, Sur África).

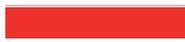
Se mencionó la capacitación de investigadores forenses especializados en colisiones (Países Bajos, Reino Unido, Australia¹), pero algunos de los encuestados indicaron que no había una capacitación específica para esto (Uganda¹, Kenia, India²).

5 Garantía de calidad, ¿Cómo garantiza la policía que sus investigaciones son exhaustivas, imparciales, eficaces y coherentes? Por favor proporcione los detalles de cualquier organismo externo responsable de evaluar la investigación de muerte en la carretera.

Esta pregunta fue interpretada de diferentes maneras. Varios encuestados sugirieron que las pruebas de la investigación de colisión serían evaluadas por el organismo pertinente que realizaría cualquier proceso (Países Bajos, Grecia 1-2, Sudáfrica, Malasia, Argentina 1-4, Italia). De lo contrario, no se consideraba que la policía fuera responsable ante ningún organismo

externo, aunque las ONGs tenían algún rol (Libano). Una revisión externa anterior se llevó a cabo en el Reino Unido: "La única vez que se realizó una evaluación externa fue con la Inspección de la Policía de Su Majestad, que revisó la investigación de muertes en carreteras en solo seis áreas de la policía. Su informe fue publicado en febrero de 2015."

6 Grupo de Trabajo ¿Existe un grupo de trabajo multidisciplinario que analice cómo mejorar la investigación de colisiones?

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		36%	11
2	No		50%	15
3	Inseguro		13%	4

De las once respuestas positivas, cuatro fueron de Europa, tres de Asia y cuatro de Argentina. Se citaron diversos mecanismos organizativos. Estos incluían un círculo de calidad (Países Bajos), grupos de trabajo internos (EL REINO UNIDO), grupos interdepartamentales

(por ejemplo, Irlanda, India⁶), grupos de ONG (Libano) y un grupo de abogados de víctimas de caminos (Filipinas). Y la cobertura podría ser irregular: "solo tres o cuatro oficinas de los Procuradores de la República de un total de 140 en toda Italia".

⁶ <http://www.saea.com.au/event-2968960>

7 Investigación ¿Tiene su país un departamento o programa de investigación de colisiones en carretera que se centre en la prevención de lesiones? (-Nota: Esto no es sobre el trabajo de la policía, ya que se centran en determinar la culpabilidad penal y si se justifica un procesamiento)

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		38%	12
2	No		41%	13
3	Inseguro		19%	6

De las 12 respuestas positivas, siete fueron de Europa, tres de Asia y cuatro de Argentina. En Europa, las universidades fueron citadas como la principal fuente de este tipo de investigación por Australia², Líbano e Italia⁷. De lo contrario, esto lo realizan diversos organismos gubernamentales locales, como Salud y Seguridad Vial (Canadá), el Departamento de Policía de Tránsito (Grecia) y la Autoridad de Seguridad Vial (Irlanda). En los Países Bajos, "hay varios programas o partes que analizan la imagen del hecho vial para determinar la base de si los cambios deben implementarse dentro de Ingeniería, Educación o Cumplimiento o si se requieren actividades adicionales".

En el Reino Unido, el Departamento de Transporte ha invertido en programas de investigación de colisiones durante muchos años, incluyendo Estudios En El Lugar Del hecho y Estudios en profundidad de hechos viales. Pero estos eran independientes de las investigaciones

policiales. Recientemente, ha asignado £ 475 mil a un programa de tres años que se enfocará en el desarrollo de investigaciones policiales para recopilar más datos para los análisis de causalidad.

En Asia, existía el Instituto de Investigación de Seguridad Vial de Malasia (MIROS) ⁸. En la India, no existe un Departamento nacional de Investigación de Colisiones en Carreteras, solo departamentos de policía estatales, aunque la División de Investigación en Transporte del Ministerio de Transporte por Carretera lleva a cabo investigaciones de colisiones en carreteras a nivel nacional. O, de manera más general, "muchos institutos están allí en la India para someterse a medidas de seguridad vial y prevención". En Argentina, todos los encuestados citaron la Agencia Nacional de Seguridad Civil (Agencia Nacional de Seguridad Vial).

