

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN DERECHO PENAL



**EL PERITAJE ACCIDENTOLÓGICO EN LOS PROCESOS
PENALES RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO**

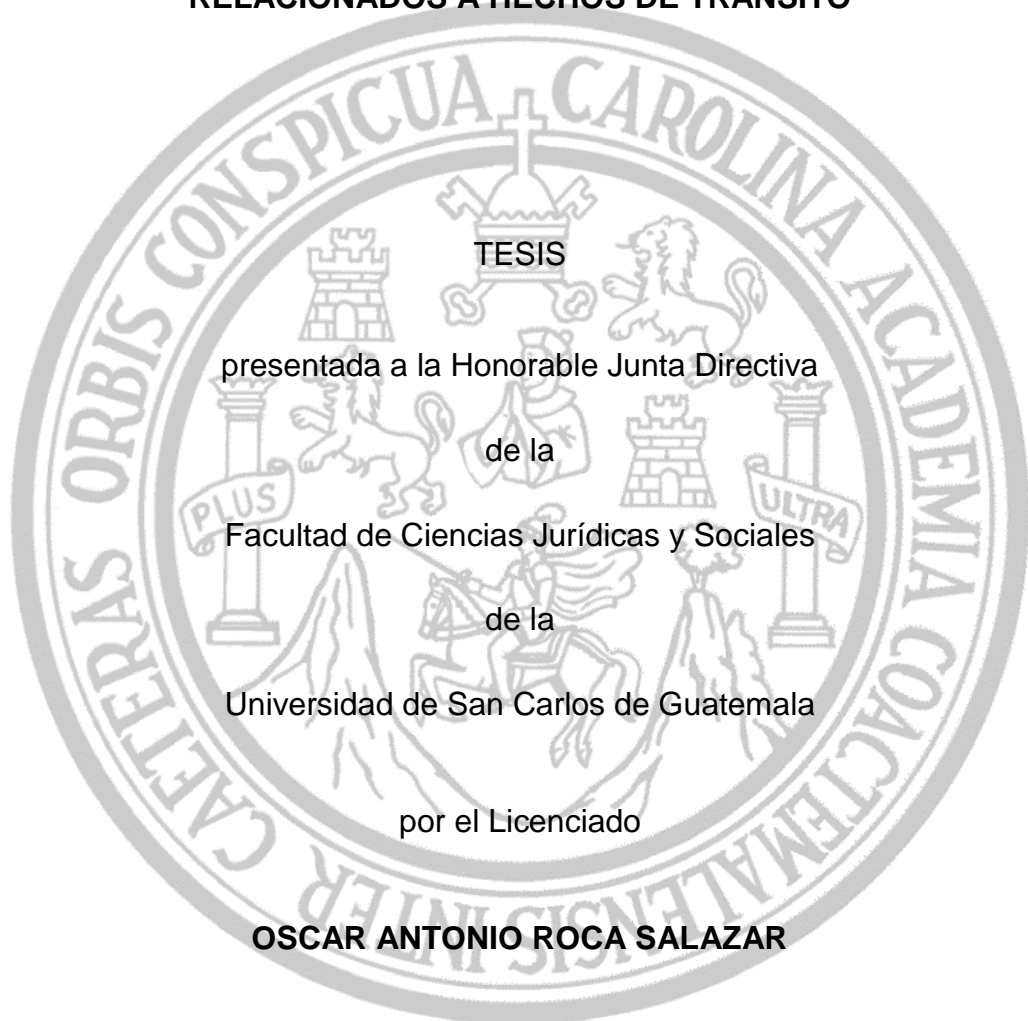
LICENCIADO

OSCAR ANTONIO ROCA SALAZAR

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2021

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO
MAESTRÍA EN DERECHO PENAL

**EL PERITAJE ACCIDENTOLÓGICO EN LOS PROCESOS PENALES
RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO**



TESIS
presentada a la Honorable Junta Directiva
de la
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
de la
Universidad de San Carlos de Guatemala
por el Licenciado

OSCAR ANTONIO ROCA SALAZAR

previo a conferírsele el Grado Académico de

**MAESTRO EN DERECHO PENAL
(Magister Scientiae)**

Guatemala, octubre de 2021

**HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
DE LA
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA**

DECANO:	M. Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
VOCAL I:	Licda.	Astrid Jeannette Lemus Rodríguez
VOCAL III:	Lic.	Helmer Rolando Reyes García
VOCAL IV:	Br.	Denis Ernesto Velásquez González
VOCAL V:	Br.	Abidán Carías Palencia
SECRETARIA:	Licda.	Evelyn Johanna Chevez Juárez

CONSEJO ACADÉMICO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

DECANO:	M. Sc.	Henry Manuel Arriaga Contreras
DIRECTOR:	Dr.	Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
VOCAL:	Dr.	Carlos Estuardo Gálvez Barrios
VOCAL:	Dr.	Nery Roberto Muñoz
VOCAL:	Dr.	William Enrique López Morataya

TRIBUNAL EXAMINADOR

PRESIDENTA:	Dra.	Silvia Patricia López Cárcamo
VOCAL:	M. Sc.	Hugo José Escobar Curruchiche
SECRETARIA:	M. Sc.	Sandra Marina Ciudad Real

NOTA: “El autor es el propietario de sus derechos de autor con respecto a la Tesis sustentada”. (Artículo 5 del Normativo de Maestría y Doctorado de la Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Escuela de Estudios de Postgrado).

Guatemala, 2 de septiembre de 2021

Señor Director:
Escuela de Estudios de Postgrado
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala
Ciudad Universitaria zona 12
Guatemala

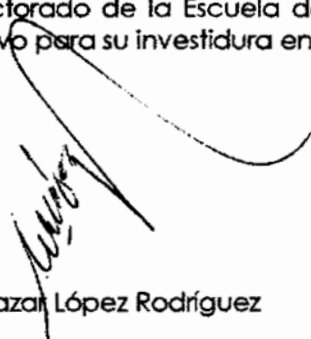
Señor Director:

De manera cordial y respetuosa me dirijo usted, para informarle lo siguiente:

Como tutor de tesis del Licenciado Oscar Antonio Roca Salazar, estudiante de la maestría en Derecho Penal, quien el 23 de agosto pasado se sometió al examen privado de la tesis "EL PERITAJE ACCIDENTOLÓGICO EN LOS PROCESOS PENALES RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO", le guí para que atendiera las recomendaciones que le realizó el tribunal examinador, verificando que a su investigación incorporó y dio cumplimiento a las recomendaciones, siguiendo los principios, procedimientos, métodos y técnicas de la metodología de la investigación científica, cumpliendo con los requisitos establecidos por el Normativo de Tesis de Maestría y Doctorado de la Escuela de Estudios de Postgrado, para continuar con el trámite administrativo para su investidura en el grado académico.

Sin otro particular, me suscribo de usted.

Deferentemente,


Augusto Eleazar López Rodríguez

Guatemala, 30 de septiembre de 2021

Doctor Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
Director de la Escuela de Estudios de Postgrado
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Universidad de San Carlos de Guatemala

Señor director:

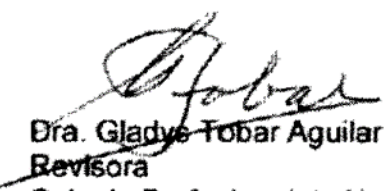
Por la presente, hago constar que he realizado la revisión de los aspectos de redacción, ortografía, sistema de referencias y estilo, de la tesis denominada:

**PERITAJE ACCIDENTOLÓGICO EN LOS PROCESOS PENALES
RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO**

Esta tesis fue presentada por el Lic. Oscar Antonio Roca Salazar de la Maestría en Derecho Penal, de la Escuela de Postgrado, de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, de la Universidad de San Carlos de Guatemala.

En tal sentido, considero que, después de realizadas las correcciones indicadas, el texto puede imprimirse.

Atentamente,


Dra. Gladys Tobar Aguilar
Revisora
Colegio Profesional de Humanidades
Colegiada 1450

Dra. Gladys Tobar Aguilar
Doctorado en Educación y Licenciatura
en Letras.
Colegio Profesional de Humanidades
Colegiada. 1450



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala

D.E.E.P. ORDEN DE IMPRESIÓN

LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA, Guatemala, 5 de octubre del dos mil veintiuno.-----

En vista de que el Licenciado Oscar Antonio Roca Salazar aprobó examen privado de tesis en la **Maestría en Derecho Penal** lo cual consta en el acta número 33-2021 suscrita por el Tribunal Examinador y habiéndose cumplido con la revisión gramatical, se autoriza la impresión de la tesis titulada **“EL PERITAJE ACCIDENTOLÓGICO EN LOS PROCESOS PENALES RELACIONADOS A HECHOS DE TRÁNSITO”**. Previo a realizar el acto de investidura de conformidad con lo establecido en el Artículo 21 del Normativo de Tesis de Maestría y Doctorado.-----

“ID Y ENSEÑAD A TODOS”



Dr. Luis Ernesto Cáceres Rodríguez
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO

Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales

Escuela de Estudio de Postgrado, Edificio S-5 Segundo Nivel. Teléfono: 2418-8409

ÍNDICE



INTRODUCCIÓN	I
CAPÍTULO I	1
Política de seguridad vial	1
1.1. La seguridad vial desde la perspectiva internacional	1
1.1.1. Concepto e interés social de la seguridad vial	2
1.1.2. La seguridad vial internacional	4
1.1.3. La mortalidad y cifras por accidentes de tránsito	8
1.2. Antecedente histórico para reducción de riesgos en la accidentología vial y aplicación de la Política de Seguridad Vial del Estado	11
1.3. La inseguridad vial en Guatemala	18
1.3.1. El problema y su tratamiento	18
1.3.2. Teorías que explican por qué ocurren los hechos de tránsito	19
1.3.3. Factores que intervienen en la accidentología vial	23
1.3.4. El costo económico y social al país	27
CAPÍTULO II	29
Marco de legislación nacional e internacional	29
2.1. Legislación nacional	29
2.1.1. Constitución Política de la República de Guatemala	29
2.1.2. Ley del Organismo Judicial	31
2.1.2.1. Función de los órganos jurisdiccionales en la resolución de procesos penales relacionados con hechos de tránsito	31
2.1.3. Código Procesal Penal	33
2.1.3.1. Auxiliares de la investigación	33
2.1.4. Código Penal	34
2.1.5. Ley orgánica del INACIF	39
2.1.5.1. Regulación legal para el funcionamiento del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala.	39
2.1.5.2. Peritajes del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala aportados a los procesos penales relacionados con hechos de tránsito	42
2.1.6. Ley orgánica del Ministerio Público	45
2.1.6.1. Función del Ministerio Público en la investigación de delitos cometidos en hechos de tránsito	46



2.2. Legislación internacional	
2.2.1. Función de los órganos jurisdiccionales en la resolución de procesos penales relacionados con hechos de tránsito en el extranjero	47
2.2.2. Función del ente pretensor de la acción penal en la investigación de delitos cometidos en hechos de tránsito en el extranjero	47
2.2.3. Peritajes de accidentología forense y su aplicación en los procesos penales en el extranjero	49
2.2.4. Perfil de un perito en accidentología forense en el extranjero	51
	52
CAPÍTULO III	55
El peritaje accidentológico en otros países	55
3.1. El uso del peritaje accidentológico en España	55
3.2. La prueba pericial de parte	60
3.3. La prueba pericial judicial	61
3.4. El uso del peritaje accidentológico en Chile	62
3.5. El uso del peritaje accidentológico en Colombia	72
CAPÍTULO IV	81
El peritaje accidentológico	81
4.1. El peritaje accidentológico como prueba científica en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito	81
4.2. Mecanismos con que cuentan los órganos jurisdiccionales en la actualidad para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito	84
4.3. Análisis jurídico de la importancia del peritaje accidentológico en la resolución de hechos de tránsito	88
4.3.1. Perspectiva del Organismo Judicial	88
4.3.2. Perspectiva de la Policía Nacional Civil	89
4.3.3. Perspectiva de las aseguradoras	90
4.3.4. Perspectiva de los sindicatos	93
4.3.5. Perspectiva de los abogados defensores en la resolución de hechos de tránsito	95
4.4. Informe de resultados	97
4.4.1. Análisis y exposición de resultados	98
4.5. Propuesta de creación del laboratorio de accidentología forense en el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala	101



4.6. Estimación presupuestaria para la implementación del laboratorio de accidentología forense	107
4.7. Propuesta de creación del programa de profesionalización constante en materia de accidentología para las personas que quieran ingresar a la carrera forense y peritos del INACIF	108
4.7.1. Formación de candidatos a ingresar a la carrera pericial como peritos en accidentología forense	111
CONCLUSIONES	113
REFERENCIAS	115
ANEXOS	123

INTRODUCCIÓN



Dentro del proceso de investigación se pretende desarrollar un análisis jurídico de los diferentes procesos penales relacionados con hechos de tránsito, que diariamente se desarrollan en los juzgados de Guatemala.

La motivación e interés del estudio de investigación surge en razón del acercamiento que particularmente se ha tenido respecto de algunos hechos de tránsito acaecidos, los cuales se han resuelto por simple criterio judicial, sin contar con un peritaje accidentológico que aporte elementos de prueba para el esclarecimiento del hecho.

Para elaborar la presente investigación, es necesario establecer las causas que provocan la falta de implementación del área de accidentología forense dentro del INACIF y los avances que se ha tenido a la fecha respecto del tema.

Para poder abordar esta investigación, no está demás mencionar que para este tema no existe bibliografía específica a nivel nacional, por lo tanto, este es un estudio incipiente que brindará aportes a la doctrina jurídica guatemalteca; asimismo, se establece el inicio de una vía investigativa que aportará y apoyará al INACIF en la implementación de protocolos periciales; perfilación de peritos y recomendación para la suscripción de convenios académicos con entidades universitarias nacionales e internacionales, para capacitar a guatemaltecos en temas periciales de accidentología forense.

Este estudio es importante para el sistema de justicia en Guatemala, porque incluir el peritaje accidentológico como prueba científica en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito es esencial en la indagación de los hechos.

El principal resultado deseado de este estudio es el aporte de algunos elementos que coadyuven al análisis crítico desde la perspectiva jurídica y así poder contar

con un peritaje accidentológico, en los diferentes procesos penales relacionados con hechos de tránsito que conozcan los diferentes órganos jurisdiccionales.



Actualmente, a pesar de contar con garantías que protegen a los sindicatos dentro de los procesos penales relacionados con hechos de tránsito, los juzgadores no cuentan con elementos de prueba basados en la ciencia para emitir objetivamente las resoluciones.

En el año 2006, se creó el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (INACIF), como una institución auxiliar de la administración de justicia, con autonomía funcional; confiriéndole la competencia a nivel nacional y la responsabilidad en materia de peritajes técnico científicos.

A la fecha, el INACIF únicamente emite dictámenes periciales de identificación de vehículos, que concluyen en la detección de alteraciones en el número de chasis y motor; por lo que, en la actualidad, los órganos jurisdiccionales implementan mecanismos que no aportan la información necesaria para determinar quién de los involucrados excedió su deber de cuidado.

En esta institución no funciona el área de accidentología forense que se encuentra dentro del Laboratorio de Vehículos; por el bajo presupuesto asignado a dicho instituto, le es imposible comprar equipo necesario, crear protocolos, contratar peritos capacitados o, en su defecto, suscribir convenios académicos de carácter internacional para capacitar a los peritos del Laboratorio de Vehículos del INACIF en los países que ya incluyen este peritaje y tampoco cuentan con un programa de profesionalización constante en materia de accidentología, para las personas que quieran ingresar a la carrera forense en Guatemala.

Por su parte, el Estado de Guatemala no cuenta con una política pública que establezca, dentro del quehacer de los órganos jurisdiccionales, el uso del peritaje

accidentológico para resolver los procesos penales que se conocen relacionados con hechos de tránsito.



Lo anterior, representa una barrera para la aplicación de justicia en Guatemala, debido a que los juzgados que conocen procesos penales relacionados con hechos de tránsito, aún no cuentan con peritajes accidentológico que ayuden a la reconstrucción analítica de los hechos de tránsito, fundados en las bases científicas y experimentales de la mecánica del movimiento de los cuerpos, analizando los límites de velocidad, dirección de los cuerpos, características y posibles acontecimientos que complementen la información previamente adquirida de lo sucedido en el hecho.

Actualmente, la falta de peritajes accidentológico hace que se violenten los derechos fundamentales y procesales de los involucrados en hechos de tránsito y pone a Guatemala en desventaja frente a los países que aplican dicho peritaje, dado que las resoluciones, por la falta de estos peritajes, podrían violentar los principios constitucionales de presunción de inocencia, debido proceso y el derecho a la justicia que acoge la carta magna.



CAPÍTULO I

Política de seguridad vial

Para desarrollar el tema relacionado con el peritaje accidental, es necesario conocer las causas que provocan los hechos de tránsito y cuál es el estado de la situación en la institución llamada a dictaminar en los procesos penales. Si bien no existe bibliografía específica, la presente investigación pretende realizar un aporte a la temática, de ahí que un enfoque desde la perspectiva internacional resulte útil para incursionar en la seguridad vial.

En el desarrollo del contenido de este capítulo, se tratará lo relacionado con el interés de la sociedad sobre la seguridad vial, la seguridad vial en el plano internacional, la mortalidad y cifras por accidentes de tránsito, antecedentes históricos para la reducción de riesgos en la accidentología vial y aplicación de la política de seguridad vial del Estado, teorías que explican por qué ocurren los hechos de tránsito, la inseguridad vial en Guatemala – el problema y su tratamiento –, factores que intervienen en la accidentología vial y el costo económico y social para el país.

1.1. La seguridad vial desde la perspectiva internacional

Los Estados en el mundo han analizado e intervenido en una problemática mundial que afecta a las naciones en todos los continentes, ubicando el problema en el aumento del parque automotriz; son millones y millones de automóviles, motocicletas y vehículos de tres ruedas los que se desplazan en las carreteras de los países, lo cual crea el problema de la seguridad vial a nivel mundial, regional y nacional; por ello es que los países se ven en la necesidad de implementar políticas públicas de seguridad vial, teniendo como único objetivo prevenir la muerte, lesiones y daños materiales de sus habitantes, en lo que se denomina “reducción de la siniestralidad vial”. Este tema ha sido legislado como primera medida, con implementación de normas preventivas, restrictivas y

sancionadoras. Sin embargo, ello no quiere decir que haya sido la solución, más bien ha tenido que ser abordado a nivel global, a través de la Organización de Naciones Unidas (ONU), para unificación de criterios.



1.1.1. Concepto e interés social de la seguridad vial

Para entender el marco conceptual de lo que representa la seguridad vial, acudo al *Diccionario de la Lengua Española* (RAE, 2014) con el objeto de verificar sus interpretaciones relacionadas con el tema. Las acepciones más importantes que identifican al objeto de este trabajo profesional son las siguientes:

- **Política:** orientaciones o directrices que rigen la actuación de una persona o entidad en un asunto o campo determinado.
- **Seguridad:** cualidad de seguro.
- **Vial:** perteneciente o relativo a la vía.
- **Vía:** calzada construida para la circulación rodada.

Siguiendo al *Diccionario de la Lengua Española*, conceptualizo la política de seguridad vial como: orientaciones o directrices que rigen las actuaciones de una entidad o persona para garantizar el buen uso de las carreteras, como conductores, pasajeros o peatones, en forma libre y exenta de riesgos de siniestralidad. (RAE, 2014).

El interés de la sociedad para que el Estado cada día intervenga más en la solución de las grandes complicaciones de la seguridad vial, ha hecho que las sanciones se incrementen, sean más rigurosas e incluso contemplen penas de cárcel por la infracción de leyes y reglamentos de tránsito, considerándose hoy en las naciones, como un problema de salud pública, por el alto índice de accidentalidad, lesiones traumáticas e incluso la muerte de los participantes. Esta preocupación social que obliga a los gobernantes a adoptar medidas en los diferentes campos legislativos y operacionales, se ve reflejada en el incremento de acciones que materializan las

políticas de seguridad vial, a través de educar, formar, concientizar, mejorar estructuras, controlar, vigilar y, finalmente, legislar el comportamiento de todos los usuarios de la vía pública.



Las políticas públicas del Estado están orientadas para extenderse en el tiempo como visiones de corto, mediano o largo alcance, permitiendo que los órganos de gobierno las apliquen o modifiquen según el interés del momento, por lo que se debe concebir el concepto de seguridad vial como un concepto incluido en la seguridad pública, para que responda inicialmente al interés de los gobernados y para estar acorde a lo establecido en el concierto de las naciones miembros de la Organización de Naciones Unidas (ONU), afines a estas políticas y que se han tomado como estrategias globales en la materia y que los Estados han implementado para la protección de las personas, bienes y mantenimiento de la paz social de la ciudadanía.

Guatemala, acatando la Constitución Política de la República, los convenios y tratados internacionales, para garantizar y proteger la vida humana, así como la seguridad de las personas, ha realizado esfuerzos importantes en la legislación nacional, emitiendo el Decreto Número 45-2016, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, el cual tiene por objeto implementar y controlar aspectos relativos a la regulación de la velocidad de todo tipo de transporte colectivo de pasajeros y de carga, con la finalidad de reducir considerablemente los hechos de tránsito que se registran en el país, coadyuvando, de esta manera, al fortalecimiento de la Ley de Tránsito contenida en el Decreto 132-95 del Congreso de la República, que le otorga al Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil la rectoría sobre el tema, y le faculta para planificar, dirigir, administrar y controlar el tránsito en todo el territorio nacional.



1.1.2. La seguridad vial internacional

La Organización de Naciones Unidas, a través de las acciones de la Asamblea General, se involucró en el tema de la seguridad vial en el plano internacional, para evitar la siniestralidad en los accidentes de tránsito en las naciones y, consecuentemente, este tema incluyó lo que se ha denominado “peritaje accidentológico”, teniendo como antecedente la magnitud del problema y su ascendencia en la siniestralidad mundial, pudiendo determinar que, cada año, cerca de 1.3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito, se producen más de 3,000 defunciones diarias y más de la mitad de las personas fallecidas no viajaban en automóvil, esto significa peatones que mueren por atropellamiento. “Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo”. de acuerdo con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020. (ONU, marzo del 2010, p. 4)

La Organización de Naciones Unidas, ante la carencia de políticas de seguridad vial como Políticas de Estado, entre los Estados parte, incentivó a los mismos a que fueran partícipes de una iniciativa dirigida a analizar el tema, con el propósito de implementar medidas preventivas, lineamientos generales y aplicabilidad internacional sobre el mismo. La ONU abogó ante dichos Estados parte, para que se comprometieran a aplicar un enfoque sistemático de la seguridad vial que tomara en cuenta los aspectos decisivos de este sistema, especialmente en lo relacionado con los usuarios de la vía pública, el vehículo y la infraestructura.

En el contexto de su intervención, la ONU, en 2007; por medio de la Organización Mundial de la Salud (OMS), trató el tema de los traumatismos por accidentes de tráfico y las medidas para prevenirlos, en la reunión llevada a cabo para analizar el tema, el lema que eligieron fue: “la seguridad vial no es accidental”.



La OMS publicó el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, que evaluó por primera vez, la situación de la seguridad vial a nivel mundial. En ese informe se trataron temas como: la respuesta internacional a la prevención de traumatismos por accidentes de tránsito, la necesidad de una evaluación mundial sobre la seguridad vial y la metodología a emplear, la situación de la seguridad vial en el mundo, abarcando los traumatismos por accidentes de tránsito como premisa de que siguen siendo un problema mundial de salud pública, el tema de que pocos países disponen de una legislación integral sobre seguridad vial que se aplique correctamente, especialmente lo relacionado con la velocidad, consumo de bebidas alcohólicas y conducción negligente, uso del casco en motocicletas, cinturones de seguridad, sistemas de retención para niños y un resumen sobre legislación.

La Organización Mundial de la Salud (2009), publicó el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, en la reunión llevada a cabo, para analizar el tema, el lema que eligieron fue: “Es hora de pasar a la acción”.

La Organización Mundial de las Naciones Unidas, en el mes de marzo del 2010, emitió un instrumento de seguimiento, por medio del cual la Asamblea General de las Naciones Unidas diseñó una estrategia global para la determinación de un “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”; mediante dicho instrumento, se incentivó y exhortó a los estados miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio 2011–2020, produjera mejoras auténticas para la seguridad vial, trazándose como objetivo general que los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para evitar la siniestralidad vial para tal decenio, esto a partir de cuando se pusiera en marcha el plan a nivel mundial y que daría inicio el 11 de mayo de 2011, por lo que:

La Organización de Naciones Unidas. (marzo del 2010), por medio de la Secretaria General de las Naciones Unidas, publicó el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2010, siendo el objetivo

principal del plan, la estabilización y reducción de las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Permittedo con ello a la ONU, realizar informes sobre la situación mundial y hacer un seguimiento de los efectos del Decenio.



Todas las personas que mueren, se lesionan o quedan discapacitadas por un accidente de tránsito, forman parte de una red de personas allegadas como familiares y amigos, que resultan profundamente afectadas. En el mundo, millones de personas se enfrentan a la muerte o la discapacidad de familiares debido a lesiones causadas por el tránsito. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años, figuran los traumatismos causados por el tránsito, en su orden solo son superados por las enfermedades o traumatismos como la cardiopatía isquémica y depresión unipolar. La estimación de dicha organización a nivel mundial prevé que, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos aumentarán para convertirse probablemente, en la primera causa mundial de muerte, con un aumento de hasta unos 2.4 millones de fallecimientos anuales.

Ante el panorama que se visualiza a nivel mundial, se puede determinar que es necesario que los países latinoamericanos, que en su mayoría carecen o tienen poca experiencia en la planificación de la seguridad vial, posean organismos coordinadores con financiación suficiente y con planes o estrategias nacionales, puesto que no tienen metas mensurables para tener una respuesta sostenible al problema del tránsito, y que tampoco han adoptado las recomendaciones dadas para estos aspectos por dicha organización.

Por ello es que, entre las recomendaciones eficaces de la Organización de Naciones Unidas figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en



materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción, entre otras recomendaciones.

Los análisis a nivel mundial orientan a que los accidentes de tránsito, se deben además de las causas ya citadas, al rápido aumento en el mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio, ni la infraestructura acorde con las necesidades de desplazamiento de ese parque vehicular. La Organización de Naciones Unidas, estima que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1 % al 3 % en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500,000 millones, de conformidad con las estadísticas que presenta el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020.

La Organización de Naciones Unidas ha promovido, a través de la Organización Mundial de la Salud, el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial en el año 2013, siendo los objetivos de este nuevo informe sobre la situación mundial los siguientes:

- a) Señalar las deficiencias de la seguridad vial a nivel nacional para estimular la puesta en marcha de actividades que la promuevan.
- b) Describir la situación de la seguridad vial en todos los Estados miembros y evaluar los cambios habidos desde la publicación del primer informe sobre la situación mundial.
- c) Funcionar como punto de referencia para las actividades de seguimiento relacionadas con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial a nivel nacional e internacional.

OMS (2013) “El informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013”. Prevención de la violencia y traumatismos. Se enfoca en objetivos que señalan deficiencias y esto lleva a poner en práctica actividades orientadas a evaluar y estimular cambios para evitar la siniestralidad vial.



1.1.3. La mortalidad y cifras por accidentes de tránsito

Ilustrativos resultan los informes de la Organización Mundial de la Salud en torno a las cifras de siniestralidad que provocan los hechos de tránsito, así:

- a) El 7 de abril del año 2004, reveló las preocupantes cifras de siniestralidad que provocaban los accidentes de tránsito, apuntando en esa ocasión a que era la segunda causa de defunciones más importante entre las personas comprendidas entre los 5 y 29 años de edad, y la tercera causa más importante entre los 30 y 40 cuatro años de edad. En el resumen del informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, (que fue elaborado y publicado por la OMS) contiene lineamientos generales que hasta la presente fecha siguen siendo el documento base, usado como marco de las medidas en materia de seguridad vial en los estados parte.

Este modelo, de la OMS propone la interacción de los tres factores: ser humano, vehículo y entorno, durante las tres fases de un choque: la previa, la del choque mismo y la posterior. La matriz resultante simula un sistema dinámico, en donde cada una de sus nueve celdas ofrece posibilidades de intervención para reducir las lesiones causadas por el tránsito, propiciando considerables avances en el conocimiento de los factores comportamentales relacionados con la vía pública y el vehículo, mismos que van a influir en el número y la gravedad de las lesiones de las víctimas del tránsito.

