

International Road Victims'  
Partnership  
Fuga del lugar del hecho  
Informe de Encuesta Global  
2020

Fuga del Lugar del Hecho



## Prefacio

1 de mayo de 2002. Recibí esa llamada. Esa llamada telefónica que nadie quiere responder. Esa llamada que no solo cambiaría la vida de toda mi familia, sino que también nos arrojaría a un mundo que nunca habíamos imaginado: un mundo de dolor, de pérdida, de injusticia, pero también de lucha por salvar vidas.

El 1 de mayo de 2002, en Buenos Aires, Argentina, mi hijo Kevin Sedano, de 14 años, fue atropellado por Eduardo Sukiassian, que conducía al doble de la velocidad máxima permitida, pasó un automóvil por el lado derecho y golpeó a Kevin. Ese fue el momento en que Sukiassian tuvo que elegir. ¿Qué se hace en ese preciso segundo? ¿Se detiene y llama a un servicio de emergencia? ¿Va a la estación de policía más cercana para entregarse y poder realizar pruebas de alcohol y drogas? ¿O vas a casa, llamas a un abogado, arreglas el auto lo más posible y tomas el primer avión para esquiar en California mientras Kevin lucha por vivir?



Sukiassian eligió la última opción. Kevin murió el 8 de mayo.

Teniendo en cuenta lo que hacen los involucrados en hechos automovilísticos, todos pensamos que si se encuentran estos conductores, recibirán una sentencia más alta que el conductor que decide quedarse al lado de la víctima, llamar a una ambulancia y mientras esperan servicio de emergencia para llegar, lo protege de otros vehículos. Ese no fue el caso en Argentina. Estos conductores recibían la misma sentencia que los que se quedaban al lado de la víctima. La ONG de la que soy integrante, Asociación Madres del Dolor, tuvo que luchar doce años en el Congreso Nacional hasta que se modificó la ley vial.

Ahora, estar involucrado en un caso de fuga del lugar del hecho es un delito grave. Pero eso no significa que se lleven a cabo investigaciones exhaustivas para encontrar al conductor y, lo que es aún peor, no significa que si se encuentra al conductor, él / ella será enviado a la cárcel. Cuando un conductor atropella a una víctima y escapa, él / ella está dando un mensaje a la sociedad. Significa que este conductor probablemente estaba bajo la influencia de alcohol o drogas y que no le importa si la víctima vive ... o muere.

Después de un hecho vial, debe haber una investigación exhaustiva que incluya todos los datos recopilados para que el conductor sea procesado penalmente. Nuestros seres queridos que mueren por ser atropellados y abandonados en un camino, reciben una sentencia de muerte de por vida desde el primer día. Estos conductores no solo merecen una sentencia de prisión efectiva, ya que optaron por abandonar a la víctima, sino también porque es un mensaje para que otros conductores entiendan que el cuidado de la vida de las víctimas está por encima de cualquier otra opción.

**Viviam Perrone, mamá de Kevin**  
**Co-Chair IRVP**  
**Fundadora Asociación Madres del Dolor**



---

## Contenido

1.	Introducción.....	6
2.	Investigación de colisión.....	9
3.	Procesamiento penal y sentencia de infractores.....	12
4.	Apoyo e indemnización a las víctimas.....	18
5.	Medidas paliativas y campañas.....	21
6.	Conclusiones y convocatorias.....	24
	Referencias.....	25
	Apéndice A: Encuestados IRVP Hit and Run.....	26
	Apéndice B: Respuestas parciales.....	28
	Apéndice C: Abordar Hit and Run: lista de verificación de buenas prácticas de IRVP.....	29



# I. Introducción

Las víctimas, incluyendo sus familias en duelo, entienden que los hechos viales rara vez son intencionales. Son conscientes de que los conductores no se despiertan por la mañana y planean matar o dañar a alguien. Pero lo que no pueden entender es cómo un conductor puede optar por abandonar la escena de un hecho en el que alguien murió o incluso resultó herido. Cómo pueden hacerle eso a otro ser humano es insondable y carece de decencia común. Se le ha llamado "el crimen cobarde", por razones comprensibles.

En su estudio sobre atropello y fuga del lugar del hecho, el Instituto Belga de Seguridad Vial se refirió al sufrimiento adicional que irse del lugar del hecho causa a las familias, afirmando que

*Para las víctimas o sus familiares, atropellar y huir causa triple pena. Como en cualquier otro hecho vial, hay mucho dolor por el daño real, la lesión o la muerte. No solo se refiere a las consecuencias directas, sino también al impacto en el resto de sus vidas. A veces, un simple accidente puede cambiar la vida de la víctima y / o sus familiares. En segundo lugar, en el caso de atropello y huida, el manejo adicional de la situación (financiera, compensación, análisis de accidentes, procedimientos judiciales, etc.) lleva mucho más tiempo. Parece haber un sufrimiento real antes de que todo se pueda resolver. Pero el aspecto más doloroso es la incertidumbre sobre lo que sucedió y por qué una persona dejó a la víctima a su suerte. Y también, el hecho de que alguien no haya tomado la responsabilidad de su acción es probablemente el aspecto más horrible.*

Kluppels (2016)

## IRVP

Establecida por las víctimas de hechos viales, International Road Victims 'Partnership (IRVP) es una asociación de más de 100 organizaciones no gubernamentales de todas las regiones del mundo. Se han unido para garantizar que los esfuerzos de seguridad vial incluyan la respuesta posterior al hecho vial y el sistema de justicia y para abogar por los derechos de las víctimas a nivel mundial.

IRVP destaca los problemas que han pasado por alto las organizaciones internacionales más grandes y los programas de seguridad vial, por ej. investigación de colisiones, enjuiciamiento penal y sentencias, así como el tratamiento de víctimas de hechos viales por parte del sistema judicial. IRVP fue fundado por padres en duelo y es una organización de voluntarios.

## Informe de fuga del lugar del hecho

Este es el tercer informe producido por IRVP que se basa en encuestas de temas elegidos por la Comisión de IRVP. Le sigue al Informe de la Encuesta de Investigación de Muerte en Carretera del IRVP (2018) y el Informe de la Encuesta Global de Derechos de las Víctimas (2019).

Este informe se centra en choques fatales con huida. Este tema muestra dos puntos clave para IRVP. Primero, la falta de prioridad dada por los hechos de tránsito por parte del sistema de justicia puede verse en la respuesta a las muertes por choques y fugas. Muchos habrán escuchado la frase "Si quieres matar a alguien, hazlo con un auto", ya que la investigación será menos exhaustiva que la de un asesinato. La OMS ha financiado estudios sobre delitos clave de manejo que contribuyen a los choques, por ejemplo, exceso de velocidad, manejo de bebidas y uso de teléfonos móviles. Pero todavía tienen que investigar cualquier delito que implique específicamente causar un hecho vial o escapar de él.

El segundo es el rol de la defensa. La extrema crueldad de los hechos viales fatales de golpes y huidas, agravados por fallas en la respuesta del sistema de justicia, a menudo impulsa a las familias a hacer campaña por el cambio, por ejemplo, la Ley de Erin (Virginia Occidental), la Ley de Kevin (Pensilvania), la Ley de Protección de la Vida de Aaron Cohen (Florida), la Ley de Brendan Law (Nueva Gales del Sur, Australia), así como el programa Medina Alert de Colorado. Varios de los miembros fundadores del IRVP se sintieron obligados a hacer campaña después de que sus seres queridos fueron asesinados en hechos viales con fuga del lugar del hecho. En consecuencia, este informe incluye testimonios de víctimas y familias sobre cómo su experiencia los impulsó a convertirse en defensores de la reforma de la seguridad vial y la justicia.

**Este informe ha sido escrito por Amy Aeron-Thomas, asesora de justicia de IRVP y ex gerente de defensa y justicia de RoadPeace, la organización benéfica nacional para víctimas de hechos de tránsito en Gran Bretaña.**

## Metodología de encuesta

La encuesta inteligente Hit and Run incluyó principalmente preguntas abiertas sobre:

- Investigación de colisión
- Enjuiciamiento penal y sentencia
- Apoyo y compensación a las víctimas.
- Esfuerzos del gobierno para disuadir el impacto

Este informe sigue la misma estructura y presenta una visión general de lo que informaron los encuestados sobre colisiones con fuga del lugar del hecho. Las respuestas reflejan percepciones y el nivel actual de conocimiento, en lugar de evidencia sólida o estadísticas. Avoid Accidents en la India fue una rara excepción e informó que los casos de choques y huidas aumentaron al 18,9% de las muertes en carretera en 2018, en comparación con el 17,5% en 2017. La falta de datos sobre choques y huida se analiza más adelante en el capítulo sobre contramedidas. El resumen de investigación de la Fundación AAA Foundation for Traffic Safety 2018 “Choques y fuga del lugar del hecho: prevalencia, factores contribuyentes y contramedidas” fue un buen y raro ejemplo de una revisión exhaustiva basada en evidencia de choques y fuga. (Benson et al, 2018).

Lo que se informó fue que los peatones son los más propensos a morir en un golpe y fuga. Esto podría deberse a un menor daño del vehículo que permitió a los vehículos abandonar la escena y evadir la detección.