8 Transparencia. ¿La policía informa sobre su presupuesto o nivel de personal para la investigación de la muerte en la carretera o sus procedimientos de investigación de la muerte en la carretera? Por favor, marque cuáles son reportados

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Presupuesto de investigación		28%	7
2	Personal de investigación		28%	7
3	Procedimientos de investigación		44%	11
4	Inseguro		40%	10

⁷ <http://news.unipv.it/?tag=incidenti-stradali>

⁸ <https://www.miros.gov.my/1/>

⁹ <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial>

Los encuestados que dieron una respuesta positiva a la transparencia en el presupuesto, la dotación de personal y los procedimientos se encontraban en una minoría en todas las áreas. El grupo más grande fue de Europa, con cuatro que respondieron que se informaron el presupuesto y los procedimientos de la investigación, mientras que dos dijeron que se informó sobre el personal de la investigación. En el Reino Unido, cada servicio de policía es independiente. Los presupuestos, la dotación de personal y los procedimientos no se informan de forma rutinaria, pero se pueden obtener a través de solicitudes de libertad de información.

En otros lugares, los encuestados se mostraron más inseguros que capaces de dar una respuesta positiva en cualquiera de las tres categorías. En África, hubo una única respuesta positiva para los presupuestos (Camerún) y para la dotación de personal (Uganda²) y dos para los procedimientos (Ghana y Uganda²). En Asia, hubo tres respuestas positivas, pero todas fueron de un solo encuestado (India²). En Argentina, hubo tres respuestas positivas sobre los procedimientos, dos sobre la dotación de personal y una sobre el presupuesto.

9 Resultados judiciales. ¿Informa la policía los resultados de sus investigaciones y las razones para no emprender ninguna otra acción (esto podría deberse a un defecto de la carretera, un defecto del vehículo, un episodio médico, un interés público no procesado, una colisión causada por la víctima, ningún sospechoso identificado, etc.)?

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		68%	22
2	No		25%	8
3	Inseguro		6%	2

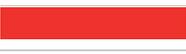
Esta pregunta fue respondida positivamente por la mitad de los encuestados en Argentina y dos tercios o más en los otros grupos. Los comentarios, sin embargo, sugirieron que la interpretación de esta pregunta difería.

Muchos comentarios se referían a casos en los que se llevaron a cabo acciones judiciales después de la investigación (Australia², Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos, Sudáfrica, Argentina¹⁻⁶). Algunos comentarios fueron más sobre la presentación de informes de los motivos para no adoptar ninguna otra medida. Por ejemplo: "El Ministerio de Justicia informa estadísticas sobre el número de conductores procesados y conde-

nados por causar la muerte y lesiones graves por delitos de conducción. Pero la policía no informa con qué frecuencia las investigaciones dan como resultado condenas o la razón por la cual no se adoptan medidas adicionales.

El nuevo plan de acción London Visión Cero incluye la publicación de acciones judiciales para que la comunidad (Reino Unido) pueda supervisarlos." O "La policía destaca su resultado en los informes de investigación y recomienda razones de manera no sustancial". En algunos casos, no se hizo ningún comentario o el comentario dejó la interpretación de la pregunta poco clara.

10 Asesinatos ilegales. ¿Existe alguna política policial acordada para abordar la muerte en una carretera como un asesinato ilegal hasta que se demuestre lo contrario?

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		38%	12
2	No		51%	16
3	Inseguro		9%	3

Cinco de las respuestas positivas a esta pregunta fueron de Europa + (Canadá, Grecia 1-2, Países Bajos, Reino Unido), cuatro de África (Camerún, Ghana, Kenia y Sudáfrica), una de Asia (Malasia) y dos de Argentina. Los comentarios sugirieron que estos números podrían haber sido influenciados por diferencias en la terminología. La respuesta positiva del Reino Unido describió cómo

"esto se introdujo en el Manual de Investigación de Muerte Vial de ACPO 2001 y se ha mantenido en la guía de la Facultad de Policía". Otras respuestas positivas fueron calificadas en los comentarios, por ej. "Pero se utiliza una terminología diferente. (Canadá)". Las respuestas de Grecia se referían al "asesinato por negligencia" y al "asesinato por abandono hasta que se demuestre lo contrario".