La conclusión a la que llegó la OMS en esa ocasión fue que los accidentes de tráfico no son del todo fortuitos y, por el contrario, pueden ser evitados y predecibles, pudiendo someter los choques a un análisis racional y acciones correctoras.

- b) El 7 de diciembre de 2018 en Ginebra, Suiza, un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud indica que las muertes por accidentes de



tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1.35 millones de muertes, destacando que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años, el informe indica que los accidentes de tránsito son un problema con soluciones probadas, a través de la prevención. Este informe fue un llamado a los gobiernos y socios a tomar mayores medidas que permitan la implementación de acciones preventivas. La Organización Panamericana de la Salud, cita que estas muertes son un precio inaceptable para pagar por movilidad, según lo manifestó el director general de la OMS, Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus, indicando que “No hay excusa para la inacción”. (2018, 2do. Párrafo)

Este informe indica que los accidentes de tránsito son un problema con soluciones probadas, a través de la prevención, llamando a los gobiernos y socios a tomar mayores medidas que permitan la implementación de acciones preventivas.

Es importante destacar que este informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 documenta que, pese al aumento total de muertes, las tasas de mortalidad, de acuerdo con el tamaño de la población mundial, se han estabilizado en los últimos años. Esto sugiere que los esfuerzos de seguridad vial existentes en algunos países de ingresos medios y altos han mitigado la situación, discurriendo sobre el tiempo de las medidas empleadas para disminuir la siniestralidad:

Los informes de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial se publican cada dos o tres años y son la herramienta clave de monitoreo para la década de acción para la seguridad vial. En el último informe, se indica que el 11 % de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo suceden en la región de las Américas, con casi 155,000 muertes por año. Esta región tiene la segunda tasa más baja de mortalidad en el tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15.6 por cada 100,000 personas. Michael R. Bloomberg, (2018). Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones, dice: “La seguridad vial es un

problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”. (2018, 4° Párrafo)



El informe de la OMS del 2018 indica que la siniestralidad vial ocurre en la conducción de automóviles y motocicletas, produciendo muertes y lesiones en sus conductores, ocupantes y peatones, se establece en el informe que los ocupantes de automóviles representan el 34 % de las muertes por accidentes de tránsito en la región, y los motociclistas representan el 23 %. Esto representa un aumento del 3 % con respecto a lo reportado en el informe global anterior. Los peatones representan el 22 % de las muertes, mientras que los ciclistas representan el 3 %.

En apego a las políticas mundiales para disminuir la mortalidad y cifras por accidentes de tránsito, el Estado de Guatemala ha hecho acopio de las recomendaciones para la prevención de la siniestralidad en accidentes de tránsito y como objetivo para disminuir el aumento de las muertes por esa causa, ha legislado nuevas normas que refuerzan las ya existentes, ampliando la cobertura de las mismas, dotando en el ejercicio del cumplimiento de estas a la Policía Nacional Civil y las municipalidades del país por medio de la Policía de Tránsito, de las herramientas legales para cumplir su función y creando unidades de investigación que en forma incipiente toman procedimiento en el sitio del suceso.

El Estado de Guatemala continúa con el proceso de ampliación de su legislación para evitar la siniestralidad vial y el fortalecimiento de las instituciones encargadas del tránsito en el país, a través del Ministerio de Gobernación y la Policía Nacional Civil, creó el Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito -ONSET-, del Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, que se constituye como el referente a nivel nacional de la información estadística en materia de siniestralidad vial, para responder a las recomendaciones de la OMS, en el sentido de que exista un centro nacional que aporte datos sobre el estado de la seguridad vial en Guatemala.



En el proceso de creación instaurado, se pretende que la ONSET tenga un adecuado registro y análisis de la información y que este se convierta en una unidad analítica generadora de estudios de investigación, que promuevan análisis específicos utilizados como insumos para la toma de decisiones inmediatas en el establecimiento de planes, programas y políticas nacionales que busquen la reducción de hechos de tránsito y sus consecuencias negativas. Al observatorio, como ente rector en la materia, a la fecha le ha permitido la verificación y validación de la información recabada, para garantizar a los usuarios internos y externos, informes estadísticos con datos de calidad que permiten tener un amplio conocimiento de la siniestralidad vial en todo el territorio nacional.

1.2. Antecedente histórico para reducción de riesgos en la accidentología vial y aplicación de la Política de Seguridad Vial del Estado

El esfuerzo de las naciones latinoamericanas para generar una Política de Seguridad Vial Regional, tiene su inicio en enero del año 2006, cuando el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), la Organización Panamericana de la Salud (OPS), la Comisión Económica para América Latina y el Caribe de las Naciones Unidas (CEPAL), el Banco Mundial, la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) y el Foro Global de Seguridad Vial, realizaron una reunión de planificación para organizar una iniciativa multisectorial de largo plazo que permitiera garantizar la seguridad vial en América Latina y el Caribe y se proyectara hacia la reducción en la región, de los accidentes de tránsito y las lesiones y muertes causados por estos.

Derivado de lo anterior, se lleva a cabo el “Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe”, con el objetivo de crear un mecanismo eficaz, colaborador y sostenible para revertir la epidemia de lesiones causadas por accidentes de tránsito en toda la región, concluyendo con la “Declaración de San José” en la que se determinó que los accidentes causaban en esas fechas, la muerte de 1.2 millones de personas por cada año, además de



originar costos sociales y económicos significativos que representan más de veinte mil millones de dólares para la región.

Guatemala, como Estado parte de las Naciones Unidas, se ha sumado a los países que han propiciado los encuentros relacionados con la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, participando en la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno realizada en San Salvador en octubre del 2008, en donde se recogió el mandato de realizar un Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial, el cual llevó por nombre “Protegiendo Vidas”, realizándose en el año 2009 en Madrid, España, con la participación de Guatemala y teniendo presencia de casi mil representantes de 35 países, el principal objetivo fue encontrar soluciones al derramamiento de sangre que causan los accidentes de tránsito, los cuales dejan cada año, más de 125,000 muertes en la región y son la principal causa de mortalidad de jóvenes.

La promoción del encuentro en Madrid, España, de las Naciones de América Latina y el Caribe, para estandarizar procedimientos sobre el tema de la Seguridad Vial, ha sido promovida por la Organización de Naciones Unidas, a través de lo que se denominó “Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial”, logrando un avance significativo en la formación de consensos sobre principios, criterios y buenas prácticas de la seguridad vial, mediante planes estratégicos que conducirían en su momento, a la implementación de las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud, OMS, y del Banco Mundial. Asimismo, se constituyó como uno de los principios básicos, según lo descrito en Aportes y Conclusiones Preliminares, “Principios de Madrid”. Php, que: “la Seguridad Vial debe constituir una Política de Estado, inclusiva en sus tres poderes y formulada con la participación y el consenso de las fuerzas políticas de cada país”. (ONU, 23, 24 febrero 2009)

En dichos aportes y conclusiones preliminares que se produjeron como consecuencia del Encuentro Iberoamericano y del Caribe, se agregó que cada país debe promover sus capacidades en materia de seguridad vial y contar, entre otras



cosas, con un organismo estatal responsable, un sistema fiable de recogida y tratamiento de datos, una estrategia y un plan de acción, recursos adecuados e intervenciones multisectoriales.

En el mes de noviembre de 2009, en Moscú se llevó a cabo la “Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar.” Guatemala también participó examinando junto a los demás países asistentes las resoluciones anteriores hechas a nivel internacional, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, y reconociendo la incidencia significativa tiene la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito y las discapacidades permanentes que resultan en personas heridas por la misma causa.

De las reuniones en que participó Guatemala, se pueden citar las de Madrid, Chile, Moscú, Colombia y Uruguay, al discutir y discernir los temas sobre seguridad vial, se pudo llegar a consensos sobre cuatro grandes temas que deben privar en la construcción de políticas públicas relacionadas con la seguridad vial:

- Reconocer que la seguridad vial es una necesidad de toda sociedad.
- Que para tener seguridad vial es importante la participación de todos los sectores involucrados activamente en el tema.
- Que no basta impulsar ni realizar esfuerzos operativos, si estos no están acompañados del fortalecimiento en el trabajo administrativo y del apoyo político necesario para implementar las acciones.
- Que la construcción de herramientas y acciones que coadyuven a la seguridad vial, son una responsabilidad de todos, bajo la guía de la institución rectora del tema y con la responsabilidad política del Estado.

En Sudamérica, países como: Perú, Argentina, Uruguay y Costa Rica, entre otros, han tomado los principios emanados de los encuentros citados como base para convertir la seguridad vial en políticas de Estado, constituyéndose en herramientas poderosas que permiten orientar la ejecución de las acciones y los recursos, al cumplimiento de uno de los fines primordiales del Estado: la protección de la vida



de sus ciudadanos. En su transformación a través de estos procesos, al mismo tiempo han promovido la creación o modificación de los entes rectores del tema, y el cambio de cultura hacia el cumplimiento de las normativas, en cuyo tema el rol de la sociedad activa es la contraparte de la labor legislativa.

Ante estos avances la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), con financiamiento del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), elaboró el *Manual Centroamericano de Seguridad Vial*, como una actividad contenida dentro del Plan Puebla Panamá. El alcance del *Manual Centroamericano de Seguridad* incluyó los diagnósticos por país actualizados para ese año (2008), el diagnóstico de la región y propuestas concretas basadas en los escenarios encontrados; su objetivo general era armonizar los elementos que conforman el campo de la seguridad vial en cinco países centroamericanos: Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica, para definir y/o describir el sistema de normas fundamental, sobre tres bases:

- Marco gubernamental;
- Condiciones y dispositivos de seguridad vial; e
- Infraestructura y entorno vial.

Según el contenido de dicho manual:

La existencia de los factores que denominan la trilogía vial en el campo de la seguridad vial, se centra en: las carreteras (infraestructura vial), los conductores (factor humano), y los vehículos (factor mecánico); donde se combinan los elevados índices de siniestralidad, donde miles de personas mueren en el mundo, como producto de accidentes de tránsito, incluyendo la Red Vial Centroamericana. (2008. p.9)

Mientras se producía el manual citado en el año 2008, los países pudieron determinar que los accidentes de tránsito se habían transformado en un problema

real de salud en toda la región, y que producían elevados gastos en medicinas, uso de equipo especializado, instalaciones y personas; se percibió que esos gastos podían disminuirse si se construían políticas nacionales o regionales tomando en cuenta los diferentes aspectos y elementos de la seguridad vial.



El Estado de Guatemala, acorde con la tendencia mundial de evitar la siniestralidad vial, ha desarrollado su propia política pública en relación conl tema, denominada Política Nacional de Seguridad Vial, con base en los registros del Instituto Nacional de Estadística, actualizados hasta el año 2009, los cuales indican que los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte entre la población económicamente activa del país, por lo que se trazó como objetivo general garantizar la protección de la vida de todos los guatemaltecos y cumplir, como Estado con el principio constitucional de otorgarle seguridad a la persona. Transformando para ello, la administración del tránsito y la seguridad vial, con acciones de carácter integral que permitan reducir los altos índices de congestión y siniestros y orientar al mejoramiento de las condiciones en que se realiza el tránsito de personas y vehículos.

La visión de la construcción, lanzamiento y ejecución de una política de estado en materia de administración de tránsito y seguridad vial en Guatemala, encuentra respaldo en las declaraciones, tendencias y acciones de agencias internacionales y otros países iberoamericanos, pues como se expuso anteriormente, las diferentes instancias internacionales involucradas en el tema de seguridad vial, han concluido en que los problemas existentes son causados, entre otras cosas, por la capacidad inadecuada de las vías, la falta de educación vial y la señalización deficiente, todo lo cual incide en que los sistemas de administración de tránsito de cada país, no estén bien desarrollados.

A efecto de responder a la realidad Internacional y nacional, se propone una política que trascienda cualquier gestión de gobierno y se implemente de manera permanente. Trata de que potencialice las acciones del Departamento de Tránsito

de acuerdo con su marco legal de competencias, principalmente en cuatro ejes fundamentales, respondiendo a los elementos del sistema vial: a) Educación (elemento humano) b) Seguridad (elemento vehicular); c) Señalización (elemento entorno vial: infraestructura); y d) Información (elemento entorno a la vía: clima).



La política en cuestión, impulsa su orientación operativa hacia un corto, mediano y largo plazo en coordinación con el entramado institucional que corresponda, definiendo el rol que deberán mantener las diferentes instancias de gobierno, la sociedad civil y el sector privado en la disminución de la siniestralidad y del número de víctimas, lo cual representará un paso importante para el país, en ese marco conceptual, para sustentar la exposición sobre la Política Nacional de Seguridad Vial, se observó lo referente a las formulaciones de políticas públicas dentro del Estado de Guatemala, por lo que en la Guía para Formulación de Políticas Públicas, versión actualizada de Segeplan, el Gobierno de Guatemala en el año 2017, reconoce que:

El escenario para la formación de políticas obedece a circunstancias y dinámicas particulares de cada institución pública a quién corresponde la rectoría de una línea de acción en coherencia con la Política General de Gobierno. Evolución y contribución de las políticas públicas a la gobernabilidad en Guatemala, dando una revitalización a los conceptos del año 2010. (2017. p.3)

Por lo anteriormente expuesto en la cita de Segeplan y para evitar una elevada siniestralidad vial en el país, el Estado de Guatemala, generó esta política a través de la institución encargada del tránsito, tomando en cuenta que siendo un estado eminentemente agrícola y que su economía se basa en la producción y comercialización de productos agrícolas, que son la principal fuente de ingresos – directa o indirecta – de la mayor parte de la población, especialmente en el interior de la república, el desplazamiento de los productos como de las personas es un constante peligro, pues ocurre en carreteras de terracería y asfaltadas, hasta los

centros de acopio de los productos, previniendo con estas medidas que se tomaron, la pérdida de vidas y lesiones incapacitantes por accidentes de tránsito.



La Política Nacional de seguridad vial, plantea que existan informes que permitan evaluar los avances que se han logrado institucionalmente, estos informes deberán estar constituido por el conjunto de líneas de acción puestas en marcha con distintas aristas: desde acciones operativas y de campo, hasta acciones jurídicas y administrativas que permitan continuar con la disminución de la siniestralidad vial, en el Boletín Estadístico de Seguridad Vial No. 12-2020 de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, según las estadísticas del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET) y la Oficina Nacional de Estadísticas de Tránsito (ONET), del Departamento de Tránsito de la Policía Nacional Civil, se han realizado estimaciones del comportamiento futuro del parque vehicular, trabajando sobre la base de supuestos de proyección del parque vehicular, que permiten de manera rápida y global apreciar los incrementos y tasas de crecimiento del parque con una tasa que supera casi al triple (si no más) la tasa de crecimiento de la población humana.

La ONET estima que estos cambios tan acelerados deben conocerse y requieren de una planificación que permita manejar los problemas futuros que su crecimiento acelerado conlleva, tal es el caso de la saturación vial, aumento de accidentes de tránsito, incremento de mortalidad por esta causa, la contaminación ambiental causada por emanación de gases, y todos los problemas de naturaleza socio-económica que este crecimiento puede causar. La regulación de tránsito juega un papel importante en estos problemas, por ello es impostergable a nivel nacional impulsar la educación preventiva, señalización, registros y todas aquellas medidas o acciones que consideren necesarias y urgentes del Estado, para lograr eficiencia en lo que a la seguridad vial se refiera.

El Estado, como garante de la vida y seguridad de los guatemaltecos en las carreteras del país, es responsable de construir una planificación a largo plazo en



el marco de una política pública que busque alcanzar un debido ordenamiento al respecto, por lo que la visión de una política de Estado en materia de administración de tránsito y seguridad vial, está perfectamente respaldada en las declaraciones, tendencias y acciones de agencias internacionales y otros países iberoamericanos, pues como se expuso anteriormente, las diferentes instancias internacionales involucradas en el tema de seguridad vial, han concluido en que los problemas existentes son causados, entre otras cosas, por la incapacidad de los gobiernos de mejorar las vías, hacer obligatoria la educación vial y el abandono en la señalización de carreteras, todo incide en que los sistemas de administración de tránsito de cada país, no estén bien desarrollados.

1.3. La inseguridad vial en Guatemala

La falta de seguridad vial en el país es evidente, por la destrucción y mal estado que presenta la red vial en general: rural y urbana, afectando a las arterias principales, arterias menores, los colectores mayores, colectores menores y carreteras locales, agravando la inseguridad por la inadecuada planificación, trazabilidad, señalización y falta de prevención, que presentan las mismas, por lo que se hace necesario que las instituciones responsables de construcción, mejoramiento y remozamiento de las carreteras, así como de las encargadas del control, supervisión y sanción de infracciones a normas de tránsito, intervengan en un esfuerzo interinstitucional, a través de los ministerios, direcciones y jefaturas encargadas de planificación, coordinación y construcción de carreteras y caminos vecinales; el gobierno central debe redireccionar sus esfuerzos a la solución de la problemática existente, para disminuir la siniestralidad vial, con causas de muerte y lesionados.

1.3.1. El problema y su tratamiento

Como antecedente histórico de la problemática y su tratamiento, se cita que su estudio y solución, se produjo prácticamente 100 años después de la exclamación del inspector de policía en Londres, quien dijo: “esto no puede volver a ocurrir”,



después de un interrogatorio de 6 horas por un accidente de tránsito, ocurrido el 17 de agosto de 1896, en el que murió una señora de 44 años y cuyas posibles causas indicaron que el conductor se encontraba hablando con una pasajera, mientras los testigos afirmaron que el vehículo iba a una tremenda velocidad. El conductor Arthur Edsell aseguró que conducía a 4 millas por hora, es decir, a 6,4 kilómetros por hora.

La complejidad del problema de la inseguridad vial en la actualidad es motivo de estudio a nivel internacional para evitar la siniestralidad de accidentes de tránsito, esta problemática fue examinada y publicados sus resultados por primera vez por las autoridades de Suecia en el año de 1997, lo cual hizo que los demás países del mundo se interesaran en lo que ellos denominaron “visión cero”, tema ampliamente expuesto por la Asociación Española de la carretera, que la describe como una política de Estado que gestiona las medidas necesarias para lograr los objetivos de reducción de muertos y heridos graves, este tratamiento de la inseguridad de tránsito hizo que se aplicara la visión en la mayoría de países de la ONU, haciendo eco en Guatemala y participando de lo que cita Fernández Ordóñez (2014): “Nadie debería morir o ser herido de gravedad en las carreteras suecas”. (p.22)

1.3.2. Teorías que explican por qué ocurren los hechos de tránsito

La problemática de la inseguridad vial en Guatemala y los accidentes de tránsito, se consideran convenientes para estudiarlos desde las teorías que explican la ocurrencia de los accidentes en general, mencionándose entre ellas, las siguientes:

Fernández Ordóñez, expone la “Teoría de los accidentes como simples elementos aleatorios”:

La teoría de los accidentes como simples elementos aleatorios se registra en el libro titulado *La Ley de los Pequeños Números* de Bortkiewicz publicado en 1898 y en el cual se demuestra que la distribución de muertes

por cozo de caballo en el ejército prusiano era prácticamente aleatoria. Este concepto condujo a la idea de que los accidentes son eventos aleatorios sobre los cuales las personas no pueden tener control. En otras palabras, que la ocurrencia de accidentes es inevitable. (2014, p. 23)



De lo expuesto por Fernández Ordoñez y partiendo de la teoría citada, el accidente de tránsito se deduce que es aleatorio dependiendo de algún suceso casual, del azar o de la suerte, es decir que, tanto el conductor como el pasajero o el peatón no pueden evitar intervenir en la producción del mismo, es una teoría que deja sin intervención a otros elementos como lo son la carretera, el vehículo, las condiciones atmosféricas y otros.

Fernández Ordoñez plantea “La teoría estadística del accidente y la teoría de la predisposición al accidente”.

Esta teoría tuvo su auge durante la Primera Guerra Mundial, cuando se descubrió por parte de Greenwood y Yule (1920) que se presentaba concentración de accidentes en un número reducido de trabajadores de fábricas de munición. Este enfoque teórico coincidió con el avance de la psicología de Sigmund Freud, y concluyó que mediante pruebas psicológicas es posible identificar a las personas más propensas a tener accidentes. Esta idea predominó en la investigación de accidentes entre 1920 y 1950. (2014, p. 23)

Estas teorías indicaron que es posible identificar a las personas más propensas a tener accidentes y, por tanto, hay que negarles el acceso a las actividades en las cuales pueden provocarlos. Se pasó de afirmar que los accidentes son esencialmente aleatorios a señalar que son por culpa de unas pocas personas con ciertas características propias. Esta teoría atenta contra principios fundamentales contenidos en la Constitución Política de Guatemala, pues todos los habitantes son



iguales ante la ley, existe la libertad de locomoción y del libre tránsito en todo el territorio nacional.

Expresa Fernández Ordóñez: “La teoría causal de los accidentes”:

Esta teoría sostuvo que es indispensable conocer las causas reales de los accidentes para poder prevenirlos y concluyó que los accidentes son normalmente eventos multicausales. De igual manera, indicó que los errores humanos son los que contribuyen a la mayoría de los accidentes. Estas afirmaciones generaron, a partir de 1950, la orientación a culpar a los conductores de vehículos y a los usuarios viales, prácticamente por la gran mayoría de los accidentes. En la actualidad esta teoría en accidentología vial, es estudiada desde el punto de vista de la multicausalidad, en cuanto que no solo es culpa del conductor, pasajeros o peatones, también se determina que hay factores externos a ellos, como lo son el mal estado de las vías, la mala señalización y las condiciones atmosféricas adversas, entre otras. (2014, p.23)

Fernández Ordóñez, indica que: “La teoría de sistemas y la teoría epidemiológica del accidente, como teorías surgieron en los años 50 y tuvieron su mayor auge entre 1960 y 1980”. (2014, p. 23)

La idea básica de la teoría de sistemas es que los accidentes se producen como resultado de desajustes en la interacción entre componentes de un sistema complejo. En el caso de los accidentes de tránsito, se puede entender que se ocasionan no solo porque los usuarios cometen errores sino porque el sistema no está diseñado ni implementado apropiadamente a las condiciones humanas de quienes lo utilizan. Este concepto incorporó a la infraestructura vial y al vehículo como elementos claves para avanzar en la búsqueda de soluciones, y lograron que se alcanzara mayor eficacia en los resultados de reducción de víctimas por accidentes de tránsito en los países que decidieron aplicar las medidas con rigor.



En relación con la teoría de la epidemiología, entendida como el tratado de las epidemias y desarrollada como una disciplina científica dedicada al estudio de los determinantes, la distribución, la frecuencia, las predicciones y el control de los factores vinculados a la salud y a la enfermedad de los seres humanos, ha contribuido enormemente a la descripción y explicación del problema de la inseguridad vial, pues se considera que las lesiones leves, graves y gravísimas como son tipificadas en el Código Penal guatemalteco, son parámetros para identificar los traumatismos o muertes como una epidemia en la nación. (2014, p. 23)

En su análisis, Fernández Ordóñez explica: “La teoría conductual del accidente, incluyendo la teoría del homeostasis del riesgo” (2014, p.23), y lo relaciona con la conducta de la persona y del riesgo de cualquier actividad en que se involucre.

Tomando en cuenta la explicación de Fernández Ordóñez (2014, p .23), se considera necesario indicar que la teoría conductual es más reciente y se ha enfocado al comportamiento individual de los usuarios como factor crítico determinante en la ocurrencia de los accidentes de tránsito. En esta teoría se pueden identificar elementos importantes en la producción de un accidente de tránsito, como la conducta de las personas, que en el caso guatemalteco no es la más idónea ya que se desconocen las leyes de tránsito, no reciben educación vial, ni pasan por exámenes rigurosos que alienten a un buen comportamiento en la conducción de los automotores. (2014, p. 23)

Fernández Ordóñez explica que la Teoría de la Homeostasis del Riesgo (THR) establece que, en cualquier actividad, la gente acepta cierto nivel de riesgo estimado subjetivamente, para su salud, seguridad y otros bienes que valora, a cambio de los beneficios que recibe de la actividad: transporte, trabajo, comer, beber, uso de drogas y otras actividades. Esta teoría se fundamenta indicando que el único factor que puede conllevar cambios significativos y duraderos en la reducción del número de accidentes



por unidad de tiempo es el interés colectivo de la población por una mayor seguridad, el caso del país, es que, a los usuarios de la vía pública, no les interesa si se reduce o no los accidentes de tránsito, mientras no les suceda a ellos. (2014, p. 23)

A comienzos del siglo XXI, prácticamente se reconoce y se declara la siniestralidad vial como un problema de salud pública a nivel mundial que ocasiona demasiado sufrimiento humano y un fuerte impacto negativo en lo social y en lo económico, especialmente, en los países con menor grado de desarrollo. En este contexto, la ONU promulgó la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (c) y señaló cinco pilares de acción en relación con el tema: la gestión institucional, las vías, los vehículos, los usuarios y la atención a las víctimas.

Guatemala no es ajena al movimiento mundial para la prevención de la siniestralidad vial, por lo que, con base en las recomendaciones y directrices emanadas de los consensos de los países participantes en las cumbres que se llevaron a cabo sobre el tema, ha tomado las medidas para atender el problema y su tratamiento, con el reforzamiento de leyes y creación de algunas unidades que atienden dichas directrices.

1.3.3. Factores que intervienen en la accidentología vial

Las intervenciones de los estados parte en las cumbres mundiales y regionales, sobre la accidentología vial para disminuir los accidentes con causas fatales o lesiones traumatológicas, han sido tomadas en cuenta para solucionar el problema en Guatemala, por lo que se han implementado medidas que tiendan a la disminución de la siniestralidad vial, a través de instancias creadas para tal efecto, en donde se ha analizado los factores que inciden en los accidentes de tránsito, pudiendo determinar que el país posee la legislación que regula lo relacionado a la accidentología vial, pero carece de una entidad que lleve a cabo los expertajes para determinar las causas de los accidentes de tránsito.



Los factores que, en la teoría y la práctica intervienen en la accidentología vial, se resumen en los siguientes:

A) El factor humano

Se considera que el factor más importante en la accidentología vial, es el ser humano, puesto que es él quien circula en las vías ya sea como conductor, pasajero o peatón, siendo el objeto final en la disminución de los accidentes de tránsito, la seguridad que se busca en sus desplazamientos y la protección a la vida por parte del Estado. Es aquí cuando el factor humano es el más importante en el análisis en los accidentes de tránsito, porque se puede determinar que el conductor ha tenido un fallo en el desempeño de las habilidades requeridas para conducir y como tal se produjo ese accidente o que el peatón fue imprudente en el uso de las vías.

El error humano en los accidentes de tránsito resulta ser parte de un proceso final, en el cual se concatenan una serie de eventos, condiciones y conductas, que dan lugar a una serie de factores de una compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo, las vías, señales preventivas y las condiciones ambientales, que intervienen en la producción del accidente; se podría citar como elementos participantes en el factor humano, la ingesta de alcohol, drogas o estupefacientes, la fatiga o las distracciones, pero sería un grave error considerar que solo esos elementos participan en los accidentes, puesto que de manera inseparable podemos citar que participan los vehículos, la infraestructura vial, la supervisión policial y especialmente el sujeto que maneja el vehículo.

En la actualidad y a nivel mundial, una de las mayores causas de los accidentes de tránsito es la ingesta del alcohol al volante, especialmente en personas jóvenes, lo cual ha sido motivo de preocupación de los gobiernos que han incrementado los controles de alcoholemia, controles policiales y legislación rigurosa para combatir este flagelo, a nivel estatal han implementado políticas públicas de seguridad vial,



que van dirigidas a mejorar la conducta de los conductores, implementación del denominado carné por puntos y reformas en los códigos tanto penales como de tránsito.

Las sanciones de tránsito tienen un claro efecto preventivo en la siniestralidad, distinguiéndose de una función general de advertencia a los conductores, para que eviten ser sancionados nuevamente, como una función específica que consiste en que se vean afectados económicamente, esta medida represiva que representa la infracción impuesta surte efectos preventivos en el comportamiento humano con una función primordial de la tutela jurídica, protegiendo el derecho a la vida de los conductores, el derecho a circular y usar las vías de manera moderada y segura.