### Tabla I:

#### IRVP Distribución de respuesta de encuesta Fuga del lugar del hecho

	<i>de países</i>	<i>Organizaciones</i>
África	18	31
Américas	6	13
Mediterráneo Oriental	2	3
Europa	8	13
Asia sudoriental	4	15
Pacífico oeste	2	3
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>78</b>

Un total de 78 organizaciones de 40 países completaron la encuesta, con las seis regiones geográficas de la OMS representadas. Una lista de las organizaciones que respondieron se proporciona en el Apéndice A.

Se recibieron múltiples respuestas del mismo país a través de diferentes organizaciones que respondieron. Esto incluye diferentes estados o provincias dentro del mismo país. La mayoría de los encuestados eran miembros de IRVP. Las respuestas a la encuesta fueron analizadas por región geográfica de la OMS.

### Nota de terminología

La encuesta preguntó sobre la idoneidad percibida del término colisión "golpear y fugarse". Los miembros del IRVP hacen campaña para que los hechos viales no se descarten como "accidentes". Del mismo modo, "chocar y huir" también podría pensarse para mitigar la seriedad y la culpabilidad del acto. Muchos respondieron que fuga del lugar del hecho era bien conocido, por lo que se ha utilizado en este informe.

## Príncipe Kwapdaas - La historia de una madre

Mi hijo, el príncipe Kwapdaas, no tuvo que morir como o hizo. Fue asesinado por el insensible acto de un automovilista que lo derribó y le rompió las dos piernas. Lo dejaron indefenso en el camino donde la sangre se escurrió de su cuerpo hasta que exhaló su último aliento.

Me imagino que mi Hijo murió sintiéndose totalmente traicionado por sus semejantes que lo observaron y lo vieron morir sin levantar una mano de ayuda. ¡En lugar de eso, su teléfono fue robado por uno de los espectadores! El hermano menor de Kwapdaas todavía está muy enojado ocho años después porque nadie se ha presentado para explicarnos lo que realmente sucedió.

Como madre, nunca puedo dejar de sentir los dolores insoportables de la pérdida de un hijo tan inteligente y vibrante que pasó varias horas preparándose para ser el mejor Fiscal del mundo.

Kwapdaas se graduó en derecho con una pasión por librar al mundo de crímenes. Ocho años después de que iniciamos la campaña de seguridad vial, puedo ver que todavía tenemos mucho que hacer en mi país. Hemos descubierto muchas personas analfabetas y muy ignorantes conduciendo en nuestras carreteras. Casi no hay entrenamiento de seguimiento. Tenemos leyes inadecuadas que no disuaden a los automovilistas imprudentes. Tenemos compañías de seguros que pagan centavos, si lo hacen, como compensación a las víctimas de hechos viales. Hay víctimas que viven en la pobreza y no tienen medios para buscar reparación en el sistema legal y los tribunales están mal equipados para manejar casos de hechos viales. No están completamente sensibilizados y las leyes sobre seguridad vial no están en sintonía con las realidades. Mucho queda por hacer.

Es necesario aumentar la persuasión de alto nivel a nivel ejecutivo y gerencial ministerial para un compromiso vigoroso con los problemas de seguridad vial. Se debe alentar a las víctimas de hechos viales que sufren la pérdida de seres queridos, que les destruyeron



las aspiraciones de sueños y las inversiones perdidas, tanto en posesiones humanas como materiales, para impulsar el siguiente nivel de la campaña de seguridad vial. La pasión del amor y la pérdida a menudo no conoce límites de compromiso”.

**Mónica B. Dongban Mensem**



## 2. Investigación de colisión

La investigación de colisión es crítica. Como se destacó anteriormente por IRVP y RoadPeace, la investigación de colisiones puede describirse como la piedra angular de la justicia. Tanto la justicia penal como la civil dependen de la evidencia identificada en la investigación. No se detiene allí, ya que los programas de prevención dependen de los datos recopilados por la policía. La policía a menudo toma muy en serio los hechos viales con fuga del lugar del hecho cuando se ve que el sospechoso está tratando de "salirse con la suya".

### Orientación del Colegio de Policías sobre la investigación de colisiones viales con lesiones graves y fatales

La investigación de colisión con fuga del lugar del hecho se complica por la falta de evidencia causada por el conductor que abandona la escena en su vehículo. Obviamente, esto afecta la capacidad de evaluar el deterioro, así como otros factores, como determinar el punto de impacto. El daño del vehículo puede indicar la probabilidad de que un conductor haya sido consciente del choque y ayudar a identificar la velocidad del vehículo. Los medios pueden ser clave para identificar al conductor sospechoso, como se discutió en el capítulo sobre contramedidas.

### Cuando un conductor no ha podido detenerse en la escena de una colisión, se debe considerar lo siguiente:

- hacer circular una descripción del delincuente y el vehículo;
- colocar un marcador en el registro del vehículo, en la computadora nacional de la policía (PNC) buscando en la escena material que pueda identificar al vehículo o al sospechoso;
- hacer consultas con el poseedor registrado;
- identificación por reconocimiento automático de matrículas y búsqueda de bases de datos;
- establecer controles de tránsito en virtud de la Ley 4 de 1984 de la Ley de evidencia penal y policial;
- revisar vehículos abandonados o estacionados
- identificar la ruta tomada;
- Identificar y recuperar imágenes de fuentes de CCTV (sistemas públicos, privados y domésticos de cámaras) que pueden ayudar a identificar sospechosos y testigos.

*Fuente: Colegio de Policías (2019)*

Tabla 2:

### Procedimientos de investigación de colisión y fuga del lugar del hecho:

	Sí	No	No sé	Total
África	11	15	2	28
Américas	7	4	2	13
Mediterráneo Oriental		2		2
Europa	10	2	1	13
Asia sudoriental	10	3	1	14
Pacífico occidental	2			2
<b>Total</b>	<b>40</b>	<b>26</b>	<b>6</b>	<b>72</b>

La investigación no se detiene con la identificación del conductor y el vehículo. La policía debe probar no solo qué vehículo y conductor estuvo involucrado en el hecho vial, sino también que sabían que habían golpeado a una persona y los habían dejado gravemente heridos, si no fatalmente. Es posible que un conductor, especialmente aquellos que conducen vehículos comerciales grandes, no se den cuenta que han golpeado a una persona. La policía también debe probar la causa del hecho por parte del conductor.

La encuesta preguntó si había procedimientos recomendados para investigar choques con fugas del lugar.

Europa y el sudeste asiático informaron la mayor proporción de procedimientos de investigación de colisiones fatales. En Inglaterra y Gales, el Colegio de Policías produce orientación para los 43 servicios policiales individuales sobre la investigación de colisiones con lesiones fatales y graves. Los hechos viales fatales en los que un conductor no se ha detenido se clasifican como de alta prioridad (Categoría A) y se espera que reciban un Oficial de Investigación Principal de Policía de Carreteras más capacitado, y algunos policías utilizan Detectives de Delitos. Una guía similar a la que se muestra en el cuadro a continuación también se proporciona en el Manual de Investigación de Muertes en Carreteras de la Policía de Escocia. Mientras que en Irlanda, se supone que la policía revisa el teléfono móvil, pero no es obligatorio y se argumenta que es necesario supervisarlos.



Como se ve en los comentarios a continuación, se confió mucho en CCTV:

### África

- A veces, la policía realiza una investigación cuando van a levantar el cuerpo y lo depositan en la morgue. Su investigación no da resultados porque el conductor que golpea y se fuga generalmente escapa sin dejar rastro. No hay cámaras en nuestras carreteras y caminos. (Nigeria)
- La mayoría de los casos ni siquiera se investigan porque las personas no quieren salir a testificar (Nigeria)
- Pero no profundamente. Los informes de investigación son deficientes y, a veces, corruptos. (Argelia)
- Solo dos ciudades en el país tienen cámaras de CCTV instaladas que podrían verificarse. Esto no es posible en la mayor parte del país. A veces las cámaras no funcionan, por lo que no son útiles en las investigaciones. (Kenia)
- Los procedimientos se llevan a cabo, pero no siempre se siguen. (Namibia)
- No hay cámaras de calle en mi país. Con suerte, el culpable alguna vez será atrapado. Los testigos tienen miedo de presentarse. (Gambia)

### Américas

- En 2018, se creó un protocolo de acción de choque vial, pero aún no se implementó en todas partes del país, por lo que la policía improvisa con los recursos que tiene. Es muy difícil en Argentina para el sistema de la República Federal, tener uniformidad en cualquier tema. (Argentina)
- En la provincia de La Pampa, tenemos la agencia científica (AIC) creada en 2018 que tiene un área de Accidentología Vial, donde además de contar con profesionales de alto nivel, tienen equipos de alta tecnología ... drones ... cámaras de alta resolución ... exclusivas computadoras adquiridas para diseño gráfico y animación. (Argentina)
- No hay procedimientos recomendados. El fiscal tiene que pedirle al juez que solicite las grabaciones si hay cámaras. Muchas veces, estas grabaciones se borraron para cuando se otorga el permiso para entregarlas a la corte. (Argentina).