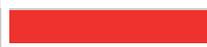
La respuesta más detallada fue de los Países Bajos. Describía un sistema donde una investigación de la colisión y una investigación criminal sobre "asesinato, homicidio involuntario o muerte por culpa" podrían ser paralelas entre sí, si el Servicio de la Fiscalía lo consideraba adecuado. Sin embargo, no estaba claro si esto era solo para una situación en la que se sospechaba que la colisión (y la muerte) era intencional.

Otras presentaciones incluyeron:

- Dos años después de la aprobación de la ley sobre el asesinato de la carretera, no hay un ajuste de las iniciativas con respecto al nuevo tipo de delito previsto (asesinato en la carretera). (Italia)

- Primero se investigan los casos de homicidio culposo y luego se decide procesar o no el resultado.
- La muerte en el tránsito aún se considera como resultado de un accidente, no como un homicidio ilegal. La policía cree que ninguno de los delitos específicos de causar la muerte por conducir puede constituir un asesinato ilegal; solo conducir de manera negligente grave causando un homicidio puede dar lugar a un homicidio simple
- Solo en casos de atropello y fuga
- Hay una criminalidad casi nula en los hechos viales y las personas a menudo se salen con pequeñas acusaciones

11 Apoyo e información para las familias en duelo. ¿La policía designa a alguien (por ejemplo, oficiales de enlace de la familia) para comunicarse con la familia en duelo, y hay una guía sobre la investigación de la muerte en el camino dada a las familias en duelo? Especifique dónde se prestan estos servicios.

			Porcentaje de Respuesta	Porcentaje Total
1	Sí		41%	13
2	No		51%	16
3	Inseguro		6%	2

Las respuestas a esta pregunta tenían las diferencias más consistentes entre los grupos.

En el grupo Europa +, hubo respuestas positivas de nueve de los once encuestados, con dos (Australia1 y el Líbano) inseguros. Los oficiales de enlace pueden ser restringidos a casos importantes (Australia2). Y, en Italia, "No hay ningún informe después de la primera comunicación de la muerte a familiares de la policía. Las únicas iniciativas (Guía sobre qué hacer en caso de colisión vial, apoyo psicológico, etc.) son realizadas por las familias de las víctimas (Centro Nacional de Asistencia "Marcel Haegi" en Roma)". Se describe que la policía tiene una red establecida de psicólogos que capacitan a los oficiales sobre cómo comunicar las malas noticias (Eslovenia). La descripción de las redes de oficiales de enlace familiar dedicados se da en otra parte (Irlanda, Reino Unido). En los Países Bajos, se describen múltiples puntos de contacto entre una familia afligida y FLO de policía, Apoyo a las víctimas y el DPP.

En los otros grupos encuestados, solo hubo tres respuestas positivas (Ghana, Sudáfrica y una de la India). Los comentarios adicionales fueron que "Por lo general, el oficial de policía investigador está asignado para servir de enlace y comunicarse con los miembros de la familia en duelo para el servicio de apoyo legal, compensación a las víctimas, etc." y que varias ONG ayudaron a la policía en Sudáfrica.

Aquellos respondiendo negativamente a la pregunta, agregaron comentarios que incluían:

- "Se espera que el oficial investigador se comunique con la familia. Sin embargo, no existe un procedimiento estándar para esto"
- "La célula de autoridad legal proporciona algún apoyo básico en casos legales"
- "Cómo lo desearía"

En Argentina, los comentarios fueron particularmente negativos.