B) El factor vía

El Estado es el garante de la locomoción y tránsito de los habitantes del país, dentro de sus políticas públicas en relación con el tema de la infraestructura vial, pone a disposición de sus gobernados la vía y su entorno, en el que se pueden distinguir al menos dos tipos de elementos importantes para la seguridad vial:

- Los elementos estables de la calzada (trazado, pavimentación, número de carriles, señalización y otros); y
- Elementos cambiantes, entre los que se incluyen informes sobre los factores climatológicos, condiciones de visibilidad o las incidencias del tráfico.

La experiencia mundial en la accidentología vial, demuestra que la vía es un elemento que participa en un pequeño porcentaje en los accidentes en relación con el factor humano, las vías convencionales son las que tienen doble sentido, por lo que son las que soportan la mayor cantidad de accidentes graves y fallecidos, por el mayor uso, cantidad de vehículos y mayor exposición de los usuarios, caso contrario las autopistas que son fluidas, amplias y con menor cantidad de usuarios, están menos propensas a los accidentes de tránsito.



La vía es el escenario donde el tráfico se desarrolla, siendo el ser humano el actor principal: como conductor, peatón o pasajero, el conductor, sea de un vehículo automotor o a tracción humana, se desplaza en un entorno rodeado de una serie de elementos que deben permitir que ese conductor conduzca sin esfuerzo, de manera natural y exento de situaciones inesperadas, pero la realidad de las carreteras, calzadas, calles y avenidas del país, son de gran riesgo de siniestralidad por las condiciones de las mismas.

C) El factor vehículo

El vehículo es un factor muy importante en la siniestralidad, especialmente cuando el propietario no le ha dado el mantenimiento adecuado, aquí vemos que el factor humano surge nuevamente como responsable de un posible fallo del vehículo por su negligencia, al no cumplir con los estándares de mantenimiento recomendado por el fabricante. Los vehículos modernos vienen dotados de tecnología de punta, que ayuda a registrar posibles fallas en frenos, equipos de prevención y estados climáticos, todo lo cual asiste al conductor para evitar un accidente.

También es importante citar que, el período de uso del vehículo, especialmente a partir de los 10 años, lo hace propenso a que este expuesto a un accidente de tránsito, por desgaste de piezas, desajuste de sus motores o simplemente por no tener las tarjetas de circulación autorizada por el Estado para la circulación de esos modelos en relación con los años de uso; la renovación del parque vehicular de un país, es una obligación constante de las autoridades, por lo que es conveniente normar qué años pueden circular y qué años no. Internacionalmente, se han realizado estudios en los que se determinó que entre más años tenga el vehículo, es mayor el riesgo que tiene la persona a la hora de un accidente, pues este ha sido sometido a presiones o fricciones que desgastan su estructura.



1.3.4. El costo económico y social al país

La pérdida de vidas y de la salud de las personas, lejos de ser un coste moral, representa un costo económico, social y familiar, los siniestros viales representan un gasto económico alto, en función de gastos sanitarios, indemnizaciones, perdidas laborales, reparaciones, gastos administrativos, seguros y funerarios en el peor de los casos. Si bien las pérdidas de vida o traumas severos entrañan una serie de daños emergentes y de lucro cuando las víctimas son hospitalizadas y no poseen seguros, la valoración material al final es cubierta por las familias, seguros en el menor de los casos y por personas altruistas que ayudan en el percance.

La accidentología vial presenta muchas consecuencias negativas para los conductores involucrados, el país y terceros afectados, los costos socio-económicos son variados, para algunos los daños materiales de sus vehículos, el pago de indemnizaciones, la detención preventiva o cárcel por la comisión de un delito en el hecho de tránsito, para el Estado la hospitalización de personas accidentadas oscila en costos altísimos para su recuperación y en los terceros afectados, que sin intervenir directamente en el accidente, sufren pérdidas económicas en su bienes materiales, vehículos, mercaderías, pago de deducibles y otras garantías a pagar.

El costo económico y social por accidentología vial, se puede estimar que afecta al sector público y al sector privado, en Guatemala durante el año 2018, las estadísticas del Instituto Guatemalteco de Seguridad Social (IGSS), reflejan que atendieron a 73 mil personas de accidentes de tránsito y el costo promedio por paciente fue de treinta y siete mil quetzales cuando no necesitaba una rehabilitación posterior, y cuando el paciente presenta traumas que requieren atención médica especializada pueden llegar a generarse gastos de hasta cien mil quetzales, aproximadamente.

El IGSS otorga prestaciones en dinero al afiliado a partir del segundo día de la suspensión temporal del trabajo, correspondiente a los dos tercios del salario base diario, según planillas de Seguridad Social, en caso de accidente le otorga al afiliado



como máximo, ciento veinte quetzales diarios, también poseen una prestación ulterior que consiste en una prestación económica única que se otorga en caso de incapacidad permanente por mutilación, daño físico irreparable o trastorno funcional definitivo derivado de un accidente.

El sector público a través del Observatorio Nacional de Seguridad del Tránsito (ONSET), del 1 de enero al 1 de febrero de 2021, reporta que se registraron 549 accidentes de tránsito, lo que representa una reducción de 297 en comparación con el mismo período del año pasado (846); es decir, una baja del 35 %, según estadísticas de dicho Observatorio Nacional. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), en Guatemala hay 7 muertes diarias por hechos de tránsito, refiriendo que aproximadamente son 2,500 personas muertas por esta causa.

Según los informes de accidentología vial, proporcionada por las diferentes instancias internacionales, nacionales y regionales, al comparar con el resto de los países de Latinoamérica, Guatemala se encuentra dentro de los que reportan mayor cantidad de muertes por accidentes viales. También reportan que el promedio de una hospitalización y rehabilitación de quienes sufren accidentes de tránsito, representan alrededor de una inversión de setenta y siete mil quetzales y ocupan el 9 % de las camas hospitalarias tanto en el sector público y privado, siendo esta última opción la que las personas prefieren.



CAPÍTULO II

Marco de legislación nacional e internacional

2.1. Legislación nacional

2.1.1. Constitución Política de la República de Guatemala

En lo relacionado con los hechos de tránsito, la máxima normativa de Guatemala garantiza a los ciudadanos el debido proceso como garantía constitucional, aplicando las mismas normas utilizadas en los procesos por delitos o faltas comunes. En dicho texto constitucional se cita que las personas pueden transitar libremente en el territorio de la nación, no debiendo ser interrumpidos por las autoridades sin ser debidamente notificados de la causa de detención y que se le haga saber qué derechos tiene como tal, por lo que la libertad de locomoción lo fundamenta el Estado de Guatemala, dentro de las garantías y derechos fundamentales que le otorga a los habitantes de la República de Guatemala entre las cuales, se puede referir la libertad de locomoción que se establece en el artículo 26 constitucional, respecto a que toda persona tiene libertad de entrar, permanecer, transitar y salir del territorio nacional (1985) limitando a los guatemaltecos de dicho derecho únicamente en los casos establecidos por la ley de la materia.

El artículo citado, en el párrafo anterior, se considera el fundamento legal para que las personas ejerzan el derecho de movilizarse por el territorio guatemalteco sin obstáculos, sea que lo realicen a pie, en vehículos de dos, tres o cuatro ruedas o vehículos comerciales. En ese desplazamiento en el territorio nacional, los habitantes del país quedan expuestos a incurrir en la siniestralidad vial, resultando involucrados en algún hecho de tránsito, como conductores, pasajeros o peatones, pudiendo convertir su actuar de conformidad con la ley, en un delito o falta, y de las lesiones que se le produzcan a la o las personas involucrados, estas pueden ser tipificadas como lesiones culposas, mismas que pueden ser leves o graves, inclusive generar lesiones tan graves que puedan poner en riesgo la propia vida de las personas, por lo que a la hora de suceder estos hechos de tránsito, pueden dar



lugar a que los participantes en el mismo, sean puestos a disposición de los tribunales de justicia quedando sujetos a un proceso penal, conforme al Código Procesal Penal, Código Penal, la Ley de Tránsito y su reglamento, por lo que el Estado de Guatemala, garantiza a través del texto constitucional del artículo 203 la justicia para los habitantes de la República, obligando a los órganos jurisdiccionales a impartirla, limitando su actuar a los preceptos constitucionales y las leyes de la República, los tribunales de justicia con exclusividad tienen la potestad de “juzgar y promover la ejecución de lo juzgado” (1985).

En materia de tránsito, los tribunales de justicia, conocerán los procesos penales, dependiendo de la magnitud de los resultados y el o los bienes jurídicos legalmente tutelados, que se encuentren dañados como consecuencia de la infracción de las leyes de tránsito, aplicando la ley de conformidad con lo establecido en el Código Penal y Código Procesal Penal, cuando se trata de infracciones leves que tienen como consecuencia jurídica la aplicación de una multa de tránsito se ha delegado en los juzgados municipales, el conocimiento y sanción de las mismas.

La Constitución garantiza el debido proceso a través del Organismo Judicial, dotándolos de total independencia para cumplir con el mandato de administrar justicia, al tener la exclusividad la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado, se está facultando a los jueces para resolver conflictos de diferente índole, siempre que se encuentren dentro del ámbito de competencia designada a su judicatura, además, los jueces son acompañados en su labor por personal auxiliar que coadyuve a la investigación y verificación de la verdad en el caso particular de los hechos de tránsito; con relación a las infracciones de tránsito que repercuten en una sanción pecuniaria, multa por violentar el reglamento de tránsito, las municipalidades de los municipios de Guatemala, cuentan con jueces municipales que ejecutan las sanciones impuestas por los agentes municipales de tránsito.

En lo relacionado a la administración de justicia en materia de tránsito, la Constitución Política de la República, determina que los tribunales comunes

conocerán de todas las controversias de derecho proveniente de litigios, así mismo dará lugar a que los tribunales intervengan en conjunto o a requerimientos de estos, especialmente en los juzgados de paz y de primera instancia; en las actividades en las que el Estado o el municipio, tengan que actuar en función de la seguridad vial, el Organismo Ejecutivo fundamentado en la ley, a delegado al Ministerio de Gobernación por medio de la Policía Nacional Civil, para que inicie las primeras diligencias en los hechos de tránsito, en el caso de los municipios se encuentra regulado que las Policías de Tránsito de todo el país, puedan intervenir en la prevención de las infracciones de tránsito y en los accidentes que se haya realizado, con las limitaciones que la misma ley les impone.

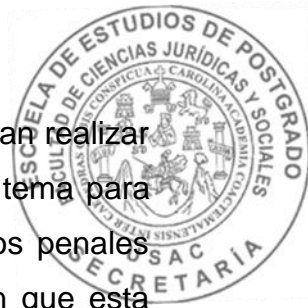


2.1.2. Ley del Organismo Judicial

2.1.2.1. Función de los órganos jurisdiccionales en la resolución de procesos penales relacionados con hechos de tránsito

Los órganos que integran el Organismo Judicial tendrán las funciones que le confiere la Constitución Política de la República, las leyes y los reglamentos, así como las que le asignen otras leyes. La Ley de Tránsito establece los parámetros bajo los cuales se conducirán los conductores, peatones, pasajeros, vehículo de dos o más ruedas, transporte público y privado, así como también transporte de carga, por lo que la función jurisdiccional para el conocimiento de hechos de tránsito, se ejerce con exclusividad absoluta por la Corte Suprema de Justicia y por los demás tribunales establecidos por la ley, a los cuales corresponde la potestad de juzgar y promover la ejecución de lo juzgado.

Ante este imperativo legal, se puede referir que la Ley del Organismo Judicial de Guatemala, Decreto 2-89. (28 de marzo de 1989) contempla la delimitación de la acción de los órganos jurisdiccionales, en el artículo 62 se establece que los tribunales solo podrán ejercer su potestad en los negocios y dentro de la materia y el territorio que se les hubiese asignado, es de resaltar que esta normativa apertura



la posibilidad de dictar providencias en los casos que conozca y se deban realizar en un territorio distinto al de la sede jurisdiccional. Se analiza el este tema para poder establecer a quién corresponde el conocimiento de los procesos penales relacionados con hechos de tránsito, pudiendo arribar a la conclusión que esta clase de procesos les corresponde a los juzgados de paz en primera instancia, teniendo dentro de sus atribuciones, diligenciar al tribunal correspondiente en el caso de una condición de gravedad o muerte de las personas que intervinieron en el hecho de tránsito.

Así mismo, la Ley del Organismo Judicial de Guatemala (1989), en su artículo 68 refiere que los jueces recibirán todas las declaraciones y presidirán todos los actos de prueba, lo que ampara el principio de inmediación procesal, generando la obligación para estos intervinientes, de conocer directamente de las actuaciones que obran dentro de las carpetas judiciales bajo su cargo, tomando la responsabilidad por los daños que puedan ocasionarse por su negligencia. En los hechos de tránsito es notoria la presentación inmediata de los involucrados y pruebas físicas, tecnológicas o testimoniales para instruir el proceso en búsqueda de la verdad y del responsable en la comisión del hecho.

Además, la Ley del Organismo Judicial de Guatemala (1989), en su artículo 95 regula que dentro de las atribuciones asignadas a los jueces de primera instancia que deben conocer de los asuntos asignados por razón de su competencia, conocer las causas de responsabilidad cuando proceda. Por lo anteriormente mencionado, los juzgados de primera instancia penal, tendrán dentro de sus obligaciones conocer los hechos de tránsito, que conlleven la comisión de un hecho delictivo, en donde las personas que intervinieron en el mismo, hayan producido lesiones leves, graves y gravísimas o incluso la muerte. Los jueces y tribunales pueden comisionar para diligencias determinadas al Ministerio Público y a la Policía Nacional Civil a través de sus expertos y peritos en diferentes ciencias, para que lleven a cabo o presenten peritajes realizados en el sitio del suceso.



2.1.3. Código Procesal Penal

2.1.3.1. Auxiliares de la investigación

El Código Procesal Penal establece que los auxiliares de la investigación serán; el Ministerio Público, la Policía Nacional Civil y los peritos en sus diferentes ramas, también contempla la posibilidad para que las partes que intervienen en el proceso, puedan solicitar la intervención de expertos en diferentes ciencias, artes u oficios, para que a través de sus conocimientos aporten elementos que ayuden al juzgador a interpretar los hechos en búsqueda de la verdad. En ese sentido el Código Procesal Penal, contenido en el Decreto 51-92 (7 de diciembre de 1992), en su artículo 107 regula que dentro de las funciones del Ministerio Público, se encuentra desarrollar las actuaciones investigativas que considere pertinentes, esto con el auxilio de la Policía Nacional Civil durante el procedimiento preparatorio con el objeto de esclarecer un hecho delictivo; así mismo, el artículo 107 Bis que fue adicionado al Código Procesal Penal por el artículo 4 del Decreto 7-2011 del Congreso de la República, confiere la posibilidad de intervención en cualquiera de las instancias del proceso penal sin restricción alguna y sin el acompañamiento del agente fiscal, a los auxiliares fiscales, que tengan la calidad de abogados.

En ese sentido, la Policía Nacional Civil tiene la atribución por mandato legal de auxiliar en la investigación al Ministerio Público, específicamente realizando diligencias investigativas en el sitio del suceso donde ocurrió un hecho de tránsito y resultaron personas lesionadas o muertas, para ello el Código Procesal Penal guatemalteco en su artículo 112, faculta a la Policía Nacional Civil para apoyar en el proceso investigativo de un injusto penal perseguible de oficio, para que evite que un delito tenga consecuencias posteriores, que en la manera de lo posible pueda identificar al o los sindicados y recabe los indicios útiles que permitan esclarecer el hecho. Es decir que, la Policía cuando toma un procedimiento relacionado a un hecho de tránsito está facultada para hacer las investigaciones iniciales de campo



en el sitio del suceso, con la finalidad de evitar que existan consecuencias ulteriores al hecho, identificar a los responsables y levantar evidencia del ilícito.

Los intervinientes en los hechos delictivos relacionado al tránsito, pueden o no estar de acuerdo con los expertos que proponga el Ministerio Público, en este caso y de conformidad con el Código Procesal Penal guatemalteco, artículo 141 pueden requerir el auxilio de uno o más consultores vertidos en ciencia, arte u oficio que les permita contar con el apoyo profesional adecuado conforme a la temática investigativa que se pretenda resolver.

El consultor técnico tiene la facultad para presenciar las pericias, con la posibilidad de realizar observaciones durante el desarrollo de la misma, en cuyo caso, los peritos dejarán constancia de cada observación que realicen. En los debates, este sujeto procesal tendrá facultad para asistir a la parte que requirió sus servicios, teniendo atribución inclusive, para poder interrogar directamente a los peritos, traductores o intérpretes, pudiendo establecer su propia conclusión sobre la prueba pericial, siempre bajo la dirección de quien lo propuso.

2.1.4. Código Penal

La ley sustantiva en materia penal es el Código Penal, Decreto 17-73 (27 de julio de 1973), el cual contiene una serie de conductas socialmente relevantes, dentro de las que se contemplan también ilícitos que castigan la infracción de las normas de tránsito vehicular, que repercuten en la comisión de un hecho delictuoso perseguible penalmente, dentro de los injustos penales que protegen la seguridad del tránsito se puede mencionar el delito de responsabilidad de conductores que se encuentra regulado en el artículo 157 del Código mencionado, el cual fue creado para sancionar a los conductores que manejen vehículos bajo efectos de alcohol o droga, o en el caso de las personas que conducen sus vehículos con temeridad manifiesta, poniendo en riesgo la integridad de las personas y la tranquilidad social, el contenido de esta norma se reafirma con el artículo 15 del Decreto 45-2016 del Congreso de



la República, Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, que contempla la aplicación de una multa y cancelación de licencia de conducir como sanción para las personas que conduzcan un vehículo automotor en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes y la aplicación de la misma sanción para quien conduzca un vehículo automotor con temeridad o impericia manifiesta o en forma imprudente o negligente, poniendo en riesgo o peligro la vida de las personas, su integridad o sus bienes o causando intranquilidad pública, o no poseyere o portare la respectiva licencia de conducir, bajo las condiciones pertinentes al tipo de vehículo que conduce.

El delito de responsabilidad de conductores fue ampliado a través del Artículo 157 BIS. (Adicionado por Artículo 4, del Decreto 23-2001, del Congreso de la República) en el sentido de prohibir a las personas conducir un vehículo de transporte colectivo sin la licencia de conducir respectiva, esto para evitar que personas inexpertas conduzcan esta clase de vehículos, estableciendo como consecuencia jurídica para los infractores de esta norma, una pena de prisión de seis meses a un año y una multa de tres mil a cinco mil quetzales, pero la consecuencia jurídica se extiende además, al propietario o el responsable de la dirección de la empresa que preste servicio de transporte que contrate conductores de vehículos de transporte colectivo a sabiendas que no poseen la licencia correspondiente, aplicando penas incluso del doble de tiempo señalada para los conductores que infrinjan la norma referida.

En los artículos citados, el legislador catalogó la reincidencia como una acción agravada para los infractores, además hizo la distinción de la responsabilidad en los conductores particulares o conductores de vehículos colectivos de pasajeros o carga, circunstancias en que se produjo el hecho de tránsito, si los conductores se dirigían en su estado normal o en el caso de lesiones o daños a las personas y propiedad privada, estableciendo que como consecuencia de lo anterior, los conductores podrán ser sancionados con prisión, la suspensión temporal o cancelación definitiva de la licencia de conducir.



En caso de que el propietario del vehículo involucrado en un hecho de tránsito, sea persona individual o jurídica, se le cancelará la licencia de operación de transporte público; sin perjuicio de la reparación civil que con ocasión de la conducta corresponda a quien resulte víctima del hecho, la cancelación de la tarjeta de operación de vehículo para los casos determinados, también los propietarios quedan expuestos a las acciones administrativas que para el efecto establezca la Superintendencia de Administración Tributaria.

El Código Penal provee normas pertinentes para aquellos hechos de tránsito donde participen otras personas diferentes a los conductores, que ponen en riesgo a las personas a través de sus acciones, estableciendo condiciones y sanciones para los infractores a la ley penal y ley de tránsito, asignando el epígrafe de responsabilidad de otras personas al artículo 158. (Reformado por Artículo 9 del Decreto 8-2014 del Congreso de la República) norma legal que sanciona con pena de multa de un mil (Q.1,000.00) a cinco mil Quetzales (Q.5,000.00) y una pena privativa de libertad de un año, a quien pusiere en grave e inminente riesgo o peligro la circulación de vehículos mediante el derramamiento de sustancias que puedan provocar derrape vehicular o que puedan producir incendio, mutación o destrucción total o parcial, de la señalización o por cualquier otro medio, o no restableciendo los avisos o indicadores de seguridad de la vía, cuando por circunstancias necesarias debieron ser interrumpidos o removidos.

Aplicando la misma pena a quienes creen retornos viales o realicen cualquier recorte a los arriates centrales de las carreteras CA, RN, RD; sin que medie autorización de la Dirección General de Caminos, así como los incitadores de colocación de túmulos, toneles u otros obstáculos en las carreteras del país, sin autorización de la relacionada Dirección, o quienes con sus actos impidan el retiro de los mismos.

Es muy común que, en la prestación de servicios públicos o privados, las personas creen sus propias líneas de transporte, sin contar con las licencias respectivas, por



ello es que se adicionó al Código Penal lo relativo a la explotación ilegal de transporte urbano o extraurbano de personas, estableciendo las condiciones y sanciones para los infractores a la ley penal y ley de tránsito, extendiendo la responsabilidad de otras personas, conforme el contenido del artículo 158 Bis (Adicionado por Artículo 16 del Decreto 45-2016 del Congreso de la República).

Estableciendo una consecuencia jurídica a las personas que exploten en cualquier forma servicio público de transporte colectivo de pasajeros o de carga, sin haber llenado todos los requisitos establecidos en la ley y sin contar con la autorización correspondiente, misma que representa la aplicación de una multa de diez mil (Q.10,000.00) a cien mil (Q.100,000.00) Quetzales. Castigando la reincidencia, con una pena privativa de libertad de dos (2) a cinco (5) años.

El Código Penal, respecto a los intervinientes en hechos de tránsito que se lleven a cabo en las calles y carreteras del país, es amplio al considerar los delitos de homicidio culposo, regulado en el artículo 127 (Reformado por Artículo 1 del Decreto 23-2001; y el artículo 13 del Decreto 45-2016, ambos del Congreso de la República) que contempla una pena de prisión de dos (2) a cinco (5) años para los autores de dicho injusto penal; las lesiones culposas reguladas en el artículo 150 (Reformado por Artículo 2 del Decreto 23-2001; y por medio del artículo 14 del Decreto 45-2016, ambos del Congreso de la República). Regulando una sanción para quienes provoquen lesiones por culpa (negligencia, imprudencia o impericia), aun cuando sean varias las víctimas del mismo hecho, de tres (3) meses a dos (2) años de prisión, agravando la responsabilidad del conductor si se establece que la persona conducía el vehículo bajo influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes o estado de ebriedad, que afecten la personalidad del conductor, o en situación que menoscabe o reduzca su capacidad mental, volitiva o física, en esta situación el legislador pensó en aplicar una sanción mixta que represente además de la privación de libertad, una multa de cinco mil (Q.5,000.00) a veinticinco mil (Q.25,000.00) Quetzales y la suspensión de la licencia de conducir de seis (6) meses a dos (2) años.



Es de hacer notar que, para los pilotos de transporte colectivo o de carga, que estén involucrados en la comisión de un hecho de tránsito en las circunstancias expuestas anteriormente, se agrava la consecuencia dado que se les sancionaría con una pena de prisión de tres (3) a cinco (5) años y cancelación de la licencia de conducir de seis (6) meses a tres (3) años o por el tiempo que dure la condena. En caso de reincidencia, la sanción de prisión y cancelación de la licencia se duplicará.

Se puede determinar que los delitos contra la seguridad del tránsito, son ampliamente tratados en los artículos citados, especificando la responsabilidad de los conductores y la responsabilidad de otras personas. También el Código Penal, tipifica lo concerniente, a la sanción con el doble de la pena prevista, si el delito se causare por pilotos de transporte colectivo en cualquiera de las circunstancias relacionadas.

Sin entrar a conocer el tema de la extraterritorialidad de la ley penal, se considera conveniente hacer mención a lo que el Código Penal regula en materia de tránsito en territorio distinto al de Guatemala, indicando que, salvo lo establecido en tratados internacionales, este código se aplicará a toda persona que cometa delito o falta en el territorio de la República o en lugares o vehículos sometidos a su jurisdicción, en este caso se podría citar vehículos diplomáticos o de personas guatemaltecas que conduzcan en el extranjero. También afirma que, por delito cometido en nave, aeronave o cualquier otro medio de transporte guatemalteco, cuando no hubiere sido juzgado en el país en el que se cometió el delito, podrá ser procesado por ello en el país de conformidad con las normas procesales vigentes.

La ley penal en relación con los peritos en accidentología vial pueden incurrir en falsedad material, falsedad ideológica, falsificación de documentos privados, usurpación de funciones, incumplimiento de deberes, soborno de árbitros, peritos u otras personas con función pública e Inhabilitación especial entre otros, además de las sanciones previstas en la ley para los sobornados, se aplicará a estos la pena accesoria de inhabilitación especial por doble tiempo de la pena privativa de libertad;



la ley penal tipifica el falso testimonio, diciendo que: comete falso testimonio, el testigo, interprete, traductor o perito que, en su declaración o dictamen ante autoridad competente o notario, afirmare una falsedad, se negare a declarar estando obligado a ello u ocultare la verdad; quedando el perito expuesto al encubrimiento propio, por ayudar al autor o cómplice a eludir las investigaciones de la autoridad o sustraerse de la pesquisa de esta.

2.1.5. Ley orgánica del INACIF

La Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala – INACIF-, fue emitida mediante Decreto número 32-2006, del Congreso de la República de Guatemala, con fecha treinta y uno de agosto de dos mil seis y enviada al Organismo Ejecutivo, para su sanción, promulgación y publicación con fecha catorce de septiembre del año dos mil seis. La ley citada tiene como objeto principal la creación del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, que podrá denominarse INACIF, como una institución auxiliar de la administración de justicia, con autonomía funcional, personalidad jurídica y patrimonio propio. Teniendo competencia a nivel nacional y la responsabilidad en materia de peritajes técnicos científicos de conformidad con la Ley.

2.1.5.1. Regulación legal para el funcionamiento del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala.

La Constitución Política de la República de Guatemala establece como deberes fundamentales del Estado, garantizar a los habitantes de la República la vida, la libertad, la justicia, la seguridad, la paz y el desarrollo integral de la persona humana, Guatemala como un Estado garante de estos principios constitucionales, a partir del año 2006, luego de varios debates, estudios, consensos y acuerdos para contar con una institución profesional, autónoma, especializada y que concentrará todos los servicios forenses útiles para la investigación criminalística, se propuso realizar todas las diligencias necesarias para la posibilidad de su creación.



Es así, como el Organismo Ejecutivo en coordinación con el Organismo Judicial, luego de poder determinar la necesidad urgente de la creación de un Instituto de ciencias forenses, que aglutinará los laboratorios e instituciones criminalistas dispersas en diferentes instituciones del Estado, consideraron la creación de un Instituto totalmente autónomo y con presupuesto propio, por lo que el Organismo Judicial traslado al Congreso de la República la iniciativa de ley 3184, que contenía la creación y funcionamiento del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, siendo realidad su creación, a través del Decreto número 32-2006 del Congreso de la República de Guatemala.

La función principal que le otorga la Constitución de la República de Guatemala a este Instituto, es el de ser el auxiliar de la justicia, que jurisdiccionalmente aporte los medios de prueba válidos y fehacientes en los procesos judiciales y en consecuencia proporcione la cooperación de los expertos y peritos en ciencias forenses, que apliquen los avances tecnológicos, metodológicos y científicos de la medicina legal y criminalística, como elementos esenciales en la investigación criminal y de cualquier otra naturaleza.