### Mediterráneo oriental

- Las investigaciones son limitadas ... también dependen de las cámaras de CCTV, pero no están lo suficientemente disponibles en todas partes. No todos los automóviles están equipados con Dashcam. En general, no se realiza ninguna campaña mediática para revelar la verdad a menos que la víctima sea bien conocida o famosa. (Libano)

### Europa

- Hay una investigación policial basada solo en testigos. No hay cámara pública excepto en los puntos centrales de la ciudad. (Grecia)
- No hay cámaras públicas. En las ciudades donde se producen los crímenes de atropello y fuga, la investigación se basa en testigos, si los hay, y en cámaras privadas de las tiendas o videos privados de los ciudadanos. (Grecia)

### Sudeste de Asia

- La policía revisa la cámara de CCTV e intenta encontrar... la cobertura de los medios también ocurre... pero la mayoría de las veces el conductor no pudo ser atrapado... (India)
- Se realiza una consulta con la población local. En algún lugar donde está instalado CCTV, se examinan los registros de CCTV. (Nepal)
- Dependen principalmente de CCTV y del examen de testigos en la escena del crimen. (India)

### Mejor práctica de investigación de atropello seguido por fuga del lugar del hecho

En 2003, Sam Walker, de cinco años, fue muerto por un conductor que lo atropelló y se fugó del lugar del hecho. Esto ocurrió mientras Sam corría con su madre, su hermana y su primo en una calle tranquila de Manchester. El propietario del vehículo fue arrestado después de unas pocas horas, pero afirmó que su automóvil había sido robado. Como no se pudo identificar al conductor que se fugó, el caso se cerró después de 73 días. Permaneció inactivo durante nueve años antes de ser asignado al sargento Lee Westhead a fines de 2012. El sargento Westhead rastreó y entrevistó a todas las personas de entre 16 y 25 años que vivían en la finca en ese momento, así como a todas las personas consideradas de interés en la investigación original. En un año identificó a alguien que sabía quién era el conductor. El CPS era reacio a enjuiciar. Pero el sargento Westhead persistió. Finalmente, el conductor fue procesado por Causar la muerte por conducción peligrosa y el propietario del automóvil procesado por desviar el curso de la justicia. El propietario del automóvil fue condenado pero el jurado no pudo decidir sobre la culpa del conductor. Después de otro juicio de dos semanas, el conductor fue condenado y sentenciado a nueve años de prisión (Keeling, 2016). El sargento Westhead ganó legítimamente el Premio de la Policía de Carreteras de Policía 2016 por su dedicación a garantizar la justicia.

RoadPeace (2017)

## Investigación de hecho vial con fuga del lugar del hecho con lesiones graves

A los encuestados también se les preguntó si los (algún) procedimientos de investigación recomendados también se aplicaban a colisiones con lesiones graves. Más de tres cuartos respondieron que sí.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en Inglaterra y Gales, los procedimientos recomendados se aplican a las colisiones de lesiones graves que ponen en peligro la vida. Estas colisiones representan solo un porcentaje muy pequeño de colisiones con lesiones graves. Las limitaciones de recursos sugerirían que este también será el caso en otros lugares.

En 2015, la Policía Nacional de Filipinas brindó a CNN Filipinas consejos para víctimas y testigos sobre lo que deberían hacer después de un hecho vial con fuga del lugar del hecho. La policía también explicó que las autoridades podían solicitar copias de todas las cámaras CCTV privadas y públicas, incluidas las cámaras de monitoreo de tránsito en la escena de la vecindad y áreas adyacentes para ayudar a identificar a los involucrados.

### Consejos de la Policía Nacional de Filipinas sobre qué hacer después de un hecho vial con fuga del lugar del hecho

1. Busque asistencia médica y muévase a la acera para mantenerse alejado del tránsito que se aproxima.
2. Informe inmediatamente el incidente a las estaciones de policía más cercanas.
3. Escriba la identidad de todos los testigos disponibles, incluidos los conductores y peatones en el área.
4. Si es posible, use la cámara de su teléfono móvil para tomar fotos de la zona inmediata, incluido el vehículo involucrado.
5. Asegure toda la evidencia física de la escena del crimen que puedan usar los investigadores para determinar las identidades de los involucrados.
6. Tome nota de los siguientes detalles que ayudarán a los investigadores a identificar el vehículo involucrado: número de placa, tipo, marca, modelo, color, descripción del conductor u otros ocupantes del vehículo, dirección general a dónde se dirigió el vehículo después del incidente, cualquier otro accesorio o marca distintivo del vehículo.

*Daluz, 2015*

## 2. Procesamiento penal y sentencia de imputados

Este capítulo revisa la información conocida sobre

- Cargos penales utilizados para enjuiciar a quienes chocan y hacen fuga del lugar del hecho.
- La frecuencia con la que los conductores son procesados.
- La sensación de justicia percibida por las sentencias otorgadas.
- Paridad con las sentencias dadas por causar la muerte al conducir bajo los efectos del alcohol.

### Cargos Criminales

Fuga del lugar del hecho se refiere al acto cometido después de un hecho vial. Está separado de cualquier otro delito vial, como conducir bajo los efectos del alcohol o conducir de manera peligrosa, que haya contribuido a la ocurrencia del hecho. Por eso se argumenta que debe ser sancionado por separado.

Cuando se les preguntó sobre el nombre del cargo penal utilizado para enjuiciar a un conductor acusado de un hecho vial mortal o grave con fuga del lugar del hecho, muchos de los encuestados no proporcionaron el nombre o dieron los nombres de los cargos generales, como negligencia al conducir,

ocasionar la muerte / daño corporal, homicidio involuntario, conducción imprudente, asesinato, homicidio negligente. India informó que el homicidio culposo no equivale a asesinato. Pocos países informaron que tenían delitos específicos de choque con fuga del lugar del hecho. Esto incluyó a Argentina y Ecuador, donde el cargo fue descrito como "muerte injusta agravada por el abandono de la persona / escape. Namibia informó "Salir de una escena de hecho vial sin investigar el nivel de lesiones". En Grecia, es solo un delito menor con familias que hacen campaña para que sea un delito grave.

En Inglaterra y Gales, no hay otra pena grave para los conductores que abandonan la escena de una colisión fatal. La misma pena se aplica a colisiones de daños solamente, así como a colisiones fatales. Un conductor también puede ser procesado por la acusación más severa de "Intentar desviar el curso de la justicia" si se los encuentra tratando de deshacerse de las pruebas. Y si se puede demostrar que la víctima hubiera vivido si se hubiera brindado atención médica, entonces puede ser sentenciado por homicidio involuntario. Pero debe demostrarse que la atención médica estaba disponible para ser brindada. Por lo tanto, una víctima golpeada a una velocidad tal que resulte en muerte instantánea no puede resultar en una sentencia de homicidio involuntario, pero una víctima atropellada a una velocidad menor puede. Las familias están indignadas ya que si la víctima muere de inmediato, entonces no se lo considera homicidio.

## Solon Karydakis - La historia de un padre

El 4 de diciembre de 2009, un peatón de 15 años Solon Karydakis iba con sus compañeros a una celebración de su escuela cuando fue golpeado y abandonado por un conductor que iba a una velocidad excesiva (> 140 km / h) en una carretera con un límite de 70km. Solon sufrió múltiples traumas y fue llevado al hospital, donde murió cinco días después.

El conductor fue encontrado después del hecho, liberado y no despojado de su licencia de conducir.

Después de múltiples demoras en la corte, el delincuente fue sentenciado por una serie de crímenes (incluyendo asesinato y abandono) a 60 meses de prisión. También fue multado, con una multa canjeable a 5 euros por día con la facilidad del pago en 60 cuotas sin intereses... También se le fue



retirado la licencia de conducir durante seis meses pero recién ocho años después del incidente.

El padre de Solon, Phaedon Karydakis, es vicepresidente de la ONG Panhelénica SOS Road Crimes que apoya a las víctimas de la carretera, Grecia.

## Sean Morley - La historia de una Madre

El 2 de septiembre de 2012, nuestro hijo de 20 años, Sean Andrew Morley, fue atropellado por un automóvil conducido por un conductor que no se detuvo ni informó, dejando que nuestro hijo fuera encontrado por autos que pasaban a la mañana siguiente. Sean estaba acostado boca abajo en el borde del césped en medio del camino, medio desnudo, como resultado del impacto.

El conductor se entregó a una estación de policía con una declaración preparada a las 2.30 de la tarde de ese día. El conductor dio positivo por alcohol y drogas. El conductor solo declaró que pensó que había golpeado a un animal. La hora estimada en que Sean fue golpeado fue a las 3.15 de la mañana, más de once horas antes. Ahora sabemos que Sean estuvo vivo hasta dos horas después del impacto. No se llamó a la ambulancia ni a la policía. Hay un hospital a una milla en una dirección y nuestra casa está a una milla en la otra. Lo dejó morir solo a Sean en la oscuridad al lado de la carretera.