- Con respecto a la policía, no existe una institución o personal designado para hacer un seguimiento y / o actualizar la información a los miembros de la familia. En la oficina provincial hay una Oficina de Asistencia a Víctimas para familiares de Víctimas de hechos viales"
- Ninguna ayuda
- "La policía no designa a ningún funcionario de enlace familiar para comunicarse con la familia durante el duelo. A veces, y muy excepcionalmente, de acuerdo con las circunstancias y la jurisdicción en la que se produjo el hecho vial, los psicólogos son designados para estar cerca de los familiares directos de la(s) víctima(s) cuando se encuentran en un estado de severo shock emocional después de haber recibido la noticia de la muerte violenta de su amada".
- "No lo hace la policía".

Pocos encuestados mencionaron la existencia de guías para familias en duelo. En el Reino Unido, el Ministerio de Justicia subsidia un guía para acompañar

a las familias, mientras que en Irlanda, la policía nombra a guías de organizaciones caritativas como Irish Road Victims Association.

12. Comunicación: ¿Se da alguna información sobre la investigación a las familias en duelo? ¿Cuándo, si es que alguna vez lo hace, publica la policía el informe de investigación de colisión a la familia en duelo? Por favor, aclare si esto es antes o después del juicio penal o la investigación/instrucción. ¿Y la familia tiene que pagar por esto?

Esta pregunta recibió una amplia gama de respuestas, aunque varias no estaban seguras sobre qué información se les proporcionó a las familias.

Europa

- La información se divulga antes de una investigación (para los casos que no involucran un proceso penal), pero cuando hay un proceso penal, las familias deben esperar a que se complete el caso penal antes de que puedan obtener el informe de investigación de colisión. Esto debe pagarse, pero puede incluirse en un reclamo de compensación (el Reino Unido).
- La información se publica antes de un juicio, como lo exige la ley penal griega (Grecia).
- La investigación del forense debe concluirse antes de que la familia pueda obtener información sobre la investigación (Irlanda).
- La información se publica después de 90 días con un informe de la colisión proporcionada antes del juicio (Italia).

África

- En Benín, las familias reciben el informe de investigación de colisión a través de las compañías de seguros.
- En Ghana, las familias obtienen el informe de la policía pero deben pagarlo, mientras que en Kenia, el informe de la investigación se publica antes del juicio y las familias no tienen que pagar.
- En Uganda, el informe de investigación de colisión no se proporciona a las familias en duelo.

Asia

- Toda la información relacionada, incluido el informe First Information, la declaración policial y el informe post mortem, se entrega a las familias en duelo, según la Ley de Derecho a la Información (2005). Solo no se entrega a las familias el informe que registra la investigación diaria de un caso. Las familias no tienen que pagar (India).
- Los informes de investigación no se comparten con las familias en duelo (Malasia).
- En su mayoría no se proporciona información y el ritmo es muy lento (Pakistán).

Argentina

- Los cambios recientes en la ley ahora establecen que las víctimas tienen el derecho de ser informadas sobre las circunstancias de la colisión. Esta información es gratuita pero debe ser solicitada.
- La información proviene del fiscal, no de la policía.
- Las solicitudes deben ser dirigidas a través de los abogados de las víctimas.

13 Otros: ¿Se ha hecho algo en los últimos años para mejorar la calidad de la investigación de la muerte en tránsito? Esto podría incluir una inspección, consulta, revisión, etc. ¿Hay algo más que desee agregar?

Varios encuestados no estaban seguros de esto (Australia¹, Canadá, Líbano). Otros tenían claro que no se habían producido mejoras (Australia², Grecia¹⁻², Benín, Uganda¹, Pakistán, Filipinas). Italia no había visto mejoras integrales en los dos gobiernos anteriores, aunque se habían presentado propuestas, pero se planificó una presentación al nuevo gobierno para noviembre (2018), bajo el título "Modernidad y justicia: sociedad de seguros y riesgos. Protección de los inocentes y protección de las víctimas. Investigaciones, sanciones justas y efectivas, reparaciones, asistencia".

En contraste, la policía en los Países Bajos acababa de pasar por una importante reorganización, "nombrando explícitamente el manejo táctico de los hechos viales y el establecimiento de una unidad táctica orgánica por parte de especialistas". Eso fue "un primer paso para un mayor y mejor manejo de colisiones fatales". También describieron el uso de nuevas técnicas de grabación (3D) y una actualización de la capacitación.