Si bien es cierto que la Constitución Política de la República de Guatemala no incluye conceptos relativos a la investigación criminal mediante métodos científicos forenses, el Observador Judicial. No. 87, del año 2012, por medio de Leiva Mazariegos, Luisa María y otros (2012) indica que:

El servicio científico forense (a cargo del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala) no se encuentra taxativamente regulado dentro de la Constitución Política de la República de Guatemala; sin embargo, los principios que le dan vida se encuentran inmersos en las garantías constitucionales que informan el proceso penal guatemalteco, especialmente en lo referente al debido proceso, comunidad de la prueba, publicidad, derecho de defensa, juez natural e independencia judicial. (p. 6)



La intervención del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala esta facultada legalmente por el Decreto 32-2006, del Congreso de la República, en donde se establece que también podrá denominarse INACIF, determinando que es una institución auxiliar de la administración de justicia, con autonomía funcional, personalidad jurídica y patrimonio propio, con competencia en toda la república. El Instituto no puede actuar de oficio en la realización de peritajes dentro de una investigación criminal llevada a cabo en ejercicio de la persecución penal, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley Orgánica del INACIF.

El Instituto únicamente prestará sus servicios profesionales en la forma dispuesta por la ley y a solicitud de aquellos que la misma ley les permita solicitar su intervención para el esclarecimiento de la verdad, por lo que se establece en la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala –INACIF- (14 de septiembre del 2006), en el artículo 29 que el INACIF podrá actuar a requerimiento o solicitud de jueces o tribunales competentes en materia penal; auxiliares y agentes fiscales del Ministerio Público; y, jueces competentes de otras ramas de la administración de justicia.

Esta norma establece que el Instituto de la Defensa Pública Penal, la defensa técnica privada y las partes procesales en el ramo penal, pueden requerir o proponer peritajes del INACIF por medio del Ministerio Público o el órgano jurisdiccional competente, lo cual limita la petición directa, lo que sucede también con la Policía Nacional Civil en el desarrollo de investigaciones preliminares en casos urgentes, toda vez que, estos elementos reporten inmediatamente al Ministerio Público para que sea esta última autoridad la que reciba el resultado de las pericias para dirigir la investigación correspondiente.

2.1.5.2. Peritajes del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala aportados a los procesos penales relacionados con hechos de tránsito



El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala tiene la responsabilidad de la elaboración de peritajes técnico científicos de conformidad con la ley; procesalmente se encuentra sujeto a lo dispuesto en el Código Procesal Penal que regula lo concerniente a la peritación y peritaciones especiales, en su artículo 225 le confiere la autoridad al Ministerio Público o el tribunal para ordenar peritaciones, esto para contar con una valoración explicativa que permita la incorporación de elementos de prueba basados en ciencia, arte, técnica u oficio.

En dicho cuerpo legal se establece, entre otras normas, lo relacionado a la calidad de los peritos, quienes deberán tener título en la materia a que pertenezca el punto sobre el que han de pronunciarse, siempre que la profesión, arte o técnica estén reglamentados. Contempla también en caso de un obstáculo insuperable como el de no contar en el lugar del procedimiento con un perito habilitado, se designará a una persona de idoneidad manifiesta. Señala la obligatoriedad del designado como perito tendrá el deber de aceptar y desempeñar fielmente el cargo, salvo que tuviere legítimo impedimento, en cuyo caso deberá ponerlo en conocimiento del tribunal al ser notificado de la designación. Los peritos deberán ser juramentados al aceptar el cargo.

Las personas, aunque tengan conocimiento de la ciencia, el arte o la técnica, no podrán ser nombradas como peritos cuando tengan limitadas sus facultades mentales o volitivas, que tengan impedimento para declarar como testigos dentro de un proceso penal, que tengan conocimiento previo del hecho, los que se encuentren sancionados con impedimento para ejercer ciencia, arte o técnica en la que deba emitir conclusión y los consultores técnicos en el mismo procedimiento o en otro conexo no pueden ser perito y consultor a la vez.

Así mismo, contempla lo relacionado a la excusa o recusación, como derecho que tienen tanto las personas interesadas en el proceso para recusar al perito o los peritos designados para excusarse de conocer en el caso objeto de peritaje, siendo causas legales para invocar este derecho y para acatar las establecidas por los jueces. El asunto será resuelto en forma de incidente sin recurso alguno por el tribunal o juez que controla la investigación, según el caso. La responsabilidad en la elaboración de peritajes técnico científicos de conformidad con la ley; se encuentra sujeto a lo dispuesto en el Código Procesal Penal que regula lo concerniente a la peritación y peritaciones especiales, pero la ejecución por parte de personal técnico en la materia está legislado a través de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (INACIF, 14 de septiembre del 2006), que con base en el artículo 29, se faculta a los elementos de la Policía Nacional Civil para requerir en forma directa informes o peritajes pero limita su actuar solo respecto a la información relacionada a evidencias obtenidas en allanamientos, aprehensiones, detenciones o secuestros judiciales, esta limitación aparente, fortalece la función de dicho Instituto, en el sentido de que ninguna institución tiene injerencia en sus actuaciones, puesto que la Policía será el eslabón más débil de la cadena de investigación.

También en el capítulo mencionado se encuentran normas que regulan directamente la participación de los peritos en general, por lo que en materia de tránsito también aplican dichas normas, por ejemplo, el artículo 30 establece que el orden de peritaje fijará con precisión los temas de la peritación e indicará el plazo dentro del cual se presentarán los dictámenes, tomando en consideración la naturaleza de la evaluación, la complejidad de su realización y la urgencia de sus resultados; y, el artículo 31 preceptúa que el nombramiento del perito o técnico lo realizará el INACIF, con base en las normas y métodos debidamente establecidos en sus reglamentos correspondientes, en el caso interno de este instituto, la Autoridad Administrativa Superior toma juramento de ley a los profesionales que son designados como peritos.





Una de las características más importantes del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, es “la independencia” que debe tener como institución encargada del servicio forense, pues su total autonomía de las demás instancias u órganos del sector justicia que participan en el proceso penal, le permite ser imparcial para poder emitir informes o dictámenes, creando un ambiente de certeza jurídica que es libre de cualquier duda o sesgo, de dependencia, influencia política, corrupción, subordinación o cualquier otra razón que demerite su actuar, confiabilidad y certeza en los procedimientos técnicos científicos que realiza.

El aporte del proceso científico brindado por dicho Instituto es de altísimo valor probatorio en los procesos judiciales, tomando en cuenta que se realizan basados en ciencia y en los principios que fundamentan su actuar de conformidad con el artículo 4 de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (2006), entre los que se puede referir la actualización técnica del personal, contenida en la literal g) dando pauta a que se pueda generar programas de capacitación para el personal del INACIF, conforme a las posibilidades económicas presupuestarias de la institución, las innovaciones tecnológicas y científicas que permitan una mejora en la prestación del servicio que ofrece. Cuando se refiere a principios se deben entender como la línea directriz o matriz para la aportación de medios probatorios en el proceso penal guatemalteco. Para lograr el objetivo de capacitación de personal técnico y calificado ha obtenido la cooperación de instituciones nacionales e internacionales.

En materia de tránsito, el Instituto está calificado, dotado de personal y equipo especializado para realizar otras peritaciones relacionadas a la identificación de vehículos y trayectoria balística, pero en lo relativo a la accidentología forense actualmente el INACIF no interviene, considerando importante este último peritaje para dotar de sustento las investigaciones que se lleven a cabo en los accidentes de tránsito y que servirán de medios de pruebas de campo o de escritorio, requeridas por los organismos autorizados de conformidad con la ley, puesto que en los métodos de investigación científica se emplean equipos de alta tecnología,



que coadyuvan al esclarecimiento de los hechos de tránsito en los que se vean involucrados conductores y peatones.

Es conveniente mencionar que, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, recientemente realizó una actualización y mejoramiento de su reglamento, para poder tener mayor eficacia en su organización y funcionamiento, mediante el Acuerdo No. CD-INACIF-8-2018. Reformas al Acuerdo Número CD. INACIF-027-2012. Reglamento de Organización y Funcionamiento, en el Artículo 1. Se reforma el Art. 4 del Acuerdo del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, el cual queda así: Artículo 4. Organización...3. Departamento Técnico Científico: 3.1 Unidad de Gestión Forense. 3.2 Clínica forense metropolitana. 3.3. Tanatología Forense Metropolitana. 3.4. Clínica y tanatología Forense Regional. 3.5. Psicología Forense. 3.6. Laboratorio de Criminalística, es conveniente indicar que cada una de estas unidades, clínicas y laboratorios cuentan con subdivisiones para el mejor desempeño científico.

En la investigación realizada se determinó que el Departamento Técnico Científico del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, carece de una unidad para el esclarecimiento de hechos de tránsito y que actualmente tiene legalmente establecido un laboratorio de vehículos, que dentro de sus funciones la más importante es la de identificación de los mismos, control nacional e internacional y peritajes sobre estos, no teniendo el alcance de contar con una central de ingeniería de tránsito, que coadyuvaría de forma científica al esclarecimiento de los hechos de tránsito.

2.1.6. Ley orgánica del Ministerio Público

En la Ley Orgánica del Ministerio Público se establece la organización y las funciones de la Dirección de Investigaciones Criminalísticas (DICRI), en relación con los hechos de tránsito en donde se produzca la comisión de un delito.



2.1.6.1. Función del Ministerio Público en la investigación de delitos cometidos en hechos de tránsito

El Ministerio Público como custodio y protector responsable de los indicios recolectados y pruebas obtenidas en el sitio del suceso o escena del crimen, ha desarrollado una serie de acciones, para evitar la contaminación del mismo y no romper con la cadena de custodia de las pruebas obtenidas en el área del incidente o accidente según sea el caso, en el *Manual de Normas y Procedimientos para el procesamiento de la escena del crimen* del Ministerio Público, se establece que solo ingresarán a la escena, el fiscal a cargo y el personal del grupo de procesamiento de la escena del crimen.

En el *Manual de Normas y Procedimientos para el procesamiento de la escena del crimen* del Ministerio Público, indica que el fiscal a cargo del procesamiento de un sitio del suceso, puede autorizar el ingreso de cualquier persona, posterior al procesamiento de la escena, siempre y cuando sea indispensable para la realización de alguna diligencia investigativa. Y en el caso de que ingresara a la escena alguna persona sin autorización deberá quedar registrada, sin perjuicio de deducirle las responsabilidades legales que le correspondan.

En los hechos de tránsito en donde se produzca la comisión de un hecho delictivo, sería la Dirección de Investigaciones Criminalísticas (DICRI) la responsable de cumplir con la función investigativa, ya que su función se encuentra regulada en la Ley Orgánica del Ministerio Público, siendo los facultados para analizar y estudiar las pruebas que se aporten, pues en dicha ley se establece que la DICRI está integrada por un cuerpo de peritos en las distintas ramas científicas; dependientes del fiscal general de la República y tendrá a su cargo el análisis y estudio de las pruebas y otros medios de convicción que coadyuvan a la investigación de los hechos delictivos.

La DICRI está compuesta por: un Gabinete Técnico, y tres subdirecciones: la Subdirección de Ciencias Forenses, la Subdirección Técnico-Científica y la

Subdirección Criminalística Operativa, considerándose que esta organización le permitiría tener una dependencia exclusivamente para determinar y aportar las estrategias y medios operativos, para disminuir la siniestralidad vial. En el reglamento de organización y funcionamiento de la DICRI del Ministerio Público se establece que la Dirección de Investigaciones Criminalísticas es de carácter ejecutiva y estratégica, encargada de planificar, controlar y ejecutar la investigación operativa, la recolección de evidencias y otros medios de convicción que coadyuven al esclarecimiento de los hechos delictivos que investigan las fiscalías del Ministerio Público.



2.2. Legislación internacional

2.2.1. Función de los órganos jurisdiccionales en la resolución de procesos penales relacionados con hechos de tránsito en el extranjero

La Constitución de la República de Guatemala en relación con la jurisdicción penal, deberá de atender concretamente a los principios de mayor relevancia e interés jurídico y social, para la legitimación de la pena, entre estos principios se pueden citar los siguientes: el principio de necesidad de la intervención, el principio de la protección de los bienes jurídicos y el principio de la dignidad de la persona, por lo que para atender lo dispuesto doctrinariamente por estos principios de aplicabilidad constitucional se considera que el Estado ha suscrito tratados y convenios internacionales para la preeminencia de los derechos humanos sobre el derecho interno y con este fin la Constitución Política de la República de Guatemala, establece en el artículo 46 que, en materia de derechos humanos, los tratados y convenciones aceptados y ratificados por Guatemala, tienen preeminencia sobre el derecho interno, es decir, que mediante esta norma jurídica, existe la posibilidad que el Estado de Guatemala tenga que reconocer los procesos judiciales, resoluciones o sentencias que en el extranjero se dicten por hechos criminales cometidos en hechos de tránsito constitutivos de delito contra las personas y de

igual manera sea reciproca la actividad judicial, cuando los estados parte acepten y ratifiquen esos convenios o tratados internacionales.



Es importante definir lo relacionado a la potestad jurisdiccional y determinar si los tribunales de la República de Guatemala, tienen jurisdicción y competencia para conocer de hechos de tránsito cometidos en el extranjero y sobre los cuales se ha instruido un proceso penal, para ello la jurisdicción es definida por Couture, Eduardo J., como la potestad de juzgar y hacer ejecutar lo juzgado, refiriéndose a ella como la:

Actividad pública realizada por órganos competentes nacionales o internacionales, con las formas requeridas por la ley, en virtud de la cual, por acto de juicio, se aplica el orden jurídico establecido para dirimir conflictos y controversias mediante decisiones susceptibles de adquirir autoridad de cosa juzgada, eventualmente factibles de ejecución. (1960, p. 381)

La jurisdicción internacional no somete la relación controvertida al imperio de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de un país, sino que determina, como precisara, las situaciones jurídicas sujetas a la potestad jurisdiccional del Estado. El conflicto de leyes y conflicto de jurisdicciones refieren en consecuencia a cuestiones distintas, aun cuando con fuerte conexión entre ellas. Cabe distinguir el caso mixto que plantea la interrogante de cuál es el derecho aplicable y el litigio mixto, que da origen a la pregunta acerca de la jurisdicción internacional, es decir, ¿los jueces de qué Estado han de ser competentes para conocer del caso? Sin perjuicio de lo expuesto, cabe advertir que entre jurisdicción internacional y derecho aplicable existe una íntima conexión, que no implica la existencia de un modelo por el que el juez actuante deba aplicar necesariamente su propio derecho, pero sí, que el magistrado actuante deba atenerse a lo dispuesto por su sistema de derecho internacional privado aplicable al caso.



Es conveniente hacer mención que las personas que cometieron hechos de tránsito en los cuales se dieron delitos susceptibles de encarcelamiento y que están siendo procesados en el extranjero o ya fueron condenados, podrán ser solicitados en extradición al país para ser trasladados a requerimiento de los estados parte de este tipo de convenios, para el cumplimiento de la condena o al sometimiento del proceso que se les ha instruido, por lo que es necesario que el juez, atienda lo dispuesto en la Ley Reguladora del Procedimiento de Extradición (2008), que establece el procedimiento de extradición, dando la obligatoriedad a los jueces a regir su actuar conforme a los tratados o convenios internacionales en los que Guatemala sea parte, para los efectos de la ley mencionada, se reconoce como sujetos dentro del proceso de extradición al Ministerio Público; al Organismo Judicial; el requerido y su abogado defensor, en los procedimientos de extradición pasiva.

2.2.2. Función del ente pretensor de la acción penal en la investigación de delitos cometidos en hechos de tránsito en el extranjero

Los habitantes de Guatemala gozan de garantías procesales otorgadas por la Constitución Política de la República y el Código Procesal Penal, atendiendo a las disposiciones legales, se establece el principio de legalidad (*Nullum poena sine lege*) prohibiendo la imposición de una pena que no esté establecida y el principio de legalidad procesal (*Nullum proceso sine lege*) al establecerse que no se podrá iniciar un proceso, tramitarse denuncia o querrela, sino por actos u omisiones calificados previamente como delitos o faltas en el ordenamiento legal guatemalteco, si el tribunal violenta estos principios, será nulo lo actuado.

Con la norma citada en el párrafo anterior, se puede determinar que para los guatemaltecos que supuestamente hayan cometido un delito de tránsito en el extranjero y se pretende iniciar una acción penal contra ellos, debe mediar con anterioridad la existencia de los dos presupuestos citados en el artículo 1 y 2 del Código Procesal Penal, es decir, que exista el reconocimiento de un acto u omisión



calificado en la ley penal de Guatemala como delito o falta, anterior a su comisión y que debe darse el conocimiento a la autoridad judicial guatemalteca de ese hecho por un pretensor nacional o proveniente del extranjero.

Es de destacar que los pretensores de la acción penal, de un delito proveniente de un hecho de tránsito cometido en el extranjero, al hacer su pretensión en el país, lo tienen que hacer de conformidad con la ley guatemalteca, no pueden cambiar lo relacionado al proceso penal guatemalteco, sino someterse a él, pues está establecido que los tribunales y los sujetos procesales no podrán variar las formas del proceso, ni las de sus diligencias o incidencias, es conveniente indicar que prevalecerán normas provenientes del derecho internacional, a las cuales Guatemala se haya comprometido a su cumplimiento por medio de convenios o tratados internacionales, aceptados y ratificados.

En caso de delitos o faltas cometidas en el extranjero por un guatemalteco, en materia de tránsito, que ya hayan sido conocidas por tribunales en el país donde se cometió, no podrá el pretensor a sabiendas que causo estado de cosa juzgada en su país, tratar de abrir una causa nueva por el mismo hecho en Guatemala, ya que está prohibido re abrir un proceso fenecido, exceptuando el caso de revisión que opera únicamente en beneficio del condenado.

En el caso del ejercicio de la acción penal, esta se realiza cuando el Ministerio Público ocurre ante el juez y le solicita que se avoque el conocimiento de un asunto en particular; la acción penal pasa durante el proceso, por tres etapas bien diferenciadas que son: investigación o averiguación previa, persecución y acusación, la acción penal puede ser pública, pública dependiente de instancia o privada.

Existe una excepción a la persecución de acción pública relacionada con el tránsito, la cual está establecida en el artículo 24. Bis (Adicionado por el artículo 2 del Decreto 79- 97 del Congreso de la República) esto porque taxativamente establece



que el Ministerio Público, actuará en representación de la sociedad en todos los delitos de acción pública, excepto los delitos contra la seguridad del tránsito, dejando a cargo de la instancia particular la persecución penal para el esclarecimiento de la verdad.

En el caso de lesiones leves o culposas y daños, en las reformas del artículo citado, se amplía para establecer en el Artículo 24. Ter (Adicionado por el Artículo 3 del Decreto 79-97 del Congreso de la República) que en los delitos de lesiones leves o culposas el Ministerio Público para accionar debe contar con la denuncia del particular afectado (víctima) y en el caso del delito de daños, el artículo 24. Quáter determina que no tendrá intervención el ente persecutor de la acción penal, dejando en las manos de la víctima el ejercicio de la acción penal.

2.2.3. Peritajes de accidentología forense y su aplicación en los procesos penales en el extranjero

En los procesos penales en el extranjero, los peritajes de accidentología forense, están sujetos a las leyes penales del país de origen, siendo desarrollados en laboratorios o en el sitio del suceso, por instituciones especializadas en accidentes en general, pueden ser: de tránsito, ferroviarios, aéreos, acuáticos y de otro tipo; en el caso particular la referencia será de accidentes de tránsito o viales, como son conocidos en muchos países; también es importante resaltar los conceptos de peritaje y forense dentro de la investigación, para poder tener una mejor idea de lo que se trata este apartado.

Cuando se expresa el término peritaje en la accidentología forense, es aplicable el concepto de Falcón, Enrique M., quien indica que:

La peritación es una actividad desarrollada, en virtud de encargo judicial, por personas especialmente calificadas, distintas e independientes de las partes y del juez del proceso, por sus conocimientos técnicos, artísticos o científicos

(o industriales, según el CPCCN), mediante la cual se suministra al juez argumentos o razones para la formación de su convencimiento respecto de ciertos hechos cuya percepción o entendimiento escapa a las aptitudes del común de las gentes, es una prueba ilustrativa sobre alguna materia técnica, que escapa del conocimiento del magistrado. (2003, p.4)



Los expertos en peritajes indican que, para una mejor comprensión de los diferentes tipos de peritajes, esto se pueden dividir en: peritajes especiales, peritajes mecánicos y el peritaje físico matemático, entre otros.

El significado del término forense, en el ámbito de la accidentología vial, se puede establecer de acuerdo con Ossorio: “Forense. Lo concerniente al foro: a los tribunales y sus audiencias. Por extensión, lo jurídico en general, Médico forense (v). Forastero (Dic. Der. Usual)”. (1995, p. 325)

En general, la doctrina del derecho enseña que forense se refiere a todo lo relacionado con los tribunales de justicia, las entidades que coadyuvan al esclarecimiento de los hechos delictuosos, como los Ministerios Públicos, los Institutos Forenses que intervienen en la investigación y las policías criminalísticas, encargadas de la investigación de campo, en el caso particular de los accidentes de tránsito constitutivos de delitos, cometidos en el extranjero.

2.2.4. Perfil de un perito en accidentología forense en el extranjero

El técnico especializado como perito en accidentología de tránsito vial y forense, es una persona competente para estudiar e investigar las características del entorno en que se generan los accidentes viales, sus causas, desarrollo, y consecuencias con altos índices de muertes. Debe estar preparado para conocer y analizar las causas de los accidentes, mediante la generación de datos estadísticos que arrojen estudios esquemáticos desde la investigación de los siniestros, identificar lenguajes, causas, precisión y valoración de daños; y sobre todo recomendar y fijar propósitos

para prevenir a toda costa que los accidentes sigan sucediendo o dado el caso se minimicen.



En el extranjero, instituciones como Carabineros de Chile, imparten cursos de formación y especialización de Ingeniería de Tránsito, estableciendo un perfil de formación de Oficial de Orden y Seguridad en la Escuela de Carabineros y posteriormente la especialización de Ingeniería de Tránsito, para que se puedan desempeñar los Oficiales y personal de Sub Oficiales, en la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), que es una unidad especializada de Carabineros de Chile cuyo objetivo es investigar las causas y dinámicas relacionadas con accidentes de tránsito y aportar las pruebas forenses a los tribunales de justicia para el esclarecimiento de los hechos de tránsito delictuosos.

En el perfil de formación de un Oficial de Carabineros como experto en ingeniería de tránsito, se puede destacar que son especialistas en:

- Laboratorio de planimetría: teniendo la capacidad de editar el levantamiento topográfico y fijación del sitio del suceso efectuado por el equipo investigador en terreno, traduciéndolo en una representación planimétrica en soporte de papel o magnético. Laboratorio de imagenología: Responsable de editar las imágenes capturadas en terreno traduciéndolas en un reporte fotográfico en soporte de papel o magnético, igualmente edita las filmaciones captadas y elaborara simulaciones cuando sea pertinente.
- Laboratorio de mecánica: efectúa pericias específicas o en profundidad relativas a aspectos mecánicos de vehículos participantes en accidentes de tránsito. Laboratorio pericial: Efectúa pericias específicas no contenidas en los laboratorios anteriores, por ejemplo, medición directa de coeficiente de roce; cálculo de velocidad; análisis de discos de tacógrafos, tratamiento y análisis de evidencias físicas, medición de condiciones técnicas de la

señalización. Laboratorio psicotécnico. Destinado a efectuar pericias específicas a personas participantes en accidentes de tránsito en el ámbito psicológico, sensométrico y motriz.



También se cita el caso del Instituto Técnico de Tránsito y Transporte de Medellín, Colombia, el cual imparte el curso para Técnico Laboral por Competencias en Perito en Accidentología vial, preparando al personal para desarrollar labores operativas y de coordinación, en el campo de la investigación y el análisis de la ocurrencia de accidentes viales, sus causas, consecuencias, efectos cinemáticos y posibles prevenciones, además podrá desarrollar su actividad como: agente de investigación privada, investigador forense, perito forense, Investigador privado criminalístico judicial, Investigador criminalístico auxiliar judicial e Investigador judicial.

El técnico laboral, en su perfil como Perito en Accidentología vial, tendrá las capacidades y funciones generales siguientes: Reconstruir colisiones, determinar quién es el posible responsable del hecho y valorar las lesiones resultantes. Hacer reconstrucciones tecnológicas en 3D que proporcionen una imagen precisa de los hechos. Determinar y cuantificar los daños ocasionados. Investigación y reconstrucción de siniestros viales. Redactar informes periciales, vitales en cualquier proceso judicial o conflicto que requiera pruebas consistentes que esclarezcan los hechos ocurridos. Realizar Inspecciones oculares a vehículos y peritajes mecánicos para valorar daños, determinar velocidad, y generar la cinemática del accidente.



CAPÍTULO III

El peritaje accidentológico en otros países

Este capítulo busca unificar criterios utilizados por países más avanzados en el tema de tránsito, la información que está dispersa y sin textos que cualifiquen las diferentes variantes que se pueden dar en la accidentología vial, permite a países como Guatemala, comparar las leyes y regulaciones de acceso público, como herramienta para el desarrollo de la actividad del perito judicial en la admisibilidad de la prueba dentro de un proceso penal o civil, así como otras leyes de carácter general que se utilizan en el juzgamiento de delitos o faltas provenientes de dichos accidentes.

Presenta un análisis comparativo de la legislación española vigente y de otros países latinoamericanos, por ser referentes a nuestro sistema legal, basándose en el principio que toda norma tiene un ordenamiento jerárquico, siendo la cúspide la Constitución Política de la República, tomando como referencia la pirámide de Kelsen. Lo que se busca concretamente con el desarrollo del presente apartado, es hacer consciencia no solamente a los administradores de justicia, sino al público en general, que existen normativas vigentes en cada Estado, que sancionan el cometimiento de infracciones derivadas del mal uso de las avenidas, calles, calzadas y vías nacionales e internacionales, y que como consecuencia de ello se producen accidentes que incrementan la siniestralidad vial, para lo cual es indispensable la labor que realizan los peritos investigadores de campo y de laboratorio pues ayudan a que los administradores de justicia tengan los dictámenes correctos para sancionar a los infractores de las leyes de tránsito.

3.1. El uso del peritaje accidentológico en España

España legisla mediante la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Ley 000, Registro Oficial 1002 de 2 de agosto de 1996. Todo lo relacionado con el tema del tránsito de personas, vehículos, prevención de los accidentes, la contaminación



ambiental y el ruido producido por vehículos a motor; y, la tipificación y juzgamiento de las infracciones de tránsito, por lo que en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. (1996)

Se considera novedoso para nuestro país, que la ley manda la enseñanza obligatoria, en todos los establecimientos de educación públicos o privados del país, en sus niveles primario y secundario, de las disposiciones fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, de conformidad con los programas de estudio elaborados conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación.

La Ley de Transito española contiene preceptos legales que establecen un procedimiento para cuando se cometa una infracción de tránsito que conlleve acciones penales, indicando que las pruebas deben ser trasladadas al juez que deberá conocer, por ello la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1996). En el artículo 58 establece que cuando se pueda establecer que el sindicado es autor, cómplice o encubridor de infracción dolosa, el juez que conoce el caso pondrá a disposición de un juez del ramo penal su juzgamiento, además, se establece que si el infractor cometió otro delito distinto de infracción de tránsito, se continuará con el proceso iniciado y se remitirá copias de lo actuado al juez competente para su juzgamiento.

Así mismo, la ley citada es abundante en la tipificación de personas que pueden ser responsables de los accidentes de tránsito, por lo cual amplía el ámbito de investigación de los peritos en accidentes de tránsito, en el sentido de que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1996).

En su artículo 64 otorga responsabilidad civil solidaria para el propietario de un taller y el mecánico, sus ayudantes y aprendices, para que reconozcan el pago de daños y perjuicios resultantes de un accidente de tránsito, en el supuesto que, en tal evento



el vehículo confiado al taller, fue conducido, con autorización o sin ella, por cualquiera de las referidas personas. Asimismo, en el caso de animales que se involucren en accidentes de tránsito otorga responsabilidad civil a los propietarios conforme al artículo 66, por los daños y perjuicios resultantes de los hechos de tránsito, ocasionados por sus animales como consecuencia de negligencia o imprudencia en su manejo y cuidado, dejando fuera la posibilidad de exigir esta compensación cuando se trate de un caso fortuito o de fuerza mayor debidamente comprobados.