Debido a que a Sean se lo dejó morir, tuvieron que hacerse pruebas donde se extrajeron parte de su cerebro y la médula espinal, que fue angustiante, especialmente porque Sean era conocido por su intelecto, ingenio y también, habilidades deportivas. Luego, Sean estuvo en la morgue durante casi 6 semanas. Si Sean hubiera sobrevivido con intervención médica, la policía hubiera aplicado la carátula de homicidio involuntario. Las pruebas encontraron que Sean no hubiera sobrevivido a las lesiones sufridas y el CPS solo permitiría a la policía acusar al conductor por no informar y no detenerse.

No se pudo presentar una acusación de causar la muerte mientras conducía bajo la influencia del alcohol y / o drogas debido al tiempo que pasó entre la entrega del conductor y la colisión. Tampoco hubo testigos aparte de los dos pasajeros que inicialmente también se negaron a comentar. Luego, sus declaraciones confirmaron que todos sabían que habían golpeado a una persona, pero ninguno de ellos llamó a la policía ni a los servicios de ambulancia por Sean. 45 minutos después de atropellar a Sean, uno de los pasajeros regresó a la carretera con una cuarta persona y luego confirmó en un comunicado policial que habían visto



los zapatos de Sean en la carretera, pero nadie llamó a la policía, ni siquiera de forma anónima.

La policía acudió a expertos en telecomunicaciones para identificar dónde estaban el conductor y los pasajeros esa noche. Sin que lo supiéramos en ese momento, la policía creía que el conductor era un traficante de drogas y finalmente reunió suficiente evidencia para acusarlo. Más tarde fue a la cárcel por tres años y medio como resultado del tráfico de drogas.

El último día del juicio, el conductor se declaró culpable cuando su abogado le aconsejó que la evidencia en su contra era demasiado fuerte. El conductor finalmente fue acusado de no informar. El juez le dio el máximo que pudo pero tuvo que reducir el 20% de la pena por la declaración de culpabilidad tardía. Todo lo que se consiguió fueron 16 semanas de prisión y un año de prohibición de conducir por lo que hizo esa noche. Para agregar a este insulto, los cargos debían presentarse simultáneamente con el encarcelamiento de drogas, lo que significa que no tuvo que cumplir una pena por atropellar a Sean y dejarlo morir.

El conductor fue liberado de la cárcel después de 17 meses y regresó a las carreteras conduciendo y viviendo su vida. Nunca ha mostrado ningún remordimiento. Incluso cuando Sean estaba en la morgue, él estaba de fiesta y publicando en las redes sociales.

**Kerry Dean**

A los encuestados también se les preguntó sobre las sentencias mínimas y obligatorias con penas privativas de libertad y prohibiciones de conducir. Como se mencionó una amplia gama de cargos penales, también se dio una amplia gama de sentencias mínimas y máximas.

**Tabla 3:**

**Posibles sentencias de detención denunciadas para conductores condenados por fugas del lugar del hecho después de hechos viales fatales.**

	Mínimo	Máximo
Argelia	Un mes	18 meses
Australia		14 años
Egipto		3 años
Filipinas		4 años
Nigeria (homicidio involuntario)	3 años	7 años
Mali	3 años	10 años
Sudáfrica (homicidio culpable)		6 años
Ecuador	1 año	3 años
Argentina	3 años	6 años
Chile	1 año	5 años

Desde 2017, abandonar la escena ha sido un agravante en Argentina, así como en Ecuador.

**Reforma Ecuatoriana**

El artículo 374 del nuevo Código Penal establece que "la persona que cause un accidente de tránsito que resulte en la muerte de una o más personas por violar un deber de cuidado objetivo, será castigada con prisión de 1 a 3 años, suspensión de la licencia de conducir por 6 meses, una vez que se haya completado la pena privativa de libertad".

*Álvarez (2014)*

## Enjuiciamiento en la práctica

La mayoría de los encuestados notaron la falta de datos sobre resultados criminales. Bélgica fue una excepción e informó que se publicaron estadísticas. Hubo una percepción común de que el enjuiciamiento de conductores que se fugan del lugar del hecho de un choque fatal era raro.

- Sucede tan raramente y solo en algunos casos son condenados. (Nepal)
- Nunca probablemente y raro. (India)
- Frecuencia mínima. (Argentina)

Esta percepción puede estar influenciada por la falta de cargos específicos, informes de los medios o estadísticas disponibles, o puede ser un reflejo preciso de la situación.

Inglaterra y Gales señalaron el problema de la negociación de la declaración de culpabilidad y los fiscales desestimaron el cargo de no detenerse por una declaración de culpabilidad del delito en movimiento.

### Límite de tiempo para el enjuiciamiento

Se preguntó a los encuestados sobre el estatuto de limitaciones para enjuiciar a un conductor por un atropello y fuga. Mientras que 31 informaron un límite de tiempo, 29 dijeron que no había dicho límite de tiempo, y otros 13 no estaban seguros. Donde existían límites, oscilaban entre dos y años con

- Dos años - Liberia
- Tres años - Benín
- Cinco años - Argentina
- Seis años - India
- Ocho años - República Checa
- 10 años - Camerún
- 20 años - Polonia

### Sentencias que se ajustan al crimen

Se les preguntó a los encuestados acerca de los límites legales de sentencia (máximo y mínimo), así como las sentencias dictadas en la práctica. Pero las respuestas fueron amplias y las comparaciones regionales no fueron comparables.

**Tabla 4:**

**¿Son justas las condenas por hechos viales fatales con fuga del lugar del hecho?**

	Si	No	No se
África	14	15	29
Américas	3	8	11
Mediterráneo Oriental	1	1	2
Europa I	1	1	12
Asia sudoriental	4	9	13
Pacífico occidental		1	1
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>45</b>	<b>68</b>

Solo en África la mayoría de los encuestados pensaba que las sentencias dadas a los conductores que atropellaban y huían eran justas.

En Argentina, las penas de prisión deben ser mayores de tres años antes que un conductor sea enviado a la cárcel, y muchos jueces dictan penas de tres años o menos (un encuestado dijo que el 90% de las condenas no incluían penas privativas de libertad). En Inglaterra y Gales, las penas de menos de dos años a menudo se suspenden.

**Prohibiciones para conducir**

La encuesta también preguntó sobre las prohibiciones para conducir otorgadas a los conductores condenados por atropellar y huir. Los conductores condenados por un hecho vial seguido de muerte o con lesiones graves siempre recibirían una prohibición de conducir en Australia, pero no había estadísticas disponibles en Filipinas. Egipto informó una prohibición de conducir de cinco años.

En África, siempre se decía que los conductores tenían una prohibición de conducir de seis meses a un año en Malí, mientras que en Argelia se informaba una prohibición de tres meses por ser infractores por primera vez. Pero la mayoría de las prohibiciones de conducir son poco frecuentes (Nigeria, Togo, Etiopía, Liberia, Sudáfrica, Namibia, Sierra Leona). En casos de muerte, Benín informó que la prohibición podría ser de varios meses o más de cinco años (Camerún) y seis años (Sudáfrica).

**Paridad con sentencias por conducir bajo la influencia de alcohol**

El encuestado de Namibia pensó que eran más severos que los dados por causar un hecho vial fatal al conducir bajo los efectos del alcohol. Otros encuestados señalaron que no se verificó la conducción bajo los efectos del alcohol, por lo que los conductores evadieron la justicia.

**Tabla 5:**

**¿Hay paridad con las sentencias que se dan a los conductores alcoholizados que han causado la muerte?**

	Si	No	No sé	Total
África	25	5	1	31
Américas	7	5	1	13
Mediterráneo Oriental	2			2
Europa	11	3		14
Asia sudoriental	14	1	1	16
Pacífico occidental	2			2
<b>Total</b>	<b>61</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>78</b>

## Kevin Sedano – La historia de una madre

Kevin Sedano era un joven de 14 años que le gustaba tocar la batería en la banda de la escuela y jugar fútbol en un pequeño equipo llamado La Estrella. Nació en Buenos Aires, Argentina y se crio junto con su hermano Eric, su hermana, Yael, su madre Viviam y su padre, Carlos. Nadie en esta familia jamás imaginó el terrible dolor que tendrían que sufrir el resto de sus vidas.

El 30 de abril de 2002, Kevin practicó con la banda de la escuela porque ese sábado era el Día de la Familia en el Kindergarten y quería tocar para su hermana pequeña. Luego fue invitado a jugar un partido de fútbol después de la escuela. Los estudiantes jugaron contra los maestros y se divirtieron mucho. Kevin los invitó a todos a comer unas pizzas en su casa y esa fue la última vez que lo vieron en buenas condiciones físicas.

Después de cenar junto con sus compañeros de escuela, maestros y su familia, Kevin salió con algunos de sus amigos. Cuando volvía a casa, cruzó la Av. Libertador en Vicente López en un semáforo que tenía luz amarilla intermitente. Sus amigos dicen que vieron venir un automóvil pero que estaba muy lejos, así que decidieron cruzar. Lo que nunca imaginaron fue que el automóvil circulaba al doble del límite de velocidad permitido, que el conductor, Eduardo Sukiassian, pasaría un automóvil por el lado derecho, atropellaría a Kevin y escaparía.