También se notaron cambios positivos para el Reino Unido:

- Un nuevo programa financiado por DfT para identificar formas de recopilar más datos relacionados con la prevención de la investigación policial.
- En 2015, la Inspección de Policía de Su Majestad publicó su primera revisión de la investigación de la muerte en tránsito.
- El estándar de investigación forense ISO entrante está impulsando la mejora, con el Consejo de Jefes de la Policía Nacional centrado en garantizar que los investigadores de colisiones forenses estén registrados con un estándar nacional.

En Eslovenia, ha habido avances tecnológicos. La policía comenzó a utilizar escáneres láser 3D, lo que ha aumentado considerablemente el nivel de documentación de hechos viales y ha permitido la reconstrucción de hechos de tráfico.

En la India, el progreso no fue uniforme / visto como uniforme. Tres de los encuestados proporcionaron breves detalles del progreso de diferentes tipos. Uno proporcionó una descripción detallada de un sistema de mejora que abarca varios ministerios y una revisión de alto nivel de los formatos de informes. Uno afirmó que había habido progreso en unas pocas ciudades metropolitanas. Uno pensó que no había habido mejora.

Kenia notó que había habido algún reentrenamiento de los investigadores.

Argentina, al igual que India, tuvo respuestas mixtas de diferentes provincias / encuestados, aunque poco fue positivo. Esto incluía:

- Investigación técnica en la Provincia de Salta
- Informes sobre problemas de señalización vial al gobierno de la ciudad, que no obtuvo respuesta.
- Interconsulta con otros organismos, a través de los diversos cuerpos propios que componen la actividad forense, ingenieros, fotógrafos, peritos viales, etc. (Consulta con otras agencias, a través de diversos organismos de investigación forense, ingenieros, fotógrafos, expertos en carreteras).

Malasia y Camerún observaron cambios más generales hacia la mejora de la seguridad vial.

Apéndice B.

Indicadores clave de desempeño para la investigación de la muerte en la carretera

Estándares nacionales y garantía de calidad

1. ¿Existen normas nacionales acordadas con la investigación de muerte en la carretera?
2. ¿Son obligatorias las pruebas de deterioro (alcohol, droga, vista, etc) para choques fatales?
3. ¿El formulario de informe de colisión incluye pruebas de deterioro?
4. ¿Existe un programa nacional de capacitación en investigación de colisiones?
5. ¿Tiene la policía una política para tratar las muertes en carreteras como asesinatos ilegales, hasta que se demuestre lo contrario?
6. ¿Se requiere que la policía pase su archivo de investigación a la fiscalía para tomar la decisión de elevar a juicio?
7. ¿Existe un grupo de trabajo nacional de investigación de colisiones? En caso afirmativo, ¿incluye representantes de ONGs de víctimas?
8. ¿Se incluye la investigación de colisiones en algún plan de seguridad vial?
9. ¿Se ha revisado recientemente el proceso de investigación de la muerte en la carretera, es decir, en los últimos tres años?
10. ¿Puede la policía acceder a los registradores de datos del hecho?

Tratamiento de las víctimas

11. ¿Hay guías para las familias en duelo que explican la investigación de colisión?
12. ¿La policía es responsable de mantener a las víctimas informadas sobre el progreso de la investigación?
13. ¿Es la policía responsable de la asignación de las familias en duelo a los servicios de apoyo?

Prevención

14. ¿Existe algún programa o departamento de investigación de colisiones que se centre en la prevención de choques?



Más de 120 organizaciones no gubernamentales de todas las regiones del mundo
Nuestra misión es trabajar juntos para mejorar la respuesta después de un hecho
vial y abogar por los derechos de las víctimas a nivel mundial

Para obtener más información de IRVP, o para unirse a nosotros, comuníquese con:

INTERNATIONAL ROAD VICTIMS' PARTNERSHIP
Pettitswood, Mullingar, Co. Westmeath, Ireland

Ms Donna Price
Email: donnapriceirvp@gmail.com

Ms Viviam Perrone
Email: kevinsedano@yahoo.com.ar

Website: www.irvp.org