En relación con el juzgamiento de los delitos y faltas cometidos a causa de participar como conductor o peatón en los accidentes de tránsito y que puede dar lugar a la intervención de un perito a requerimiento del juez de tránsito competente, se establece en el artículo 92 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1996) que el juzgamiento de los delitos y contravenciones graves de tránsito, corresponde en forma privativa a los jueces de tránsito dentro de sus respectivas jurisdicciones territoriales, o a quienes hagan sus veces, y las demás instancias determinadas en la Ley Orgánica de la Función Judicial.

El conductor protagonista de un accidente de tránsito y transportes terrestres que se haya dado a la fuga, abandonando a heridos y/o muertos, será sancionado con la suspensión definitiva para conducir vehículos terrestres a motor, se presume como autor del accidente al propietario del vehículo hasta que no se haya identificado al hechor.

En el tema relacionado con el uso del peritaje accidentológico en España, es conveniente hacer una diferencia entre lo que es “la prueba pericial en el derecho español” y “el peritaje judicial en el derecho español” para evitar confusiones porque, las leyes de procedimiento español prevén dos tipologías de prueba pericial:



- Una de ellas es la prueba pericial que puede obtener y aportar cada una de las partes al proceso, que se conoce comúnmente como “pericial de parte”.
- Y la otra es la prueba de peritos designados judicialmente, que es la comúnmente conocida como prueba “pericial judicial”.

Antes de explicar las diferencias entre una y otra prueba pericial, referiremos brevemente lo que tienen en común. Los peritos deben ser expertos en la materia sobre la que deba versar el informe, y deberán poseer el título académico oficial que les acredite como tales. Solo si el objeto del informe deba tratar sobre materias no comprendidas en las titulaciones profesionales oficiales, habrán de ser nombrados entre personas con conocimientos en dichas materias.

Los peritos tienen la obligación legal de conformidad con la ley procesal penal española de manifestar, bajo juramento o promesa de decir verdad, que ha actuado y, en su caso, actuará, con la mayor objetividad posible, tomando en consideración tanto lo que pueda favorecer como lo que sea susceptible de causar perjuicio a cualquiera de las partes, y que conoce las sanciones penales en las que podría incurrir si incumpliere su deber como perito.

Los peritos, una vez recibido el encargo, de la parte o del juez, debe procurarse de toda la información y documentación que precise, debe visitar el lugar o el objeto de su análisis pericial, y, hecho esto, emitir un informe o “dictamen” escrito en el que debe exponer, con la objetividad profesional a la que viene legalmente obligado, su valoración y sus conclusiones sobre lo que ha sido sometido a su análisis profesional.

Este dictamen será aportado al juzgado y, en la mayoría de ocasiones, el perito deberá acudir al acto de juicio, en el que, bajo los principios de oralidad y contradicción, las partes hacen valer “su arsenal probatorio” ante el juez. En el acto de juicio el perito se ratificará en su informe y dará las explicaciones que le sean



solicitadas por las partes y por el juez, aclarará su informe en lo que le sea requerido, pudiendo también llegar a realizar su valoración y/o crítica, siempre desde un punto de vista estrictamente profesional, respecto del resto de informes periciales que puedan haber sido aportados al proceso.

En este acto del juicio cabe la posibilidad de que los peritos entren en un diálogo entre ellos, una especie de “careo”, en el que podrán discutir sobre sus respectivos puntos de vista y en los que, en ocasiones, sale a relucir un punto final de entendimiento entre ellos que servirá al juez y a la persona experta en derecho no experta en la materia analizada por los peritos, para extraer sus propias conclusiones.

El juez no está vinculado a la opinión de los peritos, ni a la de los peritos de las partes ni a la del perito judicial, aunque normalmente la opinión de estos tiene mucho peso en las decisiones que los jueces adoptan en sus resoluciones, dada la condición de profesionales expertos en la materia que poseen, toda vez que, el objeto del peritaje accidentológico es contar con el aporte profesional de expertos para determinar: una avería en un vehículo, pérdida de la varilla de dirección, pérdida de frenos, un incendio, una negligencia médica, daños en el vidrio delantero, en los *stop* y cualquier otra eventualidad como el paso de peatones en lugares no autorizados, lluvia, granizo o mala calidad de las carreteras.

La prueba pericial en el proceso civil, como toda la prueba de este tipo, se practica “a instancia de parte”. Esto quiere decir que, el juez no puede acordar por sí mismo, dentro de un procedimiento, la obtención de la opinión de un experto. Si las partes no lo solicitan el juez deberá basar su decisión en el material probatorio que las partes hayan podido o sabido poner a su alcance.



3.2. La prueba pericial de parte

Esta es la tipología de prueba más empleada habitualmente en el proceso español, dado que ofrece a la parte que la solicita, en cierta medida, más posibilidades de obtener un dictamen un tanto más “sensible” a las pretensiones de la parte que lo aporta. Pero no por ello el perito va a decir lo que la parte que lo contrata quiere que diga; como hemos visto, los peritos pueden incurrir en responsabilidades muy graves, incluso penales, en el caso de no cumplir con su cometido con la debida objetividad. Lo que suele ocurrir es que, antes de realizar el encargo formal al perito, se le solicita un análisis o estudio previo de lo que haya de ser el objeto de su “pericia” – de su dictamen pericial –, que servirá a la parte para decidir si, finalmente, utiliza o no esta prueba, cosa que decidirá, naturalmente en función de lo que, en ese estudio previo, el perito le indique.

Así, si el perito le indica que el informe puede resultar favorable a sus intereses, le encargará el informe y si no, no lo hará, siendo que la parte tendrá que defenderse con otros medios de prueba (documental, testifical, interrogatorio de las partes, etc.). En cuanto en el momento de la aportación del dictamen pericial, puede decirse que, el momento esencial para su correcta aportación es el momento en el que se presenta la reclamación judicial, en el caso de la parte demandante, o junto con el escrito de contestación a dicha reclamación, en el caso de la parte demandada.

No obstante, la parte demandada que no tenga tiempo de conseguir un dictamen pericial en los plazos relativamente breves de los que dispone para contestar a la demanda (10 días en los juicios verbales y 20 días en los procedimientos ordinarios), podrá indicar en su contestación que no lo ha podido obtener en dicho plazo y aportarlo posteriormente, pero siempre deberá hacerlo cinco días antes de la vista, en el caso del juicio verbal, o de la audiencia previa, en el caso del juicio ordinario.



3.3. La prueba pericial judicial

Cualquiera de las partes podrá solicitar que el juez designe un perito. Esta solicitud deberá realizarse, básicamente, en el momento en el que se presenta la reclamación judicial, en el caso de la parte demandante, o junto con el escrito de contestación a dicha reclamación, en el caso de la parte demandada. A la vista de dicha solicitud el juez designará, por sorteo, un perito de la especialidad profesional solicitada por las partes: arquitecto, médico, ingeniero, experto en accidentología vial o de cualquier otra especialidad que el caso requiera, esta designación se da entre los listados de profesionales adscritos al colegio profesional que corresponda y que se hayan inscrito para la realización de este tipo de informes judiciales.

Así, designado el perito, este deberá comparecer ante el juez para aceptar el cargo, momento en el que deberá realizar el juramento o promesa de decir verdad y actuar en el modo que ya hemos visto anteriormente. Tras esta aceptación, podrá solicitar que las partes le provean de los fondos que pueda precisar para atender a sus honorarios profesionales. Una vez aceptado el cargo y proveído de los fondos necesarios, recabará la información que precisa del juzgado, de las partes intervinientes en el procedimiento y directamente, por su directa observación del objeto de su informe.

Tras esto, emitirá su dictamen y, como los peritos “de parte”, comparecerá al acto de juicio a fin de exponerlo, aclararlo, comparar sus conclusiones con las del resto de peritos, etc. En conclusión, la prueba pericial, en cualquiera de sus dos versiones, es una de las pruebas más relevantes del proceso penal y civil, sobre todo, en el ámbito del derecho de daños (personales y materiales), así como en materia de incumplimientos o defectos producidos en el seno de contratos de obra o de suministro de mercancías, ámbitos en los que, la opinión de un experto independiente, un perito en la materia, ilustrará al juez en los aspectos técnicos del caso, ayudando a aclarar algunos aspectos técnicos, pero no le vincula a sujetar su decisión a las conclusiones realizadas por estos.



Al tener un panorama amplio sobre la prueba pericial y el peritaje judicial en el ordenamiento legal del derecho español, podemos inferir que la Ley de Tránsito Española, contiene normas relacionadas al peritaje y los peritos, por ello es que la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (1996) establece en el artículo 96 que las pruebas previstas en dicho cuerpo legal, dentro de un proceso penal de tránsito podrán realizarse conforme a todos los actos probatorios previstos en el Código de Procedimiento Penal. En el mismo apartado legal establece el artículo 98 que cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez, se procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholemia.

Para el efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas, necesariamente portarán un alcoholotex o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar, así mismo, de inmediato, el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes.

Este artículo de la ley citada amplia en cuanto que, si se sospecha que el causante del accidente de tránsito se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará también el correspondiente examen pericial por medio del narcotex, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos. El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de drogas estupefacientes o psicotrópicas. Los efectos alcohólicos o de intoxicación por el uso de drogas estupefacientes o psicotrópicas, también podrán probarse por otros medios aceptados en la ley.

3.4. El uso del peritaje accidentológico en Chile

En Chile, el peritaje accidentológico es uno de los más completos y avanzados en Latinoamérica, se debe partir de la premisa, que la reconstrucción de accidentes es



una técnica de investigación compleja que pretende recabar toda la información y los datos necesarios para poder deducir, de forma lógica y fundada, las causas, los responsables y el contexto en el que se ha producido dicho accidente, así como las consecuencias que se derivan del mismo. La investigación del origen y causas de un accidente de tránsito, frecuentemente no es tan simple como suele aparentar. Para el perito especializado es necesario analizar y estudiar detenidamente el caso, a partir de la información del parte de carabineros, pero también a partir de la inspección *in situ*, a partir de su propia metodología.

Entre los puntos a chequear en los accidentes de tránsito, se pueden determinar los siguientes: análisis del parte policial y/o informes técnicos (SIAT - LABOCAR - BICRIN - PDI). Realización de mediciones y cálculos (velocidades de los vehículos, desplazamientos, tiempo de reacción y otros). Determinación de responsabilidades. Análisis de declaraciones de testigos. Inspección ocular del sitio del suceso, análisis de atropellos. Inspección mecánica y de daños estructurales de los diferentes vehículos participantes. Identificación de víctimas y participantes. Análisis de huellas en el terreno. Análisis de discos de tacógrafos, e información del GPS. Valoración técnica de informes acompañados al proceso y/o incorporados a la carpeta del Ministerio Público.

La primera **Política de Seguridad de Tránsito** para Chile se presentó en el año 1993, el documento enfocó su accionar en líneas de trabajo con el objetivo principal de convertir a Chile en un país con baja incidencia de accidentes de tránsito. A raíz de la estabilización de las cifras de mortalidad y los grandes cambios en infraestructura vial, la tecnología y calidad de los vehículos y la forma de desplazarse, en mayo de 2017, el Comité de Ministros de CONASET tomó la decisión de desarrollar una nueva política, con el fin de reimpulsar el trabajo y avanzar en la reducción de víctimas en el tránsito.

Durante 2018 se elaboró el **Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile** como respuesta a la necesidad de fortalecer las políticas que apuntan a



reducir los índices de siniestralidad vial en ese país, a partir de una alianza estratégica entre los sectores público y privado. El resultado es un documento que contiene 42 medidas de acción.

En diciembre 2020 se presentó la **Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito 2021-2030**. La creación de esta estrategia y de cada una de las acciones propuestas en ella, fue consensuada mediante un proceso participativo y contribuye y responde a las demandas ciudadanas en relación con la seguridad vial. El trabajo va en línea con los compromisos formulados durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Suecia en febrero 2020 que culminó con la “**Declaración de Estocolmo**”.

El peritaje accidentológico en Chile, es uno de los más completos y avanzados en Latinoamérica, se debe partir de la premisa, que la reconstrucción de accidentes es una técnica de investigación compleja que pretende recabar toda la información y los datos necesarios para poder deducir, de forma lógica y fundada, las causas, los responsables y el contexto en el que se ha producido dicho accidente, así como las consecuencias que se derivan del mismo. La investigación del origen y causas de un accidente de tránsito, frecuentemente no es tan simple como suele aparentar. Para el perito especializado es necesario analizar y estudiar detenidamente el caso, a partir de la información del parte de carabineros, pero también a partir de la inspección *in situ*, a partir de su propia metodología.

Para poder entender lo relacionado al uso del peritaje accidentológico en Chile, es conveniente indicar que el peritaje puede ser ordenado por juez o solicitado por el Ministerio Público o las partes interesadas, para decidir casos penales o casos civiles, si vemos desde esta perspectiva el abordaje del tema, es conveniente hacer mención de los peritajes en forma separada, de la siguiente manera:



A. Legislación penal

La prueba pericial ha ido adquiriendo un rol cada vez más relevante en el funcionamiento del sistema de justicia criminal chileno, ya que de la evidencia que se presente ante los tribunales de justicia, está es tomada en cuenta como uno de los elementos con mucho peso probatorio, que servirá para decretar una sentencia condenatoria o absolutoria. La evidencia comparada en general, ha demostrado que el uso inadecuado de la prueba pericial es un factor que aumenta la probabilidad de que el sistema de justicia criminal pueda cometer errores, lo cual aumentarían las probabilidades de que el sistema de justicia penal, condene a inocentes.

Con fecha 23 de junio de 2016, el Presidente de la Corte Suprema, en el asunto administrativo rol AD-921- 2016, ordenó formar una mesa de trabajo para los fines expuestos en la presentación realizada por la Asociación Nacional de Peritos A.G., de fecha 31 de marzo de 2016, que planteó la necesidad de introducir ciertos cambios en el funcionamiento de los peritajes para una mejor colaboración a los tribunales y requirentes de los servicios especializados. La mesa de trabajo, se constituyó para elaborar un documento básico destinado a: 1) Estudiar la posibilidad de: a) Homologar las denominaciones de las especialidades de peritos consideradas en los listados de las Cortes de Apelaciones. b) Elevar el nivel de exigencia de los peritos para integrar las listas que conforman bianualmente las Cortes de Apelaciones del país; y c) Analizar la creación de un registro nacional de peritos.

Ante lo expuesto surgió el informe y recomendaciones para hacer cambios legales, en el contexto siguiente: el análisis normativo determinó que los peritos son terceros extraños al juicio, que poseen conocimientos especiales de alguna ciencia, técnica o arte y que en virtud de ello les es requerida su opinión en juicio acerca de un hecho sustancial, pertinente y controvertido o de alguna circunstancia necesaria para la adecuada resolución de un asunto. En general, la prueba pericial es admisible

cuando existen hechos o circunstancias relevantes para cuya apreciación se necesiten o sean convenientes conocimientos especiales de alguna ciencia, arte u oficio (Art. 314 del Código Procesal Penal chileno).



Entre las funciones del perito, se encuentran las de: (i) informar al tribunal acerca de los principios generales de su ciencia, técnica y arte; (ii) emitir su opinión respecto de la comprobación de hechos que únicamente pueden ser observados o que solo pueden ser comprendidos y juzgados en virtud de conocimientos profesionales especiales; y (iii) extraer conclusiones de hechos que únicamente pueden ser averiguados en virtud de conocimientos profesionales. Para su admisibilidad, designación, financiamiento, control y valoración existen, fundamentalmente, dos sistemas: 1) El sistema de peritos designados por el tribunal como un auxiliar del juzgador y 2) El sistema de peritos de confianza de parte, que son designados por ellas.

En relación con los listados de peritos, las cortes de apelaciones deberán de confeccionar los listados de peritos en todas las especializaciones establecidas por la ley, serán elaboradas cada dos años por dichas cortes, disposición legal regulada en el Código de Procedimiento Civil y aplicable a la legislación penal. Estas listas son confeccionadas por las cortes de apelaciones respectivas previo concurso público, al que pueden postular quienes posean y acrediten conocimientos especiales de alguna ciencia, arte o especialidad, para lo cual se tiene especialmente en cuenta la vinculación de los candidatos con la docencia y la investigación universitaria.

Las cortes de apelaciones deberán procurar en la confección de estos listados, la mayor cobertura de especialidades por parte de peritos, en relación con el derecho penal se pueden citar algunas especializaciones entre las cuales sobresalen las siguientes: medicina en sus distintas especialidades, psicología, química y farmacia, biología, bioquímica, enfermería, construcción civil, ingeniería civil en sus distintas menciones y especialidades. En relación con el trabajo académico, se puede



determinar algunas especializaciones relacionadas con el peritaje accidentológico, pudiéndose mencionar entre ellas, las siguientes: investigación de hechos de tránsito; intoxicaciones, mecánica automotriz, meteorología, prevención de riesgos, filmaciones y audio, fotografía y topografía.

En materia penal los peritos también estarán sujetos a: verificación de que no estén inhabilitados en el ejercicio de su profesión, recusación por la parte a quien pueda perjudicar su intervención, deberá expresar y probar alguna de las causas de implicancia o recusación determinadas para los jueces, que tengan título profesional expedido por autoridad competente, si la ciencia o arte cuyo conocimiento se requiera está reglamentada por la ley y existen en el territorio jurisdiccional dos o más personas tituladas que puedan desempeñar el cargo, asimismo se observaran todas aquellas disposiciones establecidas en otras leyes y que tengan atinencia en lo relacionado a los peritos.

En el área penal el tema del peritaje accidentológico aclara que el perito en accidentología vial, debe tener un conocimiento exacto que hechos de tránsito y accidentes de tránsito, no son sinónimos, sino que existen algunos aspectos técnico jurídicos que diferencian el proceso del suceso, para ello se explica para una mejor comprensión, en tal virtud el hecho de tránsito (vial), es una cosa o acontecimiento que sucede de la acción de transitar (ir de un lugar a otro por vías o parajes públicos) en vehículos y con las personas que pasan por una calle, una carretera u otro tipo de camino. una vez que los sujetos de derecho interesados en el ya mencionado accidente de tránsito, ejercitan su acción jurídica correspondiente ante la autoridad ministerial que ha tomado conocimiento de ella, esta autoridad se involucra en el estudio del hecho vial y ese acontecimiento deja de ser considerado accidente; es decir, el accidente desaparece como concepto y ulteriormente se propicia la génesis del hecho de tránsito.



B. Legislación civil

Las normas civiles contempladas para el empleo de los peritos en Chile, son aplicables al área penal y civil, por lo que es conveniente citar que los peritos en accidentología vial en Chile, también están sujetos a estas normas generales, por ello es que el Código de Procedimiento Civil (1902) establece en el artículo 409 (411) que se escuchará el informe de peritos en todos aquellos casos en que la ley así lo disponga, ya sea que se valga de estas expresiones o de otras que indiquen la necesidad de consultar opiniones periciales. Esta ley regula procedimiento de admisibilidad y controles de idoneidad, en el mismo cuerpo legal se establece que también podrá oírse el informe de peritos acerca de los puntos de hechos para cuya apreciación se necesiten conocimientos especiales de alguna ciencia o arte y acerca de puntos de derecho referentes a alguna legislación extranjera.

Este código en materia de tránsito, limita el actuar de los profesionales como peritos que se consideren inhábiles para declarar como testigos en el juicio y los que no cuenten con la calidad profesional, si la ciencia o arte cuyo conocimiento se requiera está reglamentada por la ley y existen en el territorio jurisdiccional dos o más personas tituladas que puedan desempeñar el cargo. En cuanto les sean aplicables, los peritos están sujetos a impugnaciones y recusaciones, que pueden ser reclamadas por la parte a quien pueda perjudicar su intervención. En General el ordenamiento civil chileno rige en diferentes materias, en relación con la forma de proponer los peritos, calidades y capacidades, honorarios, dictámenes, controles, recusaciones y aceptación o no de los mismos.

En Chile, el uso del peritaje accidentológico dispone de dos variantes, el uso institucional por parte del Estado y el uso de entidades privadas que prestan este servicio, las cuales se pueden definir de la manera siguiente:



- **Institución del Estado**

La ley de tránsito indica que se crearán en Carabineros de Chile, Unidades Técnicas de Investigación de Accidentes de Tránsito, en aquellos lugares que la Dirección de esa Institución estime necesario. Para ello es conveniente determinar cómo fue creada esa unidad técnica denominada Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT), por lo que la especialidad de investigación de accidente en el tránsito tiene su origen mediante la creación de una Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (Orden General No. 1098 la Dirección General de Carabineros de Chile, 1961), la cual tiene como obligación legal practicar indagaciones, recoger los datos y elementos de prueba relativas a las causas y circunstancias del accidente, y la emisión de un informe técnico sobre ellas, el que será enviado de oficio al tribunal que corresponda.

La Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT), en primera instancia es creada para investigar los accidentes en el tránsito con participación de vehículos policiales de Carabineros de Chile, posteriormente debido al aumento del parque vehicular en el país, comenzó a satisfacer la necesidad de que existiera una institución estatal que coadyuvara a esclarecer las causas y la dinámica de los accidentes de tránsito en general. Es así como se ha convertido en el brazo auxiliar en materia de investigación de accidentes en el tránsito de Tribunales y el Ministerio Público.

La entidad responsable de la investigación de accidentes de tránsito en Chile, posterior a su creación, pasó por diversas categorías institucionales, y en la actualidad a través de la Orden General No. 2298 de fecha 3 de noviembre de 2014 se convirtió en: La Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito dependiente de la Zona de Tránsito y Carreteras de Carabineros de Chile. El cuartel se encuentra ubicado en la comuna de Ñuñoa, Santiago de Chile, teniendo presencia a nivel nacional en las provincias de: Arica, Iquique, Antofagasta, Calama, Copiapó, La Serena, San Felipe, Valparaíso, Santiago, Rancagua, Talca, Chillán, Concepción, Temuco, Valdivia, Puerto Montt, Coyhaique, y Punta Arenas. Esta



Prefectura SIAT se encuentra certificada bajo Norma ISO 9001-2008, desde abril del año 2009 y cuenta, a partir de octubre 2018, en su nueva versión ISO 9001-2015, Sistema de Gestión de Calidad.

En el ámbito legal, el principio de que las denuncias e informes en Chile, son de carácter público, le es aplicable a las constancias relativas a accidentes de tránsito emitidas por la SIAT, las cuales serán siempre públicas, como también las denuncias e informes técnicos serán públicos en el tribunal. Está establecido por ley que los informes técnicos deben ser elaborados, a lo menos, por uno de los oficiales que practicaron la respectiva investigación, este informe deberá ir firmado por el Oficial que practicó dicha investigación, el cual deberá ser un oficial graduado en el Instituto Superior de Carabineros, su informe tiene valor probatorio en los tribunales de justicia.

Como características importantes en el juicio, se tiene que el informe emitido por la SIAT, constituye presunción fundada, respecto de los hechos que afirmen y de las conclusiones técnicas que establezcan, también constituye plena prueba, cuando el informe concuerda con los demás hechos establecidos en el proceso o con otras pruebas o elementos de convicción, apreciada de conformidad con las reglas de la sana crítica, que le permitirá al juez atribuirle el mérito de plena prueba. También los jueces en relación con los informes rendidos por la SIAT, dentro de sus facultades legales, podrán de oficio o a petición de parte, decretar que se cite a los informantes para interrogarlos o contrainterrogarlos, decretarán que se practique informe pericial sobre las materias técnicas de que traten los informes remitidos por esta unidad.

La Prefectura de Investigación de Accidentes en el Tránsito tiene como **Visión** ser una sección especializada de primer orden a nivel nacional e internacional, inspirados en valores como vocación de investigación, disciplina, honradez, imparcialidad y transparencia. Su **Objetivo** es desarrollar y unificar criterios técnicos de investigación de accidentes en el tránsito orientado en informe según principios



de eficiencia, eficacia y especialmente de mejoramiento continuo de la calidad, para ello cuenta con los laboratorios de: **planimetría, imagenología, mecánica, pericial, y laboratorio psicotécnico, los cuales rendirán los informes siguientes:** investigación de accidentes en terreno, pericia técnico mecánica, análisis de procesos, reconstitución de escena, y otras diligencias.

- **Entidades privadas**

Durante el año 2018 se elaboró el **Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile**, una alianza inédita para frenar los accidentes de tránsito fue firmada en Chile por parte de organismos públicos, privados y de la sociedad civil, con el objeto de abordar los aspectos más importantes de la seguridad vial. El enfoque de esta alianza fue la de la educación vial, estadísticas, obtención de licencias, estándar de los vehículos, señalización y diseño vial; accidentes de trayecto y formación de conductores profesionales, entre otros.

El sector privado suscribió el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial por medio del presidente de la Mutual de Seguridad, el compromiso de los firmantes del acuerdo es ayudar a la Seguridad Vial y trabajar coordinadamente para diseñar e implementar políticas públicas y campañas de sensibilización, esto incluye también la participación de las entidades privadas en los peritajes accidentológicos en materia de tránsito vial. Sumado al trabajo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET, que ha formulado numerosos cambios normativos y políticas públicas.

Los usuarios de vehículos particulares como empresas con flotas de vehículos que se hayan visto involucrados en un accidente de tránsito, cuentan con el servicio privado de peritaje accidentológico en Chile, los informes técnicos periciales de reconstrucción de accidentes de tránsito de estas entidades proporcionan una serie de datos que facilitan los análisis de la accidentalidad y la mejora de la calidad de las investigaciones que pasan a formar parte de los diferentes procedimientos



judiciales y son objeto de valoración como prueba de cargo por jueces y tribunales. Además de establecer de manera objetiva la responsabilidad de los accidentes entre las partes, sirven para poder defender a los implicados en juicios penales, y también generan conocimiento sobre las causas y la evitabilidad de los accidentes en el futuro.

A través de una alianza entre el Club Europeo de Automovilistas de Chile (CEA) y el instituto español de investigación de accidentes de tránsito Centro Zaragoza, se puso en marcha en Chile un nuevo servicio consistente en la investigación y reconstrucción de accidentes de tránsito, mediante el uso de la más avanzada tecnología y programas informáticos como PC-Crash® y Virtual Crash®, que permiten analizar colisiones entre vehículos y/o atropellos implementando cálculos matemáticos y modelos físicos, el equipo de ingenieros de CEA y Centro Zaragoza evalúan las diferentes hipótesis y contrastan cuáles de ellas resultan compatibles con los datos objetivos o evidencias físicas recogidas en los atestados policiales (SIAT) y cuáles resultan descartables, por su incompatibilidad con el resultado documentado del accidente.

El Informe Técnico Pericial de Reconstrucción de Accidente de Tránsito, emitido por esta entidad privada incluye lo siguiente: análisis de compulsas y documentación policial, toma de datos en el lugar del accidente y análisis de información, cálculos físicos realizados en gabinete, reconstrucción del accidente en 3D con *software* especializado, determinación de causa basal y concurrentes, análisis de posible evitabilidad por parte de todos los implicados, dictamen y conclusiones del informe y exposición en tribunales.

3.5. El uso del peritaje accidentológico en Colombia

El Estado colombiano garante de la seguridad vial y la vida de sus ciudadanos, ha sido uno de los países que de conformidad con los tratados y convenios internacionales, ha implementado una serie de medidas tendientes a disminuir la



accidentología vial, para ello el Gobierno Nacional implemento y adopto el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2004- 2008, el cual denominó "Hacia una nueva cultura de Seguridad Vial", a través del Ministerio de Transporte, con el objetivo de orientar y articular todas las acciones, programas, planes y proyectos indispensables para garantizar a todos los ciudadanos el tránsito seguro por las vías del territorio nacional, y a establecer los mecanismos de coordinación interinstitucional de entidades del sector público y privado que fortalecieran los procesos de gestión de la seguridad vial y condujeran a la conformación de comunidades seguras que contribuyeran a la construcción en el país de una cultura de la seguridad vial, dicho plan de seguridad vial tiene como uno de sus objetivos principales disminuir la accidentología vial con el objeto también de disminuir los procesos relacionados con accidentes de tránsito que conlleven causas penales o civiles, en donde se tendrá que requerir la participación de peritos expertos en accidentología vial.

El Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 declara la Seguridad Vial como una política de Estado, como consecuencia del mandato constitucional y legal que tiene el Estado en garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. En uno de sus ejes fundamentales se definía el crecimiento sostenible y competitividad, en donde la seguridad vial se encontraba como prioridad, destacando que la problemática actual de la accidentalidad vial en el país, y el llamado de toda la comunidad internacional a declarar esta la década de acción en seguridad vial, obliga al gobierno nacional a declarar la seguridad vial como una política de Estado que trascienda los planes y programas de un periodo de gobierno.

La política es consecuente con el mandato constitucional y legal que tiene el Estado en garantizar la prestación del servicio de transporte en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y será liderada por el Ministerio de Transporte a través de su viceministerio especializado en temas de transporte y tránsito que implicará una articulación institucional a nivel público y privado.



Por la alta accidentalidad vial en Colombia, que se había convertido en una de las principales causas de muertes violentas en el país, se reevaluó el accionar de todos los entes de gobierno y privados que se encontraban involucrados en la siniestralidad vial, por lo que se concibió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016, que entró en vigencia el 30 de marzo de 2012, el cual establecía, implementaba y ejecutaba medidas y acciones dirigidas a evitar la ocurrencia de accidentes de tránsito y a reducir los índices de siniestralidad enfocados hacia los diferentes componentes y actores del tránsito. Este plan definió las líneas estratégicas siguientes: aspectos institucionales, estrategia sobre el confortamiento humano, estrategias sobre los vehículos, estrategias sobre la Infraestructura vial y sistema de atención y rehabilitación de víctimas.

En una nueva actualización y ajuste del Plan Nacional de Seguridad Vial, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021, continúa incluyendo estrategias a seguir para fortalecer la Política Nacional de Seguridad Vial, el Plan Nacional de Desarrollo establece igualmente que la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), como el principal ente ejecutor de la Política Nacional de Seguridad Vial, la cual promueve la implementación de acciones que contribuyan a la reducción de la accidentalidad mediante la intervención de factores causales del fenómeno, los cuales se enuncian así: **1)** Educación en el cumplimiento de las normas de tránsito; **2)** Mecanismos de control de vehículos, conductores y demás actores que participan en la operación; **3)** Auditorias de seguridad vial en el diseño y operación de la infraestructura de transporte; **4)** Acciones de acompañamiento, control y sanción por parte de las autoridades de tránsito; y **5)** Tarifas de seguros de accidentes de tránsito acordes con la participación en la cifras de accidentalidad del territorio nacional.

Como se puede comprobar, el gobierno colombiano ha desarrollado y actualizado una serie de planes destinados a la prevención de la accidentología vial, no obstante, estos esfuerzos públicos y privados, los accidentes de tránsito siguen siendo una de las causas de mayores muertes violentas en dicho país, por lo que las leyes han sido endurecidas en beneficio de la misma población, puesto que los



infractores de las leyes de tránsito por accidentes con lesionados o fallecidos, han sido sancionados con penas más severas, disminución de derechos y cancelación de licencias, en el aspecto penal y civil, el Estado garante de los derechos humanos de las personas, ha provisto de derechos procesales para la defensa de la persona involucrada en accidentes de tránsito por medio los peritajes accidentológicos.

Para poder tener un enfoque correcto de la accidentología vial en Colombia, era necesario tener una idea de cómo el Estado afronto el problema del alto índice de accidentes de tránsito en el país, por lo que se hace necesario conocer también cómo se define este tema desde el punto de vista legal, para ello es conveniente hacer referencia al Código Nacional de Tránsito Terrestre, Ley 769 del 2002, Diario Oficial No. 44.893 (7 de agosto de 2002), reformado por la Ley 1383, en el Diario Oficial 47.653 (16 de marzo de 2010) que en su artículo 2° define en relación con la accidentología vial, los conceptos de

- Tránsito: Es la movilización de personas, animales o vehículos por una vía pública o privada abierta al público.
- Accidente de tránsito como el: evento generalmente involuntario, generado al menos por un vehículo en movimiento, que causa daños a personas y bienes involucrados en él e igualmente afecta la normal circulación de los vehículos que se movilizan por la vía o vías comprendidas en el lugar o dentro de la zona de influencia del hecho.

En el artículo citado en el párrafo anterior del Código de Tránsito Terrestre (2002), se establecen los conceptos de determinadas condiciones, influencias o métodos de determinar el consumo de bebidas alcohólicas por parte de los conductores en el momento de conducir un vehículo, siendo de gran importancia estas definiciones para el perito en accidentología vial, pudiendo clasificar por su importancia los siguientes términos:



- Alcoholemia: Cantidad de alcohol que tiene una persona en determinado momento en su sangre.
- Alcoholimetría: Examen o prueba de laboratorio, o por medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la sangre.
- Alcoholuria: Examen o prueba de laboratorio, o por otro medio técnico que determina el nivel de alcohol etílico en la orina.
- Alcohosensor: Sistema para determinar alcohol en aire exhalado.
- Embriaguez: Estado de alteración transitoria de las condiciones físicas y mentales, causada por intoxicación aguda que no permite una adecuada realización de actividades de riesgo.

Los cuerpos especializados de Policía de Tránsito Urbano y Policía de Carreteras de la Policía Nacional y los cuerpos especializados de agentes de policía de tránsito dependientes de los organismos de tránsito departamental, metropolitano, distrital y municipal, deberán acreditar formación técnica o tecnológica en la materia. Las autoridades de tránsito podrán delegar en entidades privadas el aporte de pruebas de infracciones de tránsito, el recaudo de las multas correspondientes, la tramitación de especies venales y todos los trámites previstos en las normas legales y reglamentarias, salvo la valoración de dichas pruebas.

En relación con el conocimiento de las faltas ocurridas por infracciones de tránsito el Código Nacional de Tránsito Terrestre (2002), en el artículo 134 designa la competencia de los hechos de tránsito en los organismos de tránsito para conocer las faltas ocurridas dentro del territorio de su jurisdicción, pudiendo además, realizar las inspecciones de tránsito en las infracciones sancionadas con multas de hasta veinte (20) salarios, y en primera instancia de las infracciones sancionadas con multas superiores a veinte (20) salarios mínimos diarios legales vigentes o las sancionadas con suspensión o cancelación de la licencia para conducir, siendo la segunda instancia su superior jerárquico. Los daños y perjuicios de mayor y menor cuantía solo pueden ser conocidos por los jueces civiles de acuerdo con su competencia.



La actuación de la policía en los accidentes de tránsito está determinada en la ley y se circunscribe a realizar un informe, en aquellos casos en que no fuere posible la conciliación entre los conductores, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata para los conductores, quienes deberán suscribirlas, y si estos se negaren a hacerlo bastará la firma de un testigo mayor de edad, en este informe se incluirá si existen lesiones por parte de las personas involucradas en el accidente, importante resaltar es que el informe incluirá el estado de seguridad, en general, del vehículo o de los vehículos, de los frenos, de la dirección, de las luces, bocinas y llantas. Estado de la vía, huella de frenada, grado de visibilidad, colocación de los vehículos y distancia, entre otros, la cual constará en el croquis levantado. Descripción de los daños y lesiones. Relación de los medios de prueba aportados por las partes. Descripción de las compañías de seguros y números de las pólizas de los seguros obligatorios exigidos por este código.

La Policía de tránsito tiene atribuciones y deberes de Policía Judicial, siendo de gran importancia para del peritaje accidentológico en Colombia, por ello es que el conocimiento de delitos cometidos en hechos de tránsito, el Código Nacional de Tránsito Terrestre (2002), establece en el artículo 148 que es función de la Policía Judicial el conocimiento de hechos que puedan constituir infracción penal, las autoridades de tránsito tendrán las atribuciones y deberes de la policía judicial, con arreglo al Código de Procedimiento Penal. Así mismo, el artículo 149 refiere que en los casos a que se refiere el artículo antes mencionado, el agente de tránsito que conozca el hecho levantará un informe descriptivo de sus pormenores, con copia inmediata a los conductores, quienes deberán firmarlas y en su defecto, la firmará un testigo.

Es importante resaltar la doctrina de la Corte Constitucional, que se refiere a este artículo de la siguiente manera: -Aparte subrayado declarado Exequible por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-429-03 de 27 de mayo de 2003, Magistrada Ponente Dra. Clara Inés Vargas Hernández, “en el entendido de que el conductor

no está obligado a firmar, que puede consignar por escrito sus observaciones, y su firma o abstención de hacerlo no significan aceptación de los hechos”.



Para efectos de posteriores peritajes, el agente que intervenga en el procedimiento, cuando se produzcan lesiones personales u homicidio en accidente de tránsito, la autoridad de tránsito deberá enviar a los conductores implicados a la práctica de la prueba de embriaguez, so pena de considerarse falta disciplinaria grave para el funcionario que no de cumplimiento a esta norma. El informe o el croquis, o los dos, serán entregados inmediatamente a los interesados y a la autoridad instructora competente en materia penal. El funcionario de tránsito que no entregue copia de estos documentos a los interesados o a las autoridades instructoras, incurrirá en causal de mala conducta. Para efectos de determinar la responsabilidad, en cuanto al tránsito, las autoridades instructoras podrán solicitar pronunciamiento sobre el particular a las autoridades de tránsito competentes.

Por lo anteriormente expuesto, se desprende que la policía encargada del tránsito cumple funciones de peritos en accidentes de tránsito, para ello es conveniente establecer que, de conformidad con el Código de Procedimiento Penal de Colombia, se establece la existencia de normas explícitas que obligan a la intervención policial no solamente de tránsito sino judiciales, bajo jurisdicción de otras entidades que las supervisan en la investigación durante el proceso. Por ello es que el uso del peritaje accidentológico en Colombia en relación con el conocimiento de delitos cometidos en accidentes de tránsito, de conformidad con el Código de Procedimiento Penal Colombiano (2004), específicamente el artículo 200 (Modificado por el artículo 49 de la ley 1142 de 2007) delega a la Fiscalía General de la Nación realizar la indagación e investigación de los hechos que revistan características de un delito que lleguen a su conocimiento por medio de denuncia, querrela, petición especial o por cualquier otro medio idóneo. En desarrollo de la función prevista en el inciso anterior a la Fiscalía General de la Nación, por conducto del fiscal director de la investigación, le corresponde la dirección, coordinación, control jurídico y



verificación técnico-científica de las actividades que desarrolle la policía judicial, en los términos previstos en este código.

El mismo artículo cita que por policía judicial se entiende la función que cumplen las entidades del Estado para apoyar la investigación penal y, en el ejercicio de las mismas, dependen funcionalmente del Fiscal General de la Nación y sus delegados. Los organismos oficiales y particulares están obligados a prestar la colaboración que soliciten las unidades de policía judicial, en los términos establecidos dentro de la indagación e investigación para la elaboración de los actos urgentes y cumplimiento a las actividades contempladas en los programas metodológicos, respectivamente; so pena de las sanciones a que haya lugar.

También en el artículo 201 regula que la Policía Judicial tiene funciones permanentes, invistiendo a los servidores de la mencionada función, pertenecientes al Cuerpo Técnico de Investigación de la Fiscalía General de la Nación, a la Policía Nacional y al Departamento Administrativo de Seguridad, por intermedio de sus dependencias especializadas. En el párrafo citado en este artículo, del Código de Procedimiento Penal Colombiano, se lee: “En los lugares del territorio nacional donde no hubiere miembros de policía judicial de la Policía Nacional, estas funciones las podrá ejercer la Policía Nacional”.

El mismo Código de Procedimiento Penal Colombiano regula lo relacionado con la intervención de peritos, estableciendo que aquella persona que considere que se adelanta investigación en su contra, podrán buscar, identificar empíricamente, recoger y embalar los elementos materiales probatorios, y hacerlos examinar por peritos particulares a su costa, o solicitar a la policía judicial que lo haga, con el fin de descubrir información útil, para poder utilizarlos en su defensa ante las autoridades judiciales.

Este Código también establece que la prueba pericial es procedente cuando sea necesario efectuar valoraciones que requieran conocimientos científicos, técnicos,



artísticos o especializados y cita que al perito le serán aplicables, en lo que corresponda, las reglas del testimonio.

En Colombia, el uso del peritaje accidentológico se encuentra sustentado en su Código de Procedimiento Penal, estableciéndose, entre otras disposiciones, que: el servicio de peritos se prestará por los expertos de la Policía Judicial, del Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, entidades públicas o privadas, y particulares especializados en la materia de que se trate. Todos los peritos deberán rendir su dictamen bajo la gravedad del juramento. También contempla que podrán ser peritos, los siguientes: a) las personas con título legalmente reconocido en la respectiva ciencia, técnica o arte; y b) En circunstancias diferentes, podrán ser nombradas las personas de reconocido entendimiento en la respectiva ciencia.

La ley citada en el párrafo anterior, norma la obligatoriedad del cargo de perito, indicando que, tratándose de servidor público, es de forzosa aceptación y ejercicio. Para el particular solo lo será ante falta absoluta de aquellos. El nombrado solo podrá excusarse por enfermedad que lo imposibilite para ejercerlo, por carencia de medios adecuados para cumplir el encargo, o por grave perjuicio a sus intereses. En el caso de causales de impedimento y recusación serán las mismas señaladas para el juez. El perito cuyo impedimento o recusación haya sido aceptada, será excluido por el juez, en la audiencia preparatoria o, excepcionalmente, en la audiencia del juicio oral y público. Las partes ejercerán su derecho solicitando al juez que haga comparecer a los peritos al juicio oral y público, para ser interrogados y conainterrogados en relación con los informes periciales que hubiesen rendido, o para que los rindan en la audiencia.



CAPÍTULO IV

El peritaje accidentológico

Los accidentes de tránsito en su gran mayoría tienen consecuencias severas para los que intervienen en ellos, las cuales van desde lesiones leves, graves o gravísimas, hasta la muerte de los participantes, así como incontables daños personales y materiales, para poder dilucidar quién fue el responsable en el hecho de tránsito, es necesario contar con un peritaje accidentológico, el cual será llevado a cabo por expertos en la materia, quienes elaboraran la prueba científica que podrá ser incorporada a los procesos penales o civiles, por ello es que el presente capítulo trata de: el peritaje accidentológico como prueba científica en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito; los mecanismos con que cuentan los órganos jurisdiccionales en la actualidad para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito; análisis jurídico de la importancia del peritaje accidentológico en la resolución de hechos de tránsito, inquiriendo los temas sobre la: perspectiva del Organismo Judicial, perspectiva de la Policía Nacional Civil, perspectiva de las aseguradoras, perspectiva de los sindicatos y perspectiva de los abogados en la resolución de hechos de tránsito; y la propuesta de creación del programa de profesionalización constante en materia de accidentología para las personas que quieran ingresar a la carrera forense y peritos del INACIF.

4.1. El peritaje accidentológico como prueba científica en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito

La accidentología vial es parte de una ciencia multidisciplinaria, como es la ingeniería de tránsito y por la complejidad del hecho de tránsito, Bosio, Cohen y López (1976) determinaron que en el accidente intervienen “tres grandes factores con incontables variables; estos factores son: humano, ambiental y vehicular”. En los peritajes accidentológicos que se elaboren en el sitio del suceso o escena del crimen, y que servirán de elementos de prueba dentro del proceso penal, se deben

de tomar en cuenta las causas imputables a los seres humanos (conductor y víctima), causas imputables al vehículo, causas imputables a la ruta y a las condiciones meteorológicas, estos factores por una cuestión de orden metodológico se estudian por separado, pero se encuentran íntimamente relacionados, en los peritajes relacionados en busca de la verdad.



En el peritaje accidentológico, los componentes a investigar en los tres factores citados como origen de un hecho de tránsito, para aportar como prueba científica por parte del Perito en accidentología vial deberá integrar en la mecánica del hecho de tránsito los siguientes elementos: sentidos de circulación previa, maniobras previas inmediatas a la colisión (tácticas evasivas), área del accidente, zona de impacto sobre la vía, punto de impacto sobre una calle, avenida, calzada o ruta, punto de desenganche sobre la vía en general, trayectorias post impacto, posiciones finales de vehículos y víctimas, distancia de reacción, carácter participativo (embestidor - embestido) y velocidad de circulación previa (en el momento del impacto y post impacto).

Siendo la mecánica del hecho de tránsito tan compleja en sus elementos participantes, el perito en accidentología vial, deberá considerar en su investigación otros elementos provenientes de los factores citados, estableciéndose entre ellos: los vehículos, en los cuales se debe de establecer: la zona de contacto inicial, máximo enganche, desenganche, colisiones reflejas, tipo de deformaciones en el vehículo, elementos de seguridad activa y pasiva. Deberá verificar los tacógrafos los cuales le indicaran al investigador, la velocidad de circulación en el momento de la colisión, tiempo de paradas, distancias recorridas, velocidades máximas y mínimas desarrolladas. Parte de la investigación se centrará en todos los dispositivos preventivos como pides vías, luces traseras, delanteras, lámparas de emergencia y sin dejar de ver el estado de los neumáticos.

De las investigaciones realizadas por el perito en accidentología vial, se podrá desprender como aporte de prueba para las autoridades judiciales y personas



interesadas, elementos para dilucidar la culpabilidad en el hecho de tránsito, entre ellos se pueden citar los siguientes:

Factor Humano: 1. Causas imputables al conductor: imprudencia, impericia y/o negligencia, exceso de velocidad y temeridad, fatiga, sueño, ebriedad o consumo de hipnóticos y estimulantes. 2. Causas imputables a la víctima: sorpresa por distracción, que sean menores de edad o de edades avanzadas, deficiencia de visión o audición, síndrome vertiginoso por vasculopatías, encandilamiento, falta de conocimiento de las normas de tránsito y ebriedad.

Dentro de las consideraciones de investigación del hecho de tránsito, se debe tener en cuenta lo relacionado al factor vehicular, el cual se le conoce como causas imputables al vehículo, citándose entre ellas las siguientes: ruptura de la barra de dirección o desprendimiento del volante, falla del frenado, desprendimiento de una rueda, aro o tornillos de aseguramiento, reventón de un neumático, desprendimiento de la palanca de cambios, ruptura de los discos de embrague, falta de funcionamiento de los limpiaparabrisas, ausencia de espejos retrovisores, mal funcionamiento de las luces, especialmente de las de giro o de stop, uso indebido de las luces altas provocando encandilamiento, fallas en la combustión con desprendimientos de gases tóxicos en el interior del hábitat del vehículo, incendios por pérdidas o explosión del tanque de combustible y estacionamiento inadecuado del vehículo.

Entre los factores ajenos a los conductores y peatones que influyen en la accidentología vial, son los que tienen relación con las carreteras, como caminos asfaltados y de terracerías, calzadas, avenidas y calles dentro o fuera de las ciudades y las condiciones meteorológicas, a las primeras se les denomina causas imputables a la ruta, pudiéndose citar las siguientes; peraltes no adecuados, rutas resbaladizas por llovizna, escarcha o manchas de aceite, sorpresivos e ignorados cambios de dirección, pasos a desnivel sin barreras o señalación, cambios de los señalamientos, rutas o semaforización sin señalización, cambios de ruta sin



señales que anuncien el sentido de vía y cruces múltiples de rutas. A las segundas citadas en este apartado se les denomina causas imputables a condiciones meteorológicas, pudiéndose citar las siguientes: poca visibilidad por oscuridad, entrada del crepúsculo, lluvias torrenciales o tormentas, luz solar intensa, frío o calor intenso, neblina, granizo intenso y nieve.

4.2. Mecanismos con que cuentan los órganos jurisdiccionales en la actualidad para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito

El peritaje accidentalológico como prueba científica en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito en Guatemala, se centra en las investigaciones realizadas por el Ministerio Público, Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (INACIF), y la Policía Nacional Civil, para ello los órganos jurisdiccionales en la actualidad, están facultados por el Código Procesal Penal, para ordenar judicialmente cualquier tipo de investigación relacionada a la solución de un litigio proveniente de esos hechos constitutivos de delitos o faltas.

La legislación penal de Guatemala norma lo relacionado a la peritación en el caso de los hechos de tránsito, de conformidad con lo solicitado por las personas interesadas o por disposición del ente encargado de la persecución penal, para ello se establece en el Código Procesal Penal de Guatemala (1992), en su artículo 225 la facultad del tribunal para ordenar peritación, a pedido de parte o por puro impulso propio, esto referente a que el juez y las partes, si bien es cierto, conocen de la ciencia jurídica, desconocen de algunos términos o procedimientos basados en ciencia, arte técnica u oficio.

La obtención de pruebas por medio de los peritajes realizados por las instituciones autorizadas por la ley, para valorar o explicar un elemento que servirá de prueba científica, lleva un orden preestablecido por la ley, tal y como lo refiere la norma procedimental en materia penal, específicamente en el artículo 230 al referir que el



tribunal de sentencia, el Ministerio Público, o el juez que controla la investigación en el caso de prueba anticipada, determinará el número de peritos que deben intervenir y los designará según la importancia del caso y la complejidad de las cuestiones a plantear, atendiendo a las sugerencias de las partes, obligando a las autoridades mencionadas, para que se fijen con precisión los temas de la peritación, facultando además a las partes que quieran proponer consultores técnicos para que coadyuven en la interpretación de las conclusiones periciales.

Al atender a la explicación de los mecanismos legales con que cuenta los órganos jurisdiccionales en la actualidad para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito, con base en la investigación se determinó que como mínimo los mecanismos técnicos con que esos órganos deberían proveerse para valorar o explicar un elemento de prueba, en caso de duda, debería ser una alternativa tecnológica de otra institución similar, a la que tiene el Ministerio Público, en relación con la Accidentología Vial Forense, la cual debería estar preparada para verificar: los peritajes en accidentes de tránsito, reconstrucción de los hechos con uso de tecnología 3D, determinar los factores de responsabilidad del conductor y/o peatón; debiendo contar para ello, con los siguientes equipo de verificación: Scanner 3D para escena, GPS, Software para SIG y Teledetección y Drones para ubicación del sitio del suceso.

En el área de la escena del crimen forense o sitio del suceso, las instituciones responsables de la investigación, deberán estar capacitados y entrenados en las siguientes funciones: fijación del sitio del suceso, reconstrucción de los hechos del crimen a través del estudio de indicios y evidencias, identificación de seres humanos mediante evidencias de huellas dactilares, fotografía e identificación facial, debiendo realizar informes periciales que amplíen o afirmen la información recogida en el lugar del delito. El personal deberá como mínimo tener equipo de peritaje de campo, fotografía, dactiloscopia, metros físicos y electrónicos, y equipo de computación.

El INACIF, que es otra institución estatal, parte de los mecanismos legales con que cuenta los órganos jurisdiccionales en la actualidad para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito, no cuenta con una infraestructura para el conocimiento, investigación y aporte de pruebas en los procesos penales iniciados por hechos de tránsito, puesto que su actividad investigativa se reduce a laboratorios de criminalística, servicios de medicina forense, estudios necrológicos y sección de clínicas médicas, todo como parte de su Departamento Técnico Científico, de conformidad con el artículo 9, numerales 3, 3.1 y 3.2 del Reglamento General de la Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, teniendo solamente una sección de Identificación de vehículos que ofrece servicios en las áreas de: a) Impresiones de neumáticos, calzados y otras; b) Identificación y re identificación; y, c) Reconstrucción de trayectorias.



Otra entidad gubernamental de la que disponen los órganos judiciales, para la resolución de los eventos de **accidentología vial forense, es la Policía Nacional Civil, la que tiene por objeto la protección de la escena del crimen o sitio del suceso**, especialmente en hechos de tránsito, en los que se haya cometido un ilícito penal, para ello Morales Trujillo, Javier, dice que estas funciones inician desde el momento en que se llega al lugar y se verifica la noticia, por ello es que:

La principal función del agente policial es acordonar el lugar para evitar la destrucción de las pruebas, no se espera de él que investigue las causas del crimen o construya hipótesis sobre el posible agresor, sencillamente que la escena de los hechos se mantenga intacta. (Año 2010. p. 194)

La función y participación de la Policía Nacional Civil, en su carácter de auxiliar del Ministerio Público, es a solicitud del fiscal o juez correspondiente en la práctica de análisis de indicios, en la requisa de la escena del crimen y otros lugares de importancia para la investigación de los delitos, por lo que deberá entregar a la brevedad posible, debidamente embalado e identificado cualquier indicio que obtenga, descubra o le entreguen las partes para incorporarlas al proceso penal,

siendo responsable de su guarda, custodia y conservación hasta que sea entregado al almacén respectivo para su resguardo y/o al laboratorio para su análisis.



El Reglamento para el manejo el manejo de la evidencia vinculada al proceso penal, según convenio interinstitucional del Ministerio Público y Ministerio de Gobernación (2003), en el artículo 27, instituye que, conforme al artículo 113 del Código Procesal Penal de Guatemala, los agentes de la Policía Nacional Civil, tienen una función auxiliar del Ministerio Público para la investigación, custodia y traslado de pruebas o indicios de los hechos delictivos.

Entre los mecanismos a disposición de los órganos jurisdiccionales se tienen también los que dispone la Policía Nacional Civil, en la Ley de la Policía Nacional Civil (1997), en su artículo 10 donde esta normativa confiere atribuciones para que cumpla con su misión, dándole facultades para que por iniciativa propia, por denuncia o por orden del Ministerio Público proceda a la investigación de delitos perseguibles de oficio e impedir que estos sean llevados a consecuencias posteriores, recabe elementos indicios, asignando también la coordina y regulación de lo relativo al Departamento de Tránsito.

En este contexto legal, la Policía Nacional Civil desarrolla sus funciones en la investigación de los accidentes de tránsito, acordonando el sitio del suceso, recabando y embalando pruebas, tomando declaraciones de personas que aporten información sobre el hecho y cuanta diligencia sea oportuna y necesaria para, prevenir la pérdida de evidencia que serán mecanismos cruciales con que contarán los órganos jurisdiccionales para la resolución de los eventos relacionados con hechos de tránsito.



4.3. Análisis jurídico de la importancia del peritaje accidentológico en la resolución de hechos de tránsito

4.3.1. Perspectiva del Organismo Judicial

El sistema jurídico del Estado de Guatemala se encuentra establecido en la Constitución Política de la República, con el fin de mantener los valores como la justicia, paz e igualdad de los habitantes de la república, para ello uno de los tres poderes del Estado, el Organismo Judicial es el garante de la impartición de justicia en el caso particular en la materia de tránsito, en donde el peritaje accidentológico es vital para resolver el conflicto que exista entre las partes, para ello la legislación guatemalteca que se puede relacionar a ese tema es: la Ley del Organismo Judicial, Código Penal, el Código Procesal Penal, Ley Orgánica del Ministerio Público, Ley del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, Ley de Tránsito y la Ley de la Policía Nacional Civil.

El Estado procura que los derechos a la vida, la propiedad y la salud, constituyan el bien jurídico tutelado en hechos de tránsito, por lo que da cumplimiento inicial a tal mandato por medio de medidas de coerción para el cumplimiento de la ley de tránsito, logrando con ello en una forma efectiva la disminución de la siniestralidad vial, evitando la imprudencia, negligencia o impericia del conductor o de la víctima. Al suceder el hecho de tránsito, las instituciones judiciales, encaminan la resolución del accidente por medio del peritaje accidentológico, para determinar el presunto responsable del delito, causas y daños físicos o pecuniarios.

La materia de tránsito y la solución de los conflictos derivados de accidentes con o sin personas fallecidas o lesionadas, están fundamentadas en la Ley del Organismo Judicial (1989), consagra la aplicación de la ley en materia de tránsito, cuando establece en el artículo 5 que el imperio de la ley se extiende a toda persona, nacional o extranjera, residente o en tránsito en todo el territorio de la República.



Así mismo, la ley citada, establece en el artículo 9, la supremacía de la Constitución y jerarquía normativa, la cual será observada por los tribunales sobre cualquier ley o tratado, salvo los tratados o convenciones sobre derechos humanos, que prevalecen sobre el derecho interno. Las leyes o tratados prevalecen sobre los reglamentos. Es importante resaltar que los accidentes de tránsito ocurridos en el extranjero y cuyas consecuencias hayan sido lesiones o muertes, si no son juzgadas en el país donde se originó el hecho, probablemente por fuga del autor del mismo, estos pueden ser reclamados en el país, por los convenios y tratados en materia de derechos humanos, existentes y con plena vigencia.