Kevin estuvo en el hospital desde el 1 de mayo de 2002 hasta que murió el 8 de mayo. Mientras tanto, Sukiassian fue a esquiar al lago Tahoe, California. Pasaron 5 años hasta poder llegar a un juicio oral. Debido al gran dolor, su padre, Carlos, murió de un ataque al corazón a la edad de 50 años, una semana antes del juicio.



Eduardo Sukiassian fue declarado culpable y sentenciado a 3 años de prisión. Fue enviado inmediatamente a la cárcel, pero fue liberado dos meses después porque se le permitió continuar estudiando, algo que Kevin nunca podría volver a hacer.

Sukiassian solo estuvo 2 meses en la cárcel y seis meses con prisión domiciliaria. Esto se logró porque la madre de Kevin, Viviam, siempre estaba en los medios pidiendo justicia. La mayoría de los casos de atropello y fuga en Argentina no terminan con una sentencia de prisión. Muchos conductores que escapan nunca se encuentran porque se hace poco para encontrarlos.

### **Viviam Perrone**



## 4. Apoyo e indemnización para las víctimas

La encuesta también indagó sobre el trato a las víctimas de atropello con fuga del lugar del hecho, incluyendo apoyo e información. También se consultó la compensación financiera a través de la compensación civil.

### ¿Víctimas de un crimen?

Un poco más de los encuestados afirmaron que los que estaban en duelo por hechos viales seguidos por fuga del lugar del hecho no fueron tratados como víctimas de delitos desde el momento de la denuncia. Solo en las Américas se informó más que los servicios de apoyo se proporcionaron desde el principio.

Tabla 6:

¿Las familias de los fallecidos en choques con fuga del lugar del hecho son tratados como víctimas de delitos desde el principio, es decir, desde el momento de informar?

	S	No	No sé	Total
África	11	18	1	30
América	8	4		12
Mediterráneo Oriental	1	1		2
Europa	7	7		14
Asia sudoriental	6	8	2	16
Pacífico occidental	1	1		2
<b>Total</b>	<b>34</b>	<b>39</b>	<b>3</b>	<b>76</b>

Algunas de las respuestas se muestran a continuación:

#### África

- No lo creas, más bien como víctimas de hechos de tránsito. (Sudáfrica)
- No hay disposiciones de las que tenga conocimiento. (Nigeria)
- Los hechos viales no se tratan como asuntos penales. (Sierra Leona)

#### Américas

- En caso de muerte, es un delito. (Ecuador)
- En teoría, debemos ser tratados como víctimas de delitos, pero todo lo que se refiere a la oficina de servicio a las víctimas no se ofrece a las víctimas viales, por lo que no recibimos ayuda ni asesoramiento legal. Mi ONG es la única que cumple ese rol. (Argentina)
- Tiene que haber más de una ofensa agravante como el alcohol y huir o alta velocidad. (Argentina)

#### Mediterráneo oriental

- No todo, se define caso por caso. (Egipto)
- No hay una estructura social disponible en el Líbano para ofrecer apoyo a estas víctimas. Las ONG están manejando este problema. Es necesario lograr mucho en este respecto. (Líbano)

#### Europa

- Con colisiones fatales y potencialmente mortales, serán tratadas como víctimas de delitos y se les ofrecerá apoyo e información. Pero para aquellos levemente heridos por un choque y fuga, no creemos que sean tratados como víctimas de delitos. (Gran Bretaña)
- Sí, deberían serlo, pero la realidad es que los delitos de tránsito no se tratan con la misma prioridad que otros casos de homicidio. (Irlanda)

#### Sudeste de Asia

- Solo si se produce la muerte o lesiones graves. (India)
- Desde el punto de vista de la ley, ambas víctimas deben ser tratadas igual, pero en la práctica depende de la policía, el funcionario del gobierno, el abogado del gobierno y el juez de la corte. (Nepal)

Los encuestados europeos señalaron que, dado que la muerte por choque y fuga se consideró menos grave, recibió menos prioridad que otros homicidios. (Gran Bretaña, Irlanda)

### Compensación Civil

El dolor adicional causado por choques seguidos por fuga fue descrito previamente por el Instituto Belga de Seguridad Vial. Esto incluyó demoras en el sistema de justicia debido a las complicaciones asociadas con la investigación y el enjuiciamiento, así como con la indemnización civil. La determinación de responsabilidad civil aún necesita ser probada en la mayoría de los países y esto puede ser más difícil si el conductor y el vehículo salen de la escena. Además, la compensación para las víctimas de choques y huidas puede ser menor que la que se debe a las víctimas de los conductores asegurados e identificados.

La encuesta preguntaba cómo se compensaba a las víctimas de choque y fuga, incluso si había un fondo gubernamental, similar a la Oficina de Aseguradoras de Automóviles en Inglaterra y Gales o la Junta de Aseguradoras de Automóviles de Irlanda. En la República Checa, hubo algún apoyo financiero del Ministerio de Justicia. Varios países de África no informaron de ningún fondo. En Australia, el proceso de compensación varió de estado a estado.

Se preguntó a los encuestados si pensaban que la compensación a las víctimas de choques y huidas era justa. Casi el doble respondió que la compensación no era justa que los que pensaban que era. Todavía había problemas en los países donde se proporcionaba una indemnización a las víctimas.

**Tabla 7:**

**¿Crees que las víctimas de hechos viales con fuga del lugar del hecho reciben una compensación justa?**

	Sí	No	No sé	Total
África	14	15	1	30
Américas	3	8		11
Mediterráneo Oriental	1	1	1	3
Europa	1	11	1	13
Asia sudoriental	4	9	3	16
Pacífico occidental		1	1	2
<b>Total</b>	<b>23</b>	<b>45</b>	<b>7</b>	<b>65</b>

Muchos de los encuestados comentaron sobre los desafíos que enfrentan al tratar de obtener una compensación civil, como se muestra a continuación:

**África**

- No hay fondos para que el gobierno compense a las víctimas. Las víctimas quedan en manos de la buena voluntad, la organización y los individuos. Pero el gobierno nunca ha compensado las víctimas de choques y huidas en Camerún. (Camerún).
- Existe un Fondo de Accidentes de Carreteras del Gobierno. Esto puede tomar muchos años para pagar. (Sudáfrica)
- Sin compensación de ningún lado, excepto con una cobertura de seguro integral donde el seguro paga pero con una larga disputa legal. (Nigeria)
- No hay fondo que se reserve. (Kenia)
- Existe un fondo para víctimas de golpes y fuga en la compañía de seguros nacional que es la reguladora de seguros en Ghana. Antes de poder acceder al fondo, debe tener un informe policial de hecho vial que indique que, de hecho, tuvo un siniestro en el que no se puede identificar el vehículo. Además, debe tener un informe del hospital que indique que llegó al centro para tratarse usted mismo de una lesión por siniestro y el médico también debe indicar la extensión de la lesión y firmar, luego puede enviarlo a la oficina de la compañía de seguros nacional para que su reclamo se procese, y puede demorar 3 meses desde el día en que envió todos los documentos requeridos. (Ghana)

**Américas**

- No es justo, es muy básico con solo 3,000 dólares. (Ecuador)
- No hay fondo del gobierno. (Argentina)
- Pueden ser compensados por la compañía de seguros, pero si el conductor estaba bajo la influencia de alcohol, entonces la compañía de seguros no paga. Si nunca se encuentra el conductor, no hay compensación. (Argentina)
- La compensación nunca es justa, es miserable. Y no es rápido, hay años de litigios. Y las aseguradoras de conductor intentan retrasar el pago durante años. (Argentina)

**Mediterráneo oriental**

- La compensación legal es muy limitada y mucho menor que las necesidades. No se ha establecido un fondo gubernamental para tratar estos casos. (Libano)

**Europa**

- En Gran Bretaña, existe una Oficina de Aseguradoras de Automóviles, creada por el gobierno y financiada con una prima (unas £ 30) en cada póliza de seguro de automóviles. Esto financia la compensación a las víctimas de conductores no asegurados y no identificados, pero no es que las víctimas son compensadas de manera justa o tan rápido en comparación con si un hecho donde un conductor asegurado choca. (Bretaña)
- Pueden ser compensados por un fondo creado para este propósito y por daños causados por conductores no asegurados por el MIBI. (Irlanda)
- Según la ley, pero no sabemos cómo funciona realmente en la práctica. Si la víctima cumple con las condiciones, puede solicitar ayuda financiera del Ministerio de Justicia. (República Checa)
- Hay un gran retraso, es un gran problema de compensación después de unos 10 años, y para entonces las víctimas están cubiertas por las organizaciones voluntarias. Es por eso que nos hemos centrado en este tema desde 2011. (Grecia)

**El sudeste de Asia**

- AHORA DESPUÉS DE LA NUEVA LEY, LA COMPENSACIÓN MÍNIMA AUMENTÓ EL FORMULARIO DE 25000 INRA 200000 INR EN CASO DE MUERTE EN CHOQUES CON FUGA DEL LUGAR DEL HECHO. (India)
- El fondo Solatium especialmente formado para tales casos ... controlado y ejecutado por las autoridades administrativas del distrito ... en la nueva ley de la Ley MV ... el monto también se incrementa. (India)
- Anteriormente, la compensación era de solo 170 dólares, pero actualmente ha aumentado a 5000. (Nepal)
- La compensación no es justa ni puntual. Tiene que pasar por un largo procedimiento y seguimiento. (Nepal)
- La reciente Ley de Enmienda MV de 2019 permite que dicho fondo, los Tribunales de Accidentes para acelerar la compensación y la privatización de los seguros también sea útil para rastrear rápidamente el caso. (India) En algunos estados de la India, como el estado de Mu Punjab, es muy rápido, dentro de un año. Pero en algunos estados lleva de 5 a 8 años.

**Pacífico oeste**

- No estoy seguro ya que diferirá de un estado a otro. (Australia)

## Se necesita más apoyo

El apoyo, tanto emocional como financiero, fue la llamada clave de los encuestados. A continuación se enumeran sugerencias sobre lo que debe incluir el apoyo.

### África

- *El Fondo de Accidentes de Carretera puede beneficiarse del apoyo del sector privado. (Sudáfrica)*
- *Sería necesario crear conciencia sobre los procesos involucrados. La falta de protocolos conocidos y la ambigüedad en torno a los procesos hace que muchas víctimas se den por vencidas y no hagan un seguimiento. Debería recurrirse a un fondo o algún tipo de asistencia para guiarlos en el proceso. (Kenia)*
- *Debe haber un fondo gubernamental para apoyar a las víctimas. (Ghana)*

### Américas

- *Unidades de atención a víctimas y ayuda económica coherente. (Ecuador)*
- *Los familiares de las víctimas pueden recibir, en el momento del hecho vial, del seguro o del acusado, un anticipo de la indemnización, como algo regulado por la ley. (Argentina)*
- *El apoyo económico y psicológico del gobierno, la oficina de servicio a las víctimas debe funcionar, y las agencias que se crean para esto deben llevar a cabo el trabajo que no están haciendo. (Argentina)*

### Mediterráneo oriental

- *Compensación obligatoria por parte de los gobiernos. (Líbano)*
- *Apoyo financiero, especialmente para aquellos que necesitan tratamiento y cirugías inmediatas. (Egipto)*
- *Necesitamos crear centros especializados para apoyar a estas víctimas. Los equipos médicos y los trabajadores sociales deben participar. (Líbano)*

### Europa

- *A las familias en duelo se les debe asignar un asistente social con choques y huidas tratados como homicidios. (Bretaña)*
- *Habrará un sistema de información justo donde buscar ayuda, qué tipo de ayuda se puede ofrecer y también ayuda psicológica. (Polonia)*
- *Mantenerse completamente informado del proceso / progreso criminal. La incautación de un delincuente convicto activos para pagar daños y perjuicios. (Bretaña)*
- *Existe un apoyo adecuado para las víctimas de golpes y huidas. Todavía pueden estar mejor informados por los servicios judiciales. (Bélgica)*

### El sudeste de Asia

- *El conductor debe pagar parte de la compensación. Los Tribunales acelerados, el tratamiento médico gratuito y la compensación inmediata de las partes dicen un 25 por ciento y que podrían ajustarse contra el monto final. (India)*
- *Todas las compañías de seguros de automóviles pueden ayudar a agrupar sus recursos para ayudar a las víctimas de golpes y huidas después de que la policía los declare como tales. (Malasia)*

### Pacífico oeste

- *Compensación mínima y justa sin necesidad de demanda, asistencia de rehabilitación posterior al choque. (Filipinas)*

## Marsia Lieghio – La historia de un padre

Han pasado catorce años, el 22 de octubre de 2005, desde que mi hija Marsia, que recién había cumplido 16 años, nos fue arrebatada por un conductor que se fugó del lugar del hecho. Este fue un momento devastador en mi vida, la de mi familia y la de los muchos amigos que tenía Marsia.

Es un tiempo que permanecerá conmigo hasta el día de mi muerte. Es algo por lo que ninguna familia debería tener que pasar. El dolor y el sufrimiento siempre están con nosotros, y mientras veo a mis otros hijos crecer y tener sus propias familias, siempre me pregunto qué estaría pasando en la vida de Marsia si todavía estuviera con nosotros. Marsia estaba llena de vida y siempre feliz con una sonrisa constante en su rostro, contagiando a otros con su risa y felicidad. Ella adoraba a los niños y planeaba ser partera después de terminar la escuela.

Marsia estaba cruzando la calle en un semáforo peatonal, a menos de un metro del sendero cuando fue atropellada por el automóvil. Marsia voló a la altura de los semáforos y lejos de sus corredores. Marsia luchó por su vida durante toda una semana. Luchó mucho rodeada de aquellos que la amaban y adoraban. Lamentablemente, en la fecha de cumpleaños de su hermana mayor por solo 10 meses nos dieron la noticia de que Marsia nos había dejado.

Quien conducía era una mujer de 21 años que vivía en Dundalk y estaba en Dublín para comprar drogas. Esta mujer era muy conocida por la policía en Dundalk con más de 40 condenas anteriores por conducir y otros cargos. Le habían prohibido conducir solo el año anterior. Le tomó una semana a la policía encontrarla. Cuando la encontraron nos dijeron que estaba arrepentida, pero eso era mentira porque descubrimos que menos de 2 semanas después de haber matado a mi preciosa hija, ella hizo lo mismo y llevó a otra niña de 18 años al hospital de Belfast.



Esta mujer fue sentenciada a solo 10 meses por delito vial. No fue acusada de la muerte de mi hija, por no tener impuestos, seguro, conducir descuidadamente y abandonar la escena del hecho. No mostró ningún remordimiento en la corte.

No hay justicia con respecto a los hechos viales fatales. Son tratados como delitos menores. Estos no son delitos menores, son delitos graves y deben tratarse como tales. No recibimos ninguna ayuda de las autoridades, pero este asesino recibió toda la ayuda que había. Solo un par de años después de la muerte de Marsia me puse en contacto con IRVA y recibí la ayuda y el asesoramiento necesarios.

**Leo Lieghio**

## 5. Contramedidas y campañas

### Esfuerzo del gobierno

La encuesta preguntó qué esfuerzos estaba haciendo el gobierno para hacer frente a choques con fuga del lugar del hecho. Más del doble informaron que su gobierno no estaba tomando ninguna medida para disuadir fugas después de un hecho vial. Solo en el sudeste asiático respondió más positivamente que no.

Tabla 8:

¿Crees que el gobierno está haciendo algo para evitar fugas del lugar del hecho?

	Sí	No	No sé	Total
África	7	23	1	31
Américas	4	8		12
Mediterráneo Oriental	3	3		
Europa	4	9	1	14
Asia sudoriental	6	5	5	16
Pacífico occidental	2			2
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>50</b>	<b>7</b>	<b>78</b>

En Europa, solo Bélgica informó de una campaña anual e incluso la dirigió una ONG (Rondpunt) y solo una parte fue financiada por el gobierno. En Inglaterra y Gales, la Oficina de Aseguradoras de Automóviles, que es responsable de compensar a las víctimas de conductores no identificados (es decir, atropellados y abandonados) o no asegurados, ha invertido en investigación, ya que es un problema creciente para ellos. Como señaló un encuestado británico, "la actividad del gobierno del Reino Unido está severamente limitada por las presiones del Brexit". Pero la investigación previa de la Oficina de Aseguradoras de Motores se centró en hechos viales con fuga del lugar que fueron solo daños y colisiones de lesiones, es decir, sin hechos fatales involucrados. Y el objetivo era entrevistar a los acusados de hacer abandono del lugar del hecho para identificar las razones que tuvieron para irse de la escena.

Muchos encuestados hicieron comentarios:

#### África

- *Se puede hacer más para crear conciencia: lo hacemos online. (Sudáfrica)*
- *El gobierno ahora se está dando cuenta y está multando vehículos no asegurados y permisos de conducir falso. (Sierra Leona)*
- *No se ha tomado ninguna acción específica que se ocupe de golpes y huídas. (Kenia)*

#### Américas

- *Solo en 2017 comenzamos a ver cambios. Tomando como factor agravante en 2017 la modificación de un artículo del código penal. (Argentina)*
- *Existe una leve preocupación en esta área. Falta mucho. (Argentina)*
- *Se está haciendo muy poco. Se están instalando cámaras para otros tipos de delitos y quienes sufren hechos de tránsito pueden solicitar las grabaciones, pero si no hay cámaras, es difícil encontrar los conductores. (Argentina)*
- *Existe un procedimiento policial que busca identificar a los responsables de hechos de tránsito. (Brasil)*

#### Europa

- *Se ha fortalecido la legislación y la policía investiga y procesa enjuiciamientos cuando es posible. (Irlanda)*
- *No se mencionó en la nueva Declaración de seguridad vial publicada en julio de 2019. (Gran Bretaña)*

#### El sudeste de Asia

- *Hoy en día, la aplicación es estricta y la tasa de condenas es un poco mejor... los medios de comunicación y las organizaciones de la sociedad civil también son conscientes y exigentes en esta área. (India)*
- *Al llegar a través de la Notificación de la Corte Suprema y crear un Proyecto de Ley del Buen Samaritano, esto reduce la fuga después de un hecho vial y también alienta a otros usuarios de la carretera a ayudar a llevar a las víctimas de choques al hospital en la hora dorada. Sin embargo, este proyecto de ley aún no ha sido aprobado por los legisladores en el Parlamento. (India)*

#### Falta de datos

Como se dijo al comienzo de este informe, hay una falta de datos y, por lo tanto, evidencia basada en hechos viales con fuga. El doble de los encuestados informó que los datos sobre fuga no estaban disponibles así como que dichos datos no fueron publicados.