4.3.2. Perspectiva de la Policía Nacional Civil

La importancia de la Policía Nacional Civil (PNC) dentro del derecho procesal penal guatemalteco, tiene relevancia en el peritaje accidentalológico en la resolución de hechos de tránsito, por su aporte en la obtención, custodia y traslado de los medios de prueba que se obtengan en el sitio del suceso o escena del crimen, por ello es que tiene asignada una serie de obligaciones que dicho cuerpo policial debe de cumplir de conformidad con la ley, para asegurar la pronta y acertada aplicación de justicia en los actos procesales que sean considerados como delitos.

La Policía Nacional Civil puede intervenir en diferentes momentos procesales, pues como auxiliares de la justicia y sujetos a los órganos jurisdiccionales y al Ministerio Público, pueden recibir órdenes, para comparecer en calidad de testigos, peritos o en reconstrucción del sitio del suceso en donde se cometió un hecho de tránsito, por eso ha sido importante la preparación académica y la formación adecuada de los agentes, la capacitación continua, la profesionalización y la jerarquización dentro de la institución, pues permitirá que en los diferente niveles profesionales, puedan aportar su experiencia dentro del proceso penal instruido, permitiendo que este sea el objetivo desde de la investigación de campo hasta los tribunales.



La tecnología de punta al alcance de los auxiliares de justicia, la instrucción en el extranjero y la utilización de equipo de investigación especializado por parte del personal de la Policía Nacional Civil, no ha sido la excepción en nuestra realidad, pues el personal policial ha sido entrenado en diferentes países de Norte y Sudamérica, que cuentan con centrales de investigación de ingeniería de tránsito, Departamentos de Investigación de Peritaje Accidentológico Vial y otras Ciencias Afines, que coadyuvan a la investigación del hecho de tránsito.

4.3.3. Perspectiva de las aseguradoras

El gran avance tecnológico, social, económico y legal del siglo veinte, trajo la prestación de servicios como la del seguro que se ha desarrollado en forma excepcional, especialmente en el aspecto social, pues se fundan instituciones para proteger el capital humano, la vida de los trabajadores contra los riesgos de accidentes laborales y de tránsito, y es aquí en donde tiene importancia el peritaje accidentológico en la resolución de hechos de tránsito, en materia de seguros, en virtud de que compromete el capital humano y material, por muertes, lesiones temporales o permanentes, que ocasionan no solo las pérdidas humanas, individuales o colectivas, sino que los daños y perjuicios a terceros, y en caso particular a las aseguradoras.

En Guatemala, el ámbito legal dentro del cual se desarrolla el seguro, está regido por:

Decreto 2-70 del Congreso de la República de Guatemala, Código de comercio de Guatemala; El Decreto Ley 206, Código Civil; Leyes fiscales como la Ley del Impuesto al Timbre Fiscal y Papel Sellado Especial para Protocolo, y la Ley del Impuesto al Valor Agregado. Decreto 25-2010; Ley de la Actividad Aseguradora. El control de toda la actividad aseguradora lo llevan a cabo las siguientes instituciones: Superintendencia de Bancos (S.I.B.);

Superintendencia de Administración Tributaria (SAT); y la Intendencia de Verificación Especial (IVE).



El seguro es un factor económico, social y legal, que está en función del desarrollo de la economía de un país. El crecimiento del nivel de vida de las personas y las actividades económicas en general promueve las necesidades del aseguramiento. El sector asegurador juega un papel fundamental como intermediario financiero, en el sentido que las entidades de seguros obtienen los ingresos de primas, con antelación al pago de los siniestros que se ocasionen, en el caso particular de los accidentes de tránsito. El seguro obligatorio u opcional en el país, les permite a las entidades aseguradoras, tener flujos dinerarios que les permite crear reservas que, invertidas en activos rentables, les proporcionan ingresos y al asegurado garantía de restitución dineraria.

El seguro es una actividad de servicio con marcado acento financiero y económico. No solo porque se percibe un precio (prima), cuya contraprestación consiste generalmente en una retribución económica ante la pérdida o daño del vehículo o indemnización a las personas lesionadas o familiares asegurados en las pólizas como beneficiarios, en caso del fallecimiento de los conductores o peatones, sino que también permite que en accidentes colectivos en donde hay un elevado número de unidades patrimoniales afectadas por las pérdidas (siniestros) que se produzcan en las entidades contratantes, se disminuye en un alto porcentaje las pérdidas económicas por destrucción o daños y perjuicios, propias o contra terceros.

El alcance económico de un contrato de seguro, debe estar delimitado en el instrumento legal suscrito, por lo que una definición muy acertada del seguro es la de Lucena Cranford de Seguros Generales Magee que dice:

El seguro es un contrato por el cual una de las partes, en consideración a un precio que a ella se le pagó adecuado al riesgo, da seguridad a la otra parte de que esta no sufrirá pérdidas, daño o perjuicio por el acaecimiento de los

peligros especificados sobre ciertas cosas que pueden estar expuestas a tales peligros. (1981, p.175)



Para que los seguros se activen ante un hecho de tránsito, se considera que debe ocurrir un siniestro, que no es más que la materialización del riesgo cubierto por el seguro, es la manifestación concreta del riesgo asegurado, mediante actos o hechos que producen todos o alguno de los daños garantizados en la póliza, en este caso en accidentes de tránsito y cuyos conductores, vehículos o terceros están cubiertos hasta por un monto determinado. Cuando ocurre el hecho constitutivo o no de delito, la aseguradora analiza la causa y los efectos del mismo. Podría definirse como el acaecimiento del evento previsto en la póliza y que da lugar al cumplimiento de las obligaciones contraídas en el contrato por parte del asegurador.

La ocurrencia del siniestro, el accidente de tránsito, es lo que produce la indemnización, o el pago del capital pactado. Las obligaciones de la entidad aseguradora generalmente consisten en la indemnización dineraria de los daños causados en el siniestro, previa valoración de los mismos, en la reposición de los bienes perdidos o dañados, o en la prestación de un servicio. Ante lo expuesto se determina que la importancia del peritaje accidentalógico en la resolución de hechos de tránsito, adquiere un alto valor para la aseguradora y el asegurado, pues permite determinar quién es el culpable de la comisión del hecho.

Al analizar la importancia del peritaje accidentalógico en la resolución de hechos de tránsito, en materia de seguros, una línea de investigación recae en las aseguradoras, las cuales cuentan con una persona que se denomina ajustador de siniestros, quien según el Manual Técnico de Seguros es una “Persona individual (si es personal administrativo propio de la aseguradora) o jurídico (si fuese una entidad ajustadora de siniestros) encargado de brindar servicio personalizado de parte de la aseguradora en el momento de ocurrir un siniestro”. (2005, p.35)



Al ocurrir un siniestro, la aseguradora después de tomar conocimiento de este, de inmediato brinda la atención al asegurado, por medio del ajustador quien dirige una primera línea de investigación en el sitio del suceso, en el siguiente sentido: estima el valor de los objetos asegurados antes de la ocurrencia del siniestro, en el caso de que este se encontrase cubierto por la póliza; examina, investiga y determina las causas conocidas o presuntas del siniestro; califica, informa y opina si el siniestro se encuentra amparado por las condiciones de la póliza; establece el monto de las pérdidas o daños amparados por la póliza; señala el importe que corresponde indemnizar con arreglo a las condiciones de la póliza; establece el valor del salvamento para deducirlo de la cifra de daños, o su comercialización por la empresa de seguros. El peritaje del ajustador no obliga a las partes y es independiente a ellos, pero puede servir dentro del proceso a requerimiento del juzgador.

4.3.4. Perspectiva de los sindicados

La Constitución Política de la República de Guatemala garantiza a las personas sindicados de un hecho considerado como delito o falta, el derecho a saber por quienes pueden ser detenidos y ante quien deben de declarar, por ello es que dentro de esas garantías constitucionales se puede mencionar que el Estado ha implementado garantías para los detenidos y con este fin la Constitución Política de la República de Guatemala, establece en el artículo 8 que se refiere a las garantías que goza el detenido, respecto a ser informado inmediatamente de sus derechos en forma que le sean comprensibles, especialmente que pueda proveerse de un defensor, el cual podrá estar presente en todas las diligencias policiales y judiciales, también es conveniente citar que la declaración del sindicado se encuentra garantizada en los Artículos 9 y 16 de la Constitución. Este derecho consiste en que el detenido no podrá ser obligado a declarar sino ante autoridad judicial competente, entiéndase esta declaración como la primera declaración del imputado o más conocida como declaración indagatoria. La Constitución da las directrices de cómo y ante quién debe de prestar su primera declaración el imputado. (1993)



La ley penal del país establece que los sindicados o imputados son las personas, señalada de haber cometido un hecho punible, contra la que el Estado ejerce la persecución penal, por ello el Código Procesal Penal de Guatemala 51-92, en el artículo 70 le otorga la denominación de sindicado, imputado, procesado o acusado a toda persona a quien se le señale de haber cometido un delito, dejando aparte el termino condenado para la persona que haya sido condenado en sentencia firme debidamente ejecutoriada. Generalmente, el Código reserva el término imputado o sindicado para el procedimiento preparatorio, procesado a la persona que se le ha dictado auto de procesamiento y acusado a la persona contra la que se ha planteado escrito de acusación. Finalmente, denomina condenado a aquel sobre quien haya recaído una sentencia condenatoria firme e impuesto una pena. Una persona se convierte en sindicado o imputado desde el primer acto del procedimiento dirigido en su contra, momento en el cual nace el derecho de defensa.

Para establecer la participación de los sindicados y esclarecer bajo que perspectiva se juzga y se defiende a los que cometieron el hecho de tránsito constitutivo de un delito, es importante determinar el grado de participación, bajo qué condiciones de tiempo, modo y lugar intervinieron, y el estado en que se encontraban, en la accidentología de tránsito, se estima al participante como un protagonista del accidente, definiéndole así: “Son todas las personas o cosas que intervienen en el mismo, directa o indirectamente, activa o pasivamente”. (2011, p. 36)

Entre los protagonistas del accidente de tránsito, directa o indirectamente, activa o pasivamente, se dice que pueden ser: a) Protagonista directo activo: es aquel que, por una acción propia (activo), es afectado por el accidente (directo). b) Protagonista directo pasivo: es quien resulta afectado por el accidente (directo), pese a que ningún acto suyo contribuye al accidente. c) Protagonista indirecto activo: es el no afectado por el accidente (indirecto), aun cuando sus acciones influyeron en el mismo (activo). d) Protagonista indirecto pasivo: es el no afectado y cuyas acciones no influyen en el accidente.



Desde el punto de vista de la importancia del peritaje accidentalógico, se puede determinar que el o los sindicados de un hecho de tránsito constitutivo de delito, pueden o pudo haber participado como: protagonista directo activo, siendo autor activo o pasivo, que por sus acciones, hace o recibe el daño, atropellando o siendo atropellado por imprudencia, negligencia o impericia al conducir o caminar, fuera o dentro de la vía; protagonista directo pasivo: el caso de un atropellamiento de persona que se encuentra en un lugar fuera de la vía de tránsito; protagonista indirecto activo: cuando se es actor por imprudencia, negligencia o impericia, de mal manejo o maniobras, que produzcan un accidente de tránsito en el cual otros sufren los daños, saliendo él ileso.

El ente acusador en nuestra legislación es el Ministerio Público, por lo que tiene la función del ejercicio de la persecución penal, con el auxilio de la Policía Nacional Civil, en su función investigativa, y tendrá a su cargo específicamente el procedimiento preparatorio y formular la acusación, con el objeto de esclarecer la verdad de los hechos, siendo conveniente citar que en su función investigativa en el del peritaje accidentalógico en la resolución de hechos de tránsito, debería determinar si el sindicado es el actor o víctima del hecho de tránsito, para poder determinar efectivamente la responsabilidad penal, en virtud de que normalmente, en los hechos de tránsito con lesionados o muertos, el conductor siempre es detenido y puesto a disposición del juez competente para resolver su situación jurídica.

4.3.5. Perspectiva de los abogados defensores en la resolución de hechos de tránsito

Los abogados deben tomar importancia del peritaje accidentalógico en la resolución de hechos de tránsito, puesto que de las primeras acciones en el sitio del suceso, por parte de las autoridades judiciales o auxiliares de justicia que intervengan en el procedimiento, se determinará qué grado de participación que tienen las personas en el hecho y cuáles son las posibles responsabilidades, debiendo dichas



autoridades sindicadas a los actores y con la información preliminar tomar las acciones pertinentes, pudiendo intervenir en acciones extrajudiciales por medio de suscribir un acuerdo entre las partes en el lugar de los hechos o tomar el caso como abogado defensor ante la posibilidad de un proceso judicial.

El abogado defensor deberá privilegiar el derecho de defensa y al debido proceso a su cliente, siendo estos los derechos más importantes a invocar en la defensa, para ello deberá observar lo que al respecto regula el Estado de Guatemala, a través del texto constitucional, en el artículo 12 que prescribe el cumplimiento del debido proceso, dando pauta a que se condene a una persona, luego de agotar un proceso penal pre establecido en la ley, y que tengo suficiente oportunidad de exponer sus alegatos para lo cual deberá ser citado, oído y para que se le sindicue como responsable de un hecho delictuoso, deberá ser vencido en proceso legal ante juez o autoridad competente y preestablecida. Si como resultado de las primeras investigaciones, el sindicado es trasladado ante el juez que conozca del asunto, este deberá dictar auto de prisión, fundamentado en el artículo 13 de la Constitución, puesto que para que a una persona se le dicte auto de prisión, debe preceder información de haberse cometido un delito y que concurren motivos racionales suficientes para creer que la persona detenida lo ha cometido o ha participado en él.

El abogado no debe perder de vista lo relacionado con los daños civiles, puesto que la ley establece que es actor civil, el que se encuentre legitimado para ejercitar el ejercicio de la acción civil, con base en la ley respectiva, para reclamar por el daño directo emergente del hecho punible, así como sus herederos. Ante una posible reclamación de indemnización o arreglo extrajudicial, el abogado del sindicado deberá considerar el peritaje accidentalológico de las autoridades judiciales y personas civiles como las aseguradoras, que intervinieron en el accidente de tránsito y en cuyo poder obran dictámenes periciales que pueden ser solicitados para su presentación en los tribunales en su momento procesal.



El abogado del sindicato deberá considerar que el actor civil solo intervendrá en el proceso en razón de su interés civil. Sin embargo, puede suceder que el actor civil sea a la vez querellante adhesivo en el proceso penal, con lo que podrá intervenir a lo largo de todo el proceso, tal y como lo fija la ley, por lo que la mediación con las personas afectadas es de total importancia en la búsqueda de la solución del caso, haciendo valer el peritaje accidentológico del hecho de tránsito, al que tenga acceso el abogado, con el objeto de lograr un desistimiento penal de la parte actora y poder desistir de su demanda civil en cualquier estado del procedimiento o del proceso .

En los accidentes de tránsito en razón de quien es el propietario del o los vehículos intervinientes, puede darse la figura del tercero civilmente demandado: el tercero civilmente demandado, podrá ser citado para que, por previsión directa de la ley, responda por el daño causado por el imputado con el hecho punible, a fin de intervenir en el proceso como demandado. Lo expuesto debe ser tomando muy en cuenta por el abogado del sindicato o imputado, puesto que las responsabilidades por daños y perjuicios corren por cuenta de él, pero dependiendo de las pruebas que se aporten del peritaje accidentológico en la resolución de hechos de tránsito en contra de su defendido, pueden ser minimizadas.

4.4. Informe de resultados

En virtud de que el problema de investigación gira en torno a la creación de una dependencia dentro de los Laboratorios de Criminalística del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, que se encargue de efectuar análisis periciales accidentológicos dentro de las investigaciones relacionadas a hechos de tránsito, se estimó pertinente efectuar el abordaje desde el punto de vista de los auxiliares fiscales, agentes fiscales, abogados defensores, jueces, personal del INACIF, técnicos en investigaciones criminalísticas, con en el fin de identificar los problemas que representa no contar con dicha prueba científica y que beneficios representaría la inclusión de la misma en la resolución de esta clase de procesos.



4.4.1. Análisis y exposición de resultados

Los aspectos medulares del presente apartado requieren presentar de forma breve pero concisa, la totalidad de aspectos relacionados con los criterios vertidos por cinco auxiliares fiscales, cinco agentes fiscales, cinco abogados defensores, cinco jueces, cinco peritos del laboratorio criminalístico de identificación de vehículos del INACIF, cinco técnicos en investigaciones criminalísticas, cada uno desde su opinión muy particular, pero que en el detalle presentado, convergen los treinta cuestionarios efectuados en cuanto a resultados, mismos que se evaluarán por separado, de acuerdo con el instrumento de investigación para la recopilación de la información.

Pregunta No. 1.

¿Sabe usted que es un peritaje accidentalológico y qué análisis contempla?

En torno a los resultados obtenidos, se estima que, dentro de las consideraciones vertidas por las 30 personas abordadas entre auxiliares fiscales, agentes fiscales, abogados defensores, jueces, personal del INACIF, técnicos en investigaciones criminalísticas, se pudo establecer que el 90 % de los entrevistados, indican que si saben que es el peritaje accidentalológico y conocen algunos de los análisis que se pueden realizar con esta pericia. En tanto que el 10 % manifestó desconocer el tema del peritaje accidentalológico y por ende, desconocen de los análisis que contempla este peritaje; todos estos aspectos se reflejan a plenitud en la figura No. 1, expuesta en el apartado de los anexos correspondientes.

Pregunta No. 2.

¿En alguno de los procesos relacionados con hechos de tránsito en los que ha participado usted por razón de su cargo o profesión, se ha generado alguna pericia accidentalológica?



Los resultados obtenidos a través de este cuestionamiento reflejan que en la totalidad de procesos penales relacionados con hechos de tránsito, en los que participaron los 30 entrevistados, refieren el diligenciamiento de peritajes de identificación de vehículos, alcoholemias, detección de abuso de drogas pero no se generó ningún peritaje accidentológico, tal y como se presenta en el gráfico No. 2 de los anexos.

Pregunta No. 3.

¿Considera importante contar con un dictamen pericial accidentológico para el esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito? Sí o no; ¿y por qué?

En relación con el presente cuestionamiento, se destaca, en gran medida, el punto de vista de quienes consideran que el peritaje accidentológico es importante para esclarecer la verdad histórica de un hecho de tránsito, siendo este aspecto congruente con el 97 % de los encuestados, en tanto que solo el 3 % de los mismos expresa que existen otros mecanismos que ayudan a establecer la responsabilidad en los conductores, explicando que si la persona se dirige bajo los efectos del alcohol es suficiente para achacarle responsabilidad por el hecho cometido. Su punto se centra únicamente en el factor humano, dejando por un lado la posibilidad de establecer otros factores influyentes para que ocurran los hechos de tránsito, justamente como se presenta en el gráfico No. 3 del apartado de los anexos detallados al final del presente informe.

Pregunta No. 4.

¿El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala cuenta con un laboratorio criminalístico, relacionado a la accidentología forense?

Los resultados obtenidos a través de la presente interrogante reflejan ampliamente que 28 de los 30 entrevistados, que representa el 93 % de la muestra, reconocen que el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala (INACIF) no cuenta con un laboratorio criminalístico, relacionado a la accidentología forense, de tal



manera que 2 de los 30 encuestados, que representa el 7 % de la muestra indicaron tener conocimiento que el INACIF realiza peritajes sobre vehículos pero que desconocen si estos peritajes son de accidentología forense, resultados que se reflejan en el grafico No. 4. del apartado de los anexos.

Pregunta No. 5.

¿Considera importante que el INACIF cuente con un laboratorio en accidentología forense para aportar prueba científica que coadyuve al esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito?

Los resultados obtenidos a través de la presente interrogante reflejan que el 93 % de la muestra, consideraron importante crear un laboratorio en accidentología forense para aportar prueba científica que coadyuve al esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito, esto porque en la actualidad, la mayoría de los hechos de tránsito se resuelven por medio de una negociación entre los involucrados, pero no se cuenta con una certeza jurídica para atribuir la responsabilidad de forma objetiva, agregando que en algunos casos se aplican medidas desjudicializadoras a los conductores involucrados, el otro 7 % de la muestra reflejan desconocer si el INACIF ya cuenta con un laboratorio en accidentología forense, como se refleja en el gráfico No. 5 de los anexos.

Pregunta No. 6.

¿Considera que se pueden ver vulnerados derechos fundamentales de los sindicatos como: la presunción de inocencia, debido proceso y el derecho a la justicia?

Al determinar la postura de los encuestados reflejan que el 73 % de la muestra, considera que al no existir un mecanismo para esclarecer quien es el responsable en un hecho de tránsito, se vulneran derechos fundamentales de los sindicatos como: la presunción de inocencia y debido proceso porque se puede aplicar una medida desjudicializadora o en el peor de los escenarios, una condena a una



persona sin que existan elementos de prueba suficientes; y, el derecho a la justicia, porque bajo este presupuesto debería darse a cada quien lo que se merece y no se podría hablar de justicia si no se esclarece la verdad histórica de un hecho para castigar a quien realmente merece ser castigado con la aplicación de una pena; en ese sentido, se denota la importancia de crear un laboratorio en accidentología forense para aportar prueba científica que coadyuve al esclarecimiento de los hechos de tránsito, esto porque en la actualidad, la mayoría de los hechos de tránsito se resuelven por medio de una negociación entre los involucrados, pero no se cuenta con una certeza jurídica de quien es el responsable para atribuir la responsabilidad de forma objetiva, como se refleja en el gráfico No. 6 de los anexos.

Lo cierto es que, queda de manifiesto que el acuerdo en mención, en definitiva, vino a replantear o reconfigurar la distribución funcional de los fiscales, al segmentar su función y por ende su participación dentro de las etapas procesales, lo que ha evidenciado las deficiencias del ente investigador en el desenlace de los casos ante las instancias correspondientes. Este aspecto se encuentra plenamente reflejado en el gráfico No. 6 de los anexos expuestos al final del presente informe.

4.5. Propuesta de creación del laboratorio de accidentología forense en el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala

El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala desarrolla sus acciones encaminadas al cumplimiento del Plan Estratégico Institucional, que contempla seis ejes estratégicos propuestos como metas durante la administración 2017-2022; dentro de ellos se destacan: el fortalecimiento de la calidad y ampliación del servicio forense, así como, lo relativo a infraestructura y equipamiento; por lo que, en este precepto podría enmarcarse la posibilidad de crear este nuevo laboratorio criminalístico; esto, en el sentido de la ampliación del servicio forense que presta la institución. En la actualidad, el INACIF cuenta con un laboratorio de vehículos que se limita a presta los servicios de identificación de vehículos y trayectoria de disparo, es por ello que se proyecta la posibilidad de crear un laboratorio de accidentología



forense que permita ampliar la cobertura pericial en esta materia y a los usuarios les proporcione elementos científicos objetivos que permitan el esclarecimiento de los hechos de tránsito, en las áreas siguientes:

A. Ingeniería mecánica, que tendría como principal objetivo determinar si previo, durante o posterior al hecho de tránsito él o los vehículos sufrieron alguna falla mecánica en su sistema de frenos, sistema de dirección, sistema eléctrico, neumáticos, motor y la determinación de la magnitud de los daños estructurales sufridos por él o los vehículos en un hecho de tránsito.

Para efectuar un peritaje mecánico, el vehículo debe ser trasladado a un espacio físico (inmueble) que cuente con las características que permita realizar cómoda y detenidamente la pericia, es por ello que el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, deberá como primer paso considerar la adquisición de un inmueble que le permita realizar los peritajes mecánicos en el momento de implementar el laboratorio de accidentología forense, este inmueble debe reunir como mínimo las siguientes características:

- Estructurado con paredes de block y columnas principales robustas, que cuenten con armazón de hierro y concreto.
- Techo de lámina de zinc, con estructura metálica de soporte.
- Piso de concreto -no lisa- para el área de taller.
- Ventanas amplias con estructura metálica.
- Puertas de metal.
- Portón fácil de abrir para el acceso principal, preferentemente con control remoto.
- Que la edificación cuente con ventilación natural, pero también se instalen extractores de aire del tipo dinámico para evitar la acumulación de monóxido de carbono.



- Que la edificación cuente con iluminación natural, pero también se instalen dispositivos de iluminación artificial.
- Área de oficinas.
- Área para almacenamiento de herramientas y equipo.
- Equipo de seguridad para resguardo de las herramientas y equipo.



Para poder realizar peritajes mecánicos en el momento de implementar el laboratorio de accidentología forense en el INACIF, debe considerarse como mínimo la adquisición del equipo que se describe a continuación:

CANTIDAD	DESCRIPCIÓN
3	Puentes hidráulicos de 2 columnas.
3	Tester para medición de ebullición de líquido de frenos.
3	Kit para medir presión de frenos convencionales y ABS.
3	Desarmadora de llantas semi-automática.
3	Lagarto para servicio automotriz de 3 toneladas.
3	Lagarto para servicio semipesado de 5 toneladas.
6	Torres para servicio de automóviles de 3 toneladas.
6	Torres para servicio semipesado se 6 toneladas.
3	Pistolas de impacto de raíz de 1/2".
3	Set de 13 copas medida en pulgadas.
3	Set de 14 copas medida en milímetros.
2	Compresor de aire industrial de 5HP.
3	Scanner para vehículos asiáticos y europeos.



3	Scanner Genisys EVO para vehículos americanos, europeos y asiáticos.
8	Recibidores de plástico para aceite y fluidos.
3	Cargador de baterías.
2	<i>Dozer</i> para enderezado de carrocería.
2	Set de porta <i>power</i> de 4 toneladas.
3	Lagartos para servicio pesado 10 toneladas.
2	Prensa hidráulica de 20 toneladas.
6	<i>Tricket</i> hidroneumático para 22 toneladas.
4	Vehículos tipo <i>pick up</i> , doble cabina, todo terreno con camper.
6	Equipos de computación de escritorio.
6	Equipos de computación tipo <i>laptop</i> .
5	Impresoras a color.
1	<i>Software</i> para generar planimetría de hechos de tránsito aras 360.
1	Inmueble accesible incluyendo terreno y construcción espacio mínimo 350 metros cuadrados.

B. Accidentología Vial, cuyo objetivo sería determinar las posibles causas que produjeron un hecho de tránsito, incluyendo el análisis, reconstrucción, recreación, corroboración o descarte objetivo de lo que las partes involucradas manifiesten respecto al hecho, incluidas las declaraciones de testigos y sospechosos; con ello se pretende, determinar las razones y circunstancias en las cuales ocurre un hecho de tránsito, explicando cuándo, dónde y por qué ocurrieron los hechos. Con este servicio se pretende generar conclusiones científicas que permitan estimar la velocidad de colisión, ubicación real en el escenario de los hechos, distancia y tiempo cuando sea factible su determinación.

Para poder designar por lo menos 4 equipos de trabajo que realicen peritajes accidentológicos en el momento de implementar el laboratorio de accidentología

forense en el INACIF, debe considerarse como mínimo la adquisición del equipo que se describe a continuación:





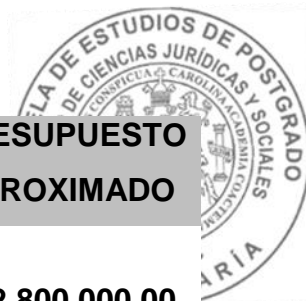
EQUIPO PORTÁTIL	
CANTIDAD	DESCRIPCIÓN
4	Cámara fotográfica digital profesional que cuente con sistemas controladores de <i>flashes</i> inalámbricos, anillos angulares y anillos tubulares estereoscópicos de luz blanca-ultravioleta; con juego de objetivos 70-300mm, 28-80mm, 18-70mm y 105mm para realizar fotografías generales y de detalle.
4	Trípode diseñado para inspección ocular con marcadores de reseña fotográfica, especialmente diseñado para la realización de fotografías de todo tipo, concretamente las generales, de conjunto, de aproximación y de detalle.
4	Juegos de testigos métricos que incluyan cinta métrica, reglas, escuadras, etc.
4	Calculadoras científicas.
4	Compás.
4	Brújulas.
4	Juegos de maniqués <i>dummys</i> .
4	Sistemas de rastreo tridimensional por láser modelo disto leica.
4	Sistemas de iluminación forense.
4	Paquetes de sistemas informáticos de investigación, adquiridos para la elaboración de croquis, levantamientos de planos y reconstrucciones infográficas de accidentes.
4	Sistemas de medición digital de la luz, diferentes test eléctricos mediante sensores de la luz en los rangos x1, x10, x1000 con lecturas en pantallas de LCD, utilizados para el estudio de la iluminación en las carreteras.
4	Maletín de investigación criminal provisto de siete fuentes de iluminación forense de aluminio portable mediante diodos emitidos LED's que abarcan el espectro UV onda larga 395nm hasta la región de 625nm, así como la luz blanca, difusores de luz, filtros de barrera



	y gafas protectoras en amarillo, naranja y rojo para reactivar fluorescencias, estando especialmente diseñado para la búsqueda y reseña fotográfica de vestigios de todo tipo.
4	Vehículos tipo <i>pick up</i> doble cabina, todo terreno con <i>camper</i> .
EQUIPO INSTRUMENTAL PARA EL LABORATORIO DE ACCIDENTOLOGÍA FORENSE:	
2	Microscopio <i>Leitz</i> de contraste de fases GRIM2 Foster Freeman, sistema de imagen de alta resolución Sony CCD videocámara, sistema de iluminación blanca controlada, objetivo simple 10/0.22, software GRIM3, concebido para la medición de los índices de refracción de los fragmentos de vidrio con computadora e impresora.
2	Espectrómetro RAMAN provisto de bases de datos informáticas de patrones testigo y librerías, especialmente diseñadas para la comparación de vestigios recogidos en el terreno del accidente mediante espectrometría vibracional RAMAN, con computadora e impresora.
8	Escritorios modulares que incluyan sillas para 4 personas.
8	Equipos de cómputo para oficina.
1	Equipo de cómputo de altas prestaciones para instalar el <i>software</i> especializado.

4.6. Estimación presupuestaria para la implementación del laboratorio de accidentología forense

Se estima que para poder implementar el laboratorio de accidentología forense dentro del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, se debería buscar el apoyo de cooperantes internacionales o una asignación presupuestaria estatal que permita invertir las cantidades siguientes:



RUBRO	DESCRIPCIÓN	PRESUPUESTO APROXIMADO
Construcción del laboratorio de accidentología forense.	Construcción de un inmueble físico con las condiciones mínimas necesarias.	Q.2,800,000.00
Equipamiento del laboratorio.	Equipamiento, herramienta y <i>software</i> y mobiliario básico.	Q.39,000,000.00
Formación profesional de los interesados en ingresar a la carrera pericial dentro de INACIF.	Asistencia a cursos impartidos por expertos nacionales e internacionales conocedores en la materia, que permitan generar formadores en accidentología forense con el respaldo de la Universidad de San Carlos de Guatemala o de las universidades privadas del país.	Q.1,000,000.00
Total aproximado		Q.42,000,000.00

4.7. Propuesta de creación del programa de profesionalización constante en materia de accidentología para las personas que quieran ingresar a la carrera forense y peritos del INACIF

En la actualidad, el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, de conformidad con su Ley Orgánica y su reglamento, no tiene ninguna dependencia dentro de su organización, que esté relacionada en materia de profesionalización de accidentología de tránsito o accidentología vial, se considera que para que los profesionales forenses o peritos se profesionalicen y laboren en ello, se hace necesario la creación de una academia superior de estudios relacionados con el tema, así como la creación de un laboratorio criminalístico de ingeniería de tránsito que contenga jefaturas relacionadas a esa ciencia multidisciplinaria, que debería ser creada para investigar los accidentes en el tránsito para poder esclarecer las


causas y la dinámica de los constantes accidentes que a diario se generan en el país, teniendo como misión, convertirse de esta forma en un apoyo técnico científico para auxiliar con excelencia, basado en ciencia, en materia de investigación de accidentes en el tránsito ante los distintos tribunales y el Ministerio Público.



La experiencia de otros países en la creación de unidades especializadas en accidentología de tránsito o accidentología vial, profesionalización y tecnificación de su personal o interesados en estudiar el tema, ha pasado por diversas categorías institucionales, escuelas de formación, especialización y estudios superiores, y en algunos casos han sido creadas dichas áreas en las diferentes policías de los países referentes, por su calidad de profesionalización, Comisaría, Departamento, Subprefectura y Prefecturas de Investigación de Accidentes de Tránsito, que dependen de una zona de tránsito y carreteras, y están bajo la Dirección General de la institución, de conformidad a lo dispuesto en sus leyes y reglamentos, directivas de organización y de funcionamiento, teniendo en diferentes casos dependencias técnicas regionales, provinciales o departamentales, para la investigación de accidentes en el tránsito a nivel nacional.

Actualmente, esas unidades especializadas en accidentología de tránsito o accidentología vial, se encuentran certificadas bajo normas de certificación ISO y en su nueva versión, Sistema de Gestión de Calidad. Se considera que una de las mejores Policías del mundo, que cuenta con este tipo de análisis, es Carabineros de Chile, la cual ha desarrollado la visión de esa especialidad, de la siguiente manera: la visión de la sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito, es ser una sección especializada dentro de Carabineros de Chile de primer orden a nivel nacional e internacional, inspirados en valores como vocación de investigación, disciplina, honradez, imparcialidad y transparencia.

En el ejemplo utilizado de una Policía con un alto estándar en la investigación y peritaje en la accidentología vial, se puede citar que el objetivo de la sección de



Investigación de Accidentes en el Tránsito, es el de ser una sección especializada dentro de la Institución denominada Carabineros de Chile, que desarrolla y unifica criterios técnicos de investigación de accidentes en el tránsito, orientado a la búsqueda de la verdad, mediante un informe según principios de eficiencia, eficacia y especialmente de mejoramiento continuo de la calidad. En este caso particular, que puede servir de parámetro y referencia para la intención del INACIF, de poder contar con este servicio auxiliar de la justicia, se puede citar que dicha institución puede crear un laboratorio criminalístico – conforme a su organigrama – que aglutine las funciones periciales en esta especialidad, por medio del perito encargado que opere dicho laboratorio con cobertura en: planimetría, imagenología y mecánica; con enfoque pericial y psicotécnico para la resolución de procesos penales relacionados con hechos de tránsito.

La propuesta de creación del programa de profesionalización constante en materia de accidentología para las personas que quieran ingresar a la carrera forense como peritos del INACIF, sería el primer paso para la profesionalización de peritos en accidentología de tránsito o accidentología vial en Guatemala, lo cual es perfectamente posible a través de cursos impartidos por expertos nacionales y extranjeros en la misma institución, para el personal que labora en ella o para personas convocadas a realizar los cursos relacionados. Esto sin dejar por un lado la posibilidad de agregar un curso de accidentología de tránsito o accidentología vial, a la malla curricular de la Licenciatura en Criminología y/o Criminalística, que ya se imparte en las universidades del país, lo que podría brindar ese apoyo a la administración de justicia en la resolución de casos relacionados con hechos de tránsito.

Por lo anteriormente expuesto, se percibe que el Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, se encuentra en la necesidad de contar con un semillero en temas de accidentología de tránsito o accidentología vial, para contar con profesionales idóneos que puedan desempeñarse con alto profesionalismo en un futuro Laboratorio Criminalístico en accidentología de tránsito o accidentología vial,

creando un programa de formación dentro del Departamento de Capacitaciones del INACIF, que sirva de aporte en los diferentes tipos de investigación y peritaje, que allí se realizan por mandato de la ley. El programa de profesionalización en materia de accidentología, se considera que deberá ser establecido a nivel técnico universitario con el aval de la Universidad de San Carlos de Guatemala o de cualquier universidad privada que, apoye la iniciativa de mejoramiento de la prestación del servicio de peritaje legal.



Los cursos impartidos por el Departamento de Capacitaciones del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, serán de gran trascendencia nacional e internacional, pues será la forma en que se puede beneficiar a la población guatemalteca en la resolución de casos relacionados con hechos de tránsito en Guatemala; además, serán beneficiadas las personas que laboren dentro o fuera de la institución en materia de investigaciones periciales de tránsito, pues podrán asistir a recibir la especialización, también será de beneficio para la iniciativa privada, quienes podrán enviar a sus técnicos en la materia, a especializarse para tener técnicos que aporten su conocimiento en donde los necesiten y por último las personas interesadas, en general, podrán tener acceso a esas especializaciones impartidas por esa academia, los estudiantes podrán profesionalizarse, a nivel técnico, gozando del reconocimiento y aval de las universidades para poder optar posteriormente a licenciatura en criminología y/o criminalística o accidentología de tránsito o accidentología vial.

4.7.1. Formación de candidatos a ingresar a la carrera pericial como peritos en accidentología forense

El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala, para implementar el laboratorio de accidentología forense, debe centrarse en el cumplimiento de su finalidad primordial, que se refiere a convertir los indicios en elementos útiles para el sistema de justicia, mediante la prestación del servicio de investigación científica apegados a los principios rectores de objetividad, transparencia y autonomía, el



procesamiento de los indicios debe fundamentarse en el proceso que la ley establece, amparados en la ciencia o arte que conforma su patrimonio intelectual. Para poder aportar a la formación profesional de los interesados en ingresar a la carrera pericial en materia de accidentología forense dentro de INACIF, es necesario realizar un programa constante de actividades de docencia que impartiría el Departamento de Capacitaciones del INACIF, buscando el apoyo de expertos nacionales e internacionales conocedores en la materia, que permitan generar formadores en accidentología forense con el respaldo académico de la Universidad de San Carlos de Guatemala o de las universidades privadas del país.

Para establecer el perfil del recurso humano inicial, se deberá convocar candidatos con ciertas características y aptitudes que permitan lograr el objetivo formativo que se propone, consecuentemente, deberán contar con el grado académico de licenciatura en las áreas de ingeniería mecánica, ingeniería mecánica industrial, ingeniería industrial o física; los candidatos deben además contar con sólidos conocimientos en el manejo de programas informáticos.

CONCLUSIONES



1. Los accidentes de tránsito registrados por las entidades nacionales responsables de verificar la accidentología vial han ido en aumento en el año 2020, encontrándose que el factor humano es la causa principal y probable de los accidentes de tránsito.
2. El peritaje actual sobre accidentes de tránsito, no se realiza en dichos hechos, tomando en cuenta que no existe una institución responsable de realizar estudios de campo en el sitio del suceso.
3. En países como España, Chile y Colombia, existen normas legales que regulan la obligación de realizar el peritaje accidentológico, el procedimiento policial en el sitio del suceso, levantamiento de pruebas y traslado de detenidos a los tribunales correspondientes.
4. En Guatemala, las normas legales no concentran en ninguna institución el peritaje de tránsito en el sitio del suceso, por lo que el actuar de las instituciones que participan en el conocimiento de dichos accidentes son discrecionales, sin un formato definido por ley.
5. Que actualmente el Departamento Técnico Científico del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala tiene legalmente establecido un laboratorio de vehículos, que dentro de sus funciones la más importante es la de identificación de los mismos, control nacional e internacional, y peritajes sobre los mismos, que coadyuvaría de forma científica al esclarecimiento de los hechos de tránsito.



REFERENCIAS



Bosio, Luis Alberto. Cohen, Roberto Víctor y López Ramos, Norberto. (1976) *Accidentología vial: elementos de estudio forense*. Cuadernos de Medicina Forense Argentina • Año 1 – Nº 1 (55-76). Argentina.

Castelo Maltran, Julio; Pérez Escacho, José María. (2004) *Diccionario básico de seguros*, Colección Temas de Seguros. Madrid: Editorial Mapfre S.A.

Dirección de Estudios Corte Suprema (9/9/2017) Informe con principales resultados del estudio diagnóstico de los sistemas de peritajes en Chile. Recuperado: <https://es.slideshare.net/DireccióndeEstudiosde/peritajes-en-chile>

Fernández Ordóñez, Hernán Otoniel. (Jul/ago. 2014) La complejidad del problema de la inseguridad vial (a). *Revista Técnica de la Asociación Española de la carretera*, 4ª. Época. No.196- España.

Falcón, Enrique M. (2003) *Revista de Derecho Procesal*, No. 1. Argentina.

Irureta, Víctor. (2011). *Accidentología vial y pericia*. 4ª edición. Buenos Aires: Editorial la Roca.

Leiva Mazariegos, Luisa María, y otros. (2012). *Estado Situación Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala 2012*. El Observador Judicial. No. 87. Año 12. marzo-abril 2012. Instituto de Estudios Comparados en Ciencias Penales de Guatemala. Guatemala: Serviprensa. S.A.

Ministerio Público (10 noviembre 2009) *Manual de Normas y Procedimientos para el procesamiento de la escena del crimen*. Guatemala.



Morales Trujillo, Javier. (2010) *Criminología e Investigación*. Enciclopedia Criminalística. Bogotá: Editorial Sigma.

Ossorio, Manuel. (1987) *Diccionario de Ciencias Jurídicas, Políticas y Sociales*. Buenos Aires: Editorial Heliasta S.R.L.

Pineda, Bernardo (2005). *Manual técnico de Seguros*. Guatemala.

RAE. (2014) *Diccionario de la Lengua Española*. Versión electrónica de la vigesimotercera edición. Recuperado de:
<https://www.rae.es/obras-academicas/diccionarios/diccionario-de-la-lengua-espanola>

SIECA (2008) *Manual Centroamericano de Seguridad Vial*, Secretaría de Integración Económica Centroamericana.

Legislación:

Acuerdo Ministerial 760-2014 emitido por el Ministerio de Gobernación y la Orden General 75-2014 emitida por la Dirección General de la Policía Nacional Civil, en base a la Ley y Reglamento de Tránsito.

Acuerdo No. CD-INACIF-8-2018. Reformas al Acuerdo Número CD. INACIF-027-2012.

Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile, 2018.

Boletín Estadístico de Seguridad Vial No. 12-2020 de la Dirección General de la Policía Nacional Civil, de la ONSET.



Constitución Política de la República de Guatemala 1985.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 5 de febrero de 1917 Texto Vigente Última reforma publicada DOF 28-05-2021.

Código Nacional de Tránsito Terrestre, Colombia. Ley 769 del 2002, Diario Oficial No. 44.893 (7 de agosto de 2002), reformado por la Ley 1383, en el Diario Oficial 47.653 (16 de marzo de 2010).

Código Civil, Decreto Ley 106, del Jefe de Gobierno, Guatemala y sus reformas

Código de comercio de Guatemala, Decreto Número 2-70, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Código Procesal Penal de Guatemala, Decreto Número 51-92, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Código Penal de Guatemala, Decreto Número 17-73, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Código de Procedimiento Penal Colombiano, Ley 906 de 2004, Publicado en el Diario Oficial número 45.657 (31 de agosto de 2004), reformado por la Ley 1383, en el Diario Oficial 47.653 (16 de marzo de 2010).

Código Nacional de Procedimientos Penales Mexicano, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 5 de marzo de 2014 Última reforma publicada DOF 19-02-2021.

Guía para Formulación de Políticas Públicas, Versión actualizada de Segeplan, Gobierno de Guatemala, año 2017.



Ley de la Actividad Aseguradora, Decreto Número 25-2010, del Congreso de la República de Guatemala.

Ley para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Decreto Número 45-2016, del Congreso de la República de Guatemala.

Ley Orgánica del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala –INACIF-, Decreto Número 32-2006, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Ley Orgánica del Ministerio Público, Decreto Número 40-94 del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Ley del Organismo Judicial, Decreto Número 2-89, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Ley de Tránsito, Decreto Número 132-95, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Ley de tránsito Chile; Autor: Patricio Olivares Figueroa. www.legaltransito.cl

Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de España. Ley 000, Registro Oficial 1002 de 2 de agosto de 1996.

Ley Procesal Civil Ordinaria 2. Ley 1/2000, de 7 de enero, Edición actualizada a 13 de julio de 2021, Boletín Oficial Del Estado, Selección y ordenación: Vicente Gimeno Sendra Catedrático de Derecho Procesal de la UNED. La última versión de este Código en PDF y en PUB disponible www.boe.es/biblioteca_juridica/

Ley 1552, Código de Procedimiento Civil de Chile, 30 agosto 1902 y sus modificaciones. <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=22740>



Ley 19696, Código Procesal Penal de Chile, 29 Sep.2000, Vigente con sus modificaciones, 23 Julio 2021, https://leyes-cl.com/codigo_procesal_penal.htm

Ley de la Policía Nacional Civil, Decreto Número 11-97, del Congreso de la República de Guatemala y sus reformas.

Ley Reguladora del Procedimiento de Extradición de Guatemala, Decreto Número 28-2008, del Congreso de la República de Guatemala.

Reglamento para el manejo de la evidencia vinculada al proceso penal. Ministerio Público y Ministerio de gobernación. Convenio interinstitucional. marzo de 2003.

Orden General No. 1098 la Dirección General de Carabineros de Chile crea la Sección de Investigación de Accidentes en el Tránsito (SIAT). (13 de enero de 1961).

Compromisos Estatales

Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. OMS (2013) Prevención de la violencia y traumatismos. Recuperado [Ttps://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/es/)

Informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS), 7 de diciembre de 2018 Ginebra, Suiza. Organización Panamericana de la Salud. Organización Mundial de la Salud. Recuperado Centro de Prensa [ighlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-](#)



Instrumento de seguimiento de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial».

Recuperado Ttps://www.who.int/plan/plan_spanish PDF

Michael R. Bloomberg, (2018). fundador y CEO de Bloomberg Philanthropies y Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones. Organización Panamericana de la Salud. Organización Mundial de la Salud. Recuperado: Centro de Prensa ighlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-oads & Itemid = 1926&lang=es

Mandato Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial “Protegiendo Vidas”, (2009), Madrid, España. Recuperado de: <https://www.google.com/search>

ONU (7 de abril del 2007) “la seguridad vial no es accidental”. Recuperado de <http://apps.who.ints/iris/handle/10665/68504>

ONU (marzo del 2010) Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020. Recuperado https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/es/

“Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Es hora de actuar.” 19 y 20 de noviembre de (2009), en Moscú Rusia. Recuperado https://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_sp.pdf?ua=1

Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) 2004- 2008, denomino "Hacia una nueva cultura de Seguridad Vial", a través del Ministerio de Transporte de Colombia.

Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, Seguridad Vial de Colombia. Recuperado https://www.oas.org.docs,mesici4-_col_plan_2010.pdf



Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2016 de Colombia. Recuperado <https://fundaciónprogresamos.org.co/183-plan-nacion>

Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 de Colombia. Recuperado <https://www.nuevalegislación.com>

Política Nacional de Seguridad Vial de Colombia. Recuperado <https://www.nuevalegislación.com>

Secretaría General de las Naciones Unidas, (2011). Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Recuperado de: https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/spanish.pdf

Consultas de fuentes electrónicas:

Peritajes en Chile, Dirección de Estudios Corte Suprema Informe con principales resultados del estudio diagnóstico de los sistemas de peritajes en Chile, 9/9/2017, <https://es.slideshare.net/DireccindeEstudiosde/peritajes-en-chile>

Fuente: Ley de tránsito; Autor: Patricio Olivares Figueroa. Visítanos: www.legaltransito.cl, Abogados Expertos de Derecho de Tránsito, Derecho de Seguros de Vehículos Motorizados, Derecho de Policía Local, Derecho de Daños, Derecho del Consumidor. http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/04/04_8848.pdf **SEGUROS**



ANEXOS



**UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y SOCIALES
ESCUELA DE ESTUDIOS DE POSTGRADO**

Lugar y fecha: _____

GUÍA DE ENTREVISTA DIRIGIDA A PERSONAL FISCAL Y JUZGADORES

INSTRUCCIONES: A continuación, encontrará una serie de preguntas, mismas que tienen como finalidad la recolección de información sobre la importancia de la implementación de un Laboratorio de Accidentología Forense dentro del Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala INACIF, que permita generar peritajes accidentológicos en los procesos penales relacionados con hechos de tránsito. La información obtenida únicamente es con fines académicos y se le brindará la debida confidencialidad.

ENTREVISTADO: _____



1. ¿Sabe usted qué es un peritaje accidentalógico y qué análisis contempla? Sí o no.

2. ¿En alguno de los procesos relacionados con hechos de tránsito, en los que ha participado usted por razón de su cargo o profesión, se ha generado alguna pericia accidentalógica? Sí o no; y ¿por qué?

3. ¿Considera importante contar con un dictamen pericial accidentalógico, para el esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito? Sí o no; y ¿por qué?

4. ¿El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala cuenta con un Laboratorio Criminalístico, relacionado con la accidentalología forense? Sí o no.



5. ¿Considera importante que el INACIF cuente con un Laboratorio en Accidentología Forense, para aportar prueba científica que coadyuve al esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito? Sí o no; y ¿por qué?

6. ¿Considera que se pueden ver vulnerados derechos fundamentales de los sindicatos como: la presunción de inocencia, debido proceso y el derecho a la justicia? Sí o no; y ¿por qué?

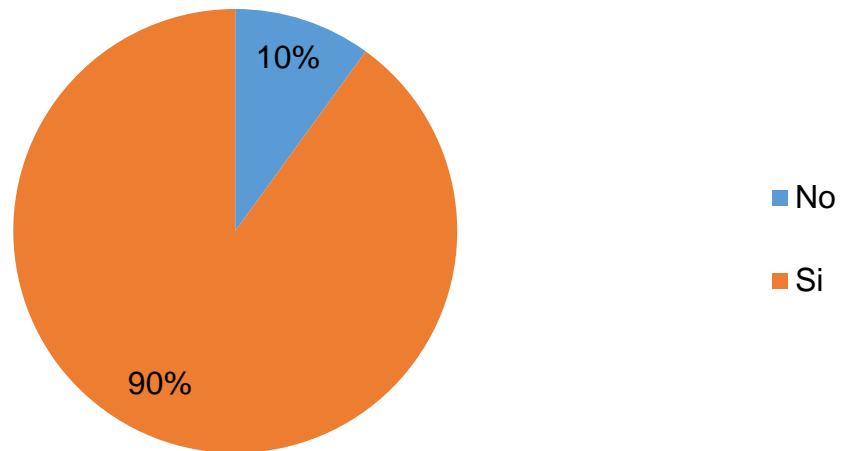
Observaciones: _____

Lic. Oscar Antonio Roca Salazar



Gráfico No. 1

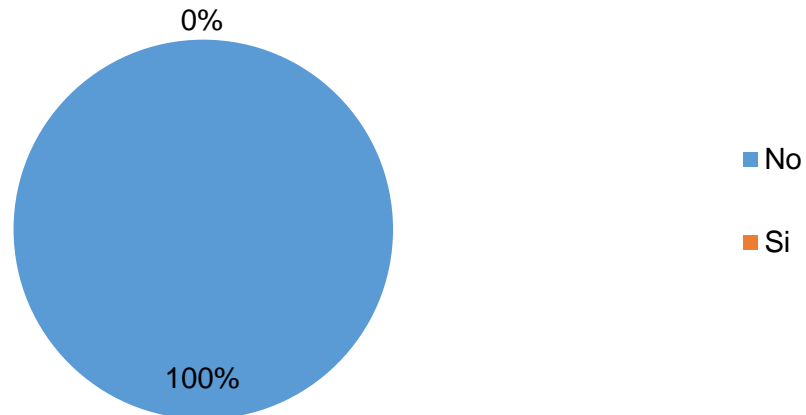
¿Sabe usted qué es un peritaje accidentológico y qué análisis contempla?



Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.

Gráfico No. 2

¿En alguno de los procesos relacionados a hechos de tránsito en los que ha participado usted por razón de su cargo o profesión, se ha generado alguna pericia accidentológica?

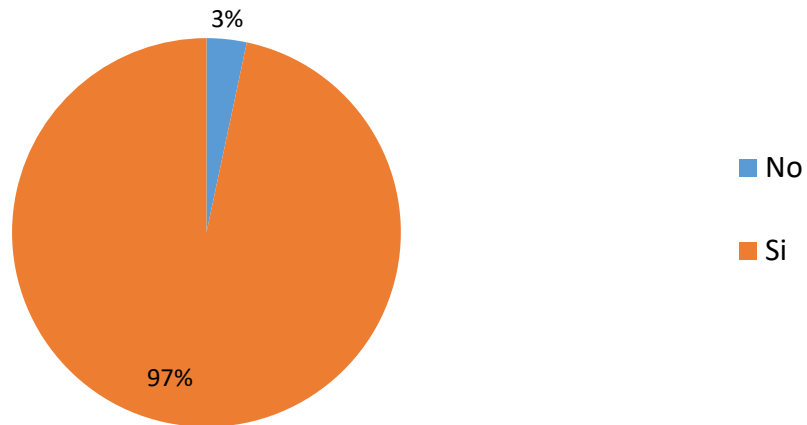


Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.



Gráfico No. 3

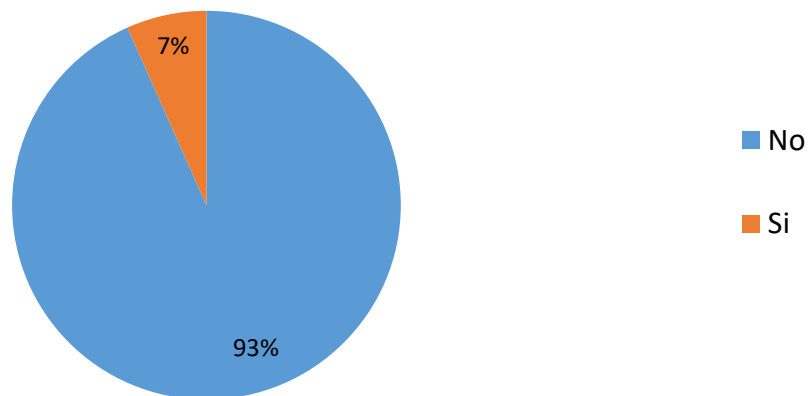
**¿Considera importante contar con un dictamen pericial
accidentológico para el esclarecimiento de la verdad
histórica de un hecho de tránsito?**



Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.

Gráfico No. 4

**¿El Instituto Nacional de Ciencias Forenses de Guatemala
cuenta con un Laboratorio Criminalístico, relacionado con
la accidentología forense?**

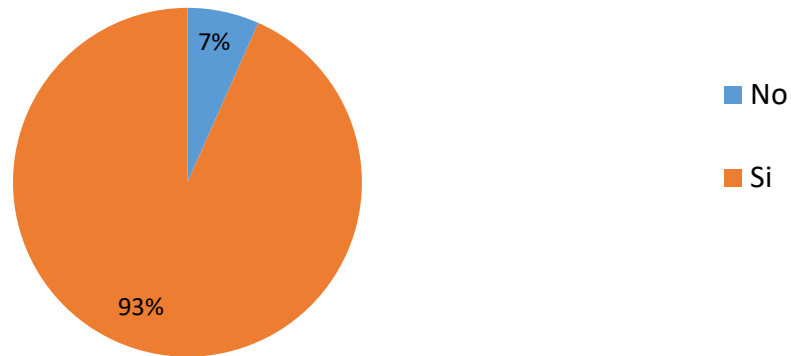


Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.



Gráfico No. 5

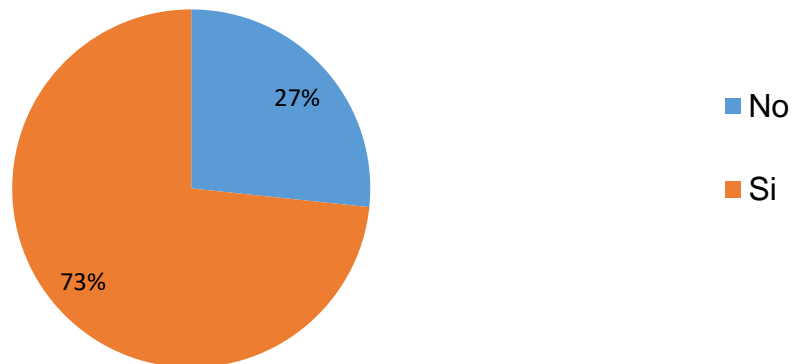
¿Considera importante que el INACIF cuente con un Laboratorio en Accidentología Forense, para aportar prueba científica que coadyuve al esclarecimiento de la verdad histórica de un hecho de tránsito?



Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.

Gráfico No. 6

¿Considera que se pueden ver vulnerados derechos fundamentales de los sindicatos como: la presunción de inocencia, debido proceso y el derecho a la justicia?



Fuente: elaboración propia. Investigación de campo. Año 2021.