La falta de participación del gobierno es evidente por la ausencia de datos sobre colisiones seguidas de fuga. No se cree que los datos estuvieran disponibles desde Irlanda y Grecia, ni que pudieran proporcionarse desde Australia, Egipto y Filipinas. Incluso en Gran Bretaña, estos datos no se producen como parte del conjunto de datos estándar sobre hechos viales con víctimas publicados por el gobierno, pero pueden solicitarse especialmente.

Sudáfrica informó que el 14% de las muertes en carretera involucraron impacto y fuga, pero la mayoría de los otros encuestados de África no pudieron proporcionar ningún dato de impacto y fuga o dieron el número total de víctimas.

Y los datos sobre colisiones y fuga deben incluir la frecuencia de ocurrencia, así como el resultado con cuántos casos se resolvieron, procesaron y condenaron, incluso qué cargo penal.

## Qué más se necesita

Cuando se les preguntó qué más quería el gobierno para abordar los choques con fuga, las respuestas tendieron a caer en tres categorías principales

- Más prioridad, incluyendo mejores datos y trabajo conjunto.
- Investigación y detección mejoradas con CCTV y cámaras.
- Sentencias más duras, incluido el pago de una indemnización a las víctimas.

No se debe suponer el impacto de una sentencia más dura sobre la disuasión. La Fundación AAA para la Seguridad del Tráfico informó una investigación que afirmaba que las sanciones legales no parecían tener un efecto disuasorio cuando se observaban las tasas de muertes de peatones atropellados. Los estados con penas privativas de libertad máximas de cinco años tuvieron la misma tasa de incidencia que aquellos con penas privativas de libertad máximas de 25 años (Benson et al, 2018). Los conductores no esperan involucrarse, y mucho menos ser responsables de hechos viales fatales, y por lo tanto, los máximos de sentencia tendrán poca relevancia para ellos.

### Más prioridad

Hubo llamados para que los sectores del transporte, la policía, la justicia y la salud trabajen juntos para prevenir choques con fuga, así como para garantizar un tratamiento rápido para las víctimas. La República Checa pidió que se publiquen más datos en cooperación con expertos, políticos y medios de comunicación. En Bélgica, las llamadas incluyeron más fondos para la campaña y capacitación de conductores.

### Investigación y detección mejoradas

Muchos destacaron la necesidad de invertir en CCTV para aumentar las posibilidades de que los acusados sean atrapados. Algunos también pidieron un mayor uso de "dashcams" montadas en vehículos de motor. Si bien se instó a una mayor participación de testigos y medios de comunicación, ninguno de los encuestados mencionó sistemas similares al sistema de Alerta adoptado en Colorado, que desde entonces se ha extendido a muchos otros estados en los Estados Unidos y también a Canadá.

### Sistema de alerta Medina en Colorado

Basado en el sistema utilizado para divulgar informes de niños secuestrados, Colorado introdujo el sistema Medina Alert en 2015. Este sistema transmite detalles de vehículos sospechosos en colisiones con resultados fatales o graves. El golpe y la fuga tuvieron que considerarse solucionables, ya que los testigos pudieron informar detalles de la marca y modelo del automóvil y el número de matrícula parcial. Luego, los detalles se comparten en todo el estado, incluida la transmisión por radio a los oficiales de policía, la publicidad en transmisiones de radio y televisión, la señalización electrónica de las autopistas y la transmisión a los ciudadanos por correo electrónico, mensajes de texto, redes sociales y la aplicación de teléfono Medina Alert.

*Pico, 2015*

### Sentencias más dura

La sentencia más dura era una demanda regular y ya había sucedido en Bélgica e Irlanda, aunque el efecto aún estaba pendiente de ser visto. Como se mencionó anteriormente, las leyes que aumentan las penas por golpes y fugas fatales a menudo llevan el nombre de las víctimas con sus familiares en duelo, la fuerza impulsora detrás de su adopción.

La reforma legislativa aún estaba pendiente en Inglaterra y Gales, a pesar de las promesas del gobierno hace cinco años. India instó a cambiar la ley y convertir el delito menor en delito grave. La policía de tránsito debe tener cámaras en las áreas públicas, principalmente en las ciudades donde ocurre el golpe y la fuga y reducir la tasa permitida de alcohol. Y finalmente, el permiso de conducir se eliminará para siempre.

Los encuestados de África pidieron sentencias más duras, que incluyen:

- *Perpetradores obligados a pagar una indemnización muy alta. (Nigeria)*
- *Números de teléfono separados para facilitar la presentación de informes por testigos. (Kenia)*

Gran Bretaña pidió gran parte de lo anterior, con

- *Se necesitan datos mejor unidos. Necesitamos saber con qué frecuencia los conductores que golpean y huyen son detectados y condenados, y qué sentencias reciben.*
- *Necesitamos una campaña en los medios, ya que sabemos que los testigos son clave para atrapar a los conductores que golpean y escapan.*
- *Necesitamos procedimientos de investigación mejor acordados para investigar las colisiones de golpes y lesiones fatales y graves, incluidos todos los CCTV verificados (autoridades privadas y locales y cámaras de autobuses).*
- *Y necesitamos nuevas leyes que aborden específicamente el delito de abandonar a sabiendas la escena de una colisión de lesiones fatales o graves.*

## La propia historia de Dilip Patro

Un hecho vial en 1997 en Mumbai resultó en una lesión grave en la columna y me dejó cuadripléjico de la cintura para abajo. Hoy, aunque tengo problemas físicos con menos movilidad, uso una silla de ruedas activa y conduzco un vehículo de cuatro ruedas para moverme afuera que me ayuda a cumplir mis aspiraciones para establecerme como un individuo independiente y avanzar en la vida. Todavía trabajo con mi empresa y trabajo desde casa. Soy apasionado por proporcionar rehabilitación a otras personas con lesiones de la médula espinal con la capacitación y los recursos que he recibido para recuperar mi propia independencia.

Fue en esa terrible noche que viví un horrible hecho vial que luego iba a alterar toda mi vida. Un vehículo de dos ruedas conducido por un conductor ebrio me golpeó en la espalda mientras cruzaba la calle. El impacto fue tan fuerte que me arrojaron al otro lado de la carretera. Estaba inconsciente y sangrando por la oreja izquierda, cuando el conductor huyó y me dejó solo en el camino sin dar primeros auxilios en la hora dorada.

Me lastimé gravemente. Me quedé varado sin ninguna ayuda durante 4 horas oscuras. Los testigos son espectadores mudos que desconocen la atención de emergencia que se debe proporcionar y todos están preocupados por la implicación policial. Al amanecer, fui rescatado por la policía de turno y finalmente me transportaron a un hospital cercano. Al quedarme desatendido durante tantas horas y maltratarme mientras me desplazaba del lugar del hecho a la ambulancia, sufrí más lesiones en la columna vertebral ya lesionada, lo que me dejó paralizado.

Como resultado del choque, estuve en coma durante dos días, después de lo cual recuperé el conocimiento y, para mi total consternación, me di cuenta de que estaba paralizado. Ese fue un momento en que la agonía mental fue tan intensa que quise huir no solo de las circunstancias sino de mi propio ser. Todas mis aspiraciones se habían detenido. Más tarde me tomó



mucho coraje, determinación y comprensión para someter la situación de mi vida y seguir adelante hacia mi objetivo.

Aunque he sido golpeado, abatido y sacudido por el destino de todas las maneras posibles, estoy decidido a pelear cada batalla con un corazón valiente y avanzar sin inmutarme hacia mi sueño reconstruido. Podría ser cierto que esta situación ha demostrado ser intimidante para mis capacidades físicas, pero ha fallado. ¡Oh, sí! - Ha fallado miserablemente en obstaculizar mis capacidades mentales e intelectuales. Soy tan brillante como lo era antes y quiero ser lo más estoico posible y superar todas las barreras en mi vida. Por lo tanto, TAP fue conceptualizado para dar a conocer el Proyecto Bhavishya desde la Prevención hasta la Rehabilitación a partir de Visakhapatnam. Comencé una organización sin fines de lucro "The Ability People" (TAP), por un grupo de personas con lesiones en la médula espinal para promover las 3R (desde la prevención hasta la rehabilitación) a través del "Proyecto Bhavishya" en el año 2007 en lo siguiente:

1. Conciencia de seguridad vial,
2. Derecho a atención de emergencia y
3. Rehabilitación para víctimas de hechos viales en toda India

## 6. Conclusiones y convocatorias

Los delitos de manejo son desestimados rutinariamente por dos razones clave. Primero, no son intencionales, a diferencia de los delitos de adquisición como el robo o la delincuencia que pueden ser premeditados u oportunistas. Y en segundo lugar, porque la gran mayoría (por ejemplo, los delitos por exceso de velocidad) no dan lugar a una colisión y, por lo tanto, se consideran "sin víctimas". Con lesiones fatales y graves, colisiones y golpes, ninguno aplica.

Abordar el choque y la fuga debería ser una prioridad tanto para el sistema judicial como para el sistema de transporte, dado el nivel de criminalidad involucrado y el impacto desproporcionado en los peatones. IRVP ha producido una serie de llamadas destinadas a desalentar la incidencia de choques y huidas, así como a garantizar que los implicados sean detectados y castigados adecuadamente y que las víctimas reciban apoyo y compensación para ayudar a las familias a sobrellevar y recuperarse, al menos económicamente. Y en el Apéndice B, IRVP ha proporcionado una lista sugerida de indicadores que se utilizarán para revisar la respuesta a colisiones con fugas del lugar del hecho de lesiones fatales y graves.

### Llamadas de IRVP por choques con fuga del lugar del hecho

Nuestras llamadas están organizadas en tres áreas principales.

- Mejora de detección y disuasión.
- Solo castigo
- Atención e indemnización a las víctimas.

### Mejora de detección y disuasión

#### Investigación de colisión

La detección es clave con la investigación de colisión que se requiere para identificar al conductor y al vehículo involucrado en el choque y construir las circunstancias de la colisión sin que el vehículo permanezca en la escena. Las llamadas relacionadas con la investigación incluyen:

1. Deben identificarse las buenas prácticas en la investigación de colisiones, así como los estándares mínimos, para choques. Estas normas deben acordarse con el sector privado, las compañías de autobuses y las autoridades locales, incluidos temas como la liberación de CCTV en hechos fatales y graves. La pronta recuperación de la película de CCTV es importante. Es importante que los protocolos de intercambio de datos de CCTV estén de acuerdo con el gobierno local y el sector privado y que

estos se apliquen a colisiones de lesiones graves, así como a colisiones fatales. El video Dashcam también debe buscarse.

2. Se deben organizar premios para los investigadores de colisión y los testigos que han ayudado a identificar a los perpetradores de golpes y fuga.

#### Prevención y Prioridad

3. Los datos sobre colisiones fatales y graves con golpes y huida deben recopilarse y publicarse para garantizar una comprensión precisa de este problema y una priorización adecuada. Se debe solicitar a la Fundación AAA para la Seguridad del Tráfico que ayude a las organizaciones de otros países a investigar choques con fuga, como lo han hecho en los Estados Unidos.
4. Se debe llevar a cabo una revisión de principio a fin de los hechos viales fatales para identificar con qué frecuencia se identifica y procesa al delincuente (incluido qué cargo), y las sentencias dictadas. Esta revisión también debe recopilar información sobre cómo se identificaron los delincuentes.
5. Se deben realizar campañas en los medios, similares al programa Medina Alert de Colorado, a través de las redes sociales, así como en periódicos locales, estaciones de radio o televisión, para ayudar a alentar al público a denunciar a quienes atropellan y se fugan del lugar del hecho.

### Castigo Justo

Si bien la disuasión puede depender de la detección en lugar del castigo, dejar que alguien muera en el camino es un crimen atroz. Es importante que la pena refleje la cruel criminalidad involucrada. Una sentencia justa depende de la acusación penal correcta que se utilice, incluido donde la investigación puede probar que el conductor dejó la escena, pero no la causa del hecho vial.

6. Los cargos penales específicos por abandonar la escena de una colisión de lesiones graves o fatales deberían estar disponibles para aquellos casos en los que no se pueda probar la causalidad. Estos deben incluir sanciones que son tan severas como las muertes y lesiones graves causadas por conducir bajo los efectos del alcohol para garantizar que no haya incentivos para que los conductores bajo la influencia de alcohol se escapen.
7. Se debe desalentar la negociación con los conductores procesados por abandonar la escena. Cada vez que se retira el cargo, se deben registrar los motivos y requerir una mayor aprobación.
8. La sentencia por abandonar la escena debe ser consecutiva a cualquier sentencia dada por causar el hecho vial, ya que es un delito separado y adicional.
9. Se debe considerar la confiscación del vehículo involucrado, ya que se utilizó para cometer un delito grave. Si se puede vender, las ganancias deben ir a la familia de la víctima.



## Indemnización y atención a las víctimas

### Víctimas

Independientemente de si se identifica al conductor, las víctimas merecen apoyo, incluso con asistencia financiera a través de programas financiados por el gobierno.

10. Las víctimas de atropello y fuga, y sus familias, deben ser tratadas como víctimas de delitos desde el momento en que se informa el hecho. Las familias deben recibir apoyo y recibir información sobre los procedimientos de investigación, y cómo pueden ayudar con las apelaciones de los medios, así como también cómo pueden reclamar una indemnización. El gobierno debe proporcionar asesoramiento legal y psicológico a la víctima y / o su familia, especialmente durante los primeros meses después del choque y la fuga.

### Compensación Civil

11. Debe haber un esquema de compensación proporcionado por el gobierno para las víctimas de colisiones y fuga. Esto podría financiarse a partir de primas de seguro de vehículos automotores, como se hace en Gran Bretaña o a través de gravámenes de combustible como en Sudáfrica.
12. La compensación no debe ser menor que si el conductor fuese identificado y asegurado. No se debe obligar a las víctimas a sufrir dos veces. Los pagos intermedios deben ser una práctica estándar.

## Referencias

## Apéndice A: Encuestados IRVP Fuga del lugar del hecho vial

Región OMS	País	Organización
África	Etiopia	
	Costa de Marfil (Ivory Coast)	
	Sud África	
Américas	Argentina	
	Brasil	
	Méjico	
	EEUU	
Mediterráneo Oriental	Egipto	
	Líbano	
Europa	Bélgica	
	República Checa	
	Georgia	
	Grecia	
	Irlanda	
	Polonia	
	España	
	Reino Unido	
Sudeste de Asia	Malasia	
Pacífico oeste	Australia	
	Filipinas	

## Apéndice B: Respuestas Parciales

Organización	Países
Alarev	Colombia
Fondazione Luigi Guccione Onlus	Italia
Familiar de víctima vial	Argentina
Shubham Soti Foundation	Indi
Australasian Road Rescue Organisation (ARRO)	Australia
Krcs	Kenia
MADD Canada	Canadá
World Association for Connecting People	Portugal
Nsambya Hospital	Uganda
Public Association Road Safety	Kirguistán
Lakeshore Hope and Relief Zambia	Zambia
Fundación Educación Vial	Panamá
Youth Association for Safer Alberta	Canadá
VOZIM, Institute for Innovative education	Slovenia
Road Safe Zimbabwe	Zimbabwe
AVR	Luxemburgo
ProperWords	Líbano
Road Safety Advocacy and Victims Rights Organization	Ghana

Otras 18 organizaciones enviaron solo una respuesta parcial a la encuesta y, por lo tanto, han sido excluidas de nuestro análisis en esta ocasión.

## Apéndice C:

### Abordar Fuga del Lugar del Hecho:

### lista de verificación de buenas prácticas de IRVP

		Si	No
<b>Conciencia y Prevención</b>			
1	¿Se informan los datos sobre la frecuencia con la que se producen colisiones con fuga del lugar y su gravedad?		
2	¿Los datos muestran con qué frecuencia y cómo se detectan los conductores que se fugaron?		
3	¿Los datos muestran con qué frecuencia los conductores que chocan y se fugan son procesados y condenados y las sentencias recibidas?		
4	¿Se ha unido el trabajo de transporte, policía, justicia y salud en la lucha contra choques y fuga?		
5	¿Existe un sistema de alerta en el que se informan colisiones graves de choques y fuga a través de las redes sociales y las redes de transporte?		
6	¿Existe un premio financiero para alguien que identifica a un conductor que atropella y escapa?		
<b>Investigación de colisión</b>			
1	¿Existen procedimientos de investigación de colisión recomendados para colisiones fatales y graves con fuga?		
2	¿Existen procedimientos acordados con la recopilación de videos de CCTV, es decir, de empresas privadas y gobiernos locales, compañías de autobuses, etc.		
3	¿Se alienta a los conductores a enviar videos de cámara de tablero?		
4	¿Hay alguna ceremonia de premiación para las investigaciones de colisión y fuga?		
<b>Procesamiento penal y sentencia</b>			
1	¿Los cargos penales mencionan dejar la escena donde alguien murió o resultó gravemente herido?		
2	¿Dejar la escena de un hecho vial fatal se considera un delito de homicidio?		
3	¿Se desaconseja la práctica de la negociación de pena?		
4	¿Las frases son comparables con los cargos penales relacionados con la conducción bajo los efectos del alcohol?		
5	¿Se deben cumplir las sentencias de manera consecutiva, en lugar de concurrente?		
<b>Apoyo a las víctimas y compensación</b>			
1	¿Se trata a las víctimas como víctimas de delitos desde el momento en que se denuncia el golpe y la fuga?		
2	¿Las familias en duelo por choques y huidas reciben el mismo apoyo que las familias víctimas por el homicidio?		
3	¿Hay compensación para las víctimas en duelo o lesionadas por un conductor?		
4	¿Es la compensación la misma que si el conductor fuera identificado y asegurado?		

