

**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS**  
**FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS**  
**CARRERA DE DERECHO**  
**INSTITUTO DE INVESTIGACIONES Y SEMINARIOS**



**TESIS DE GRADO**

**“PROCEDIMIENTOS, MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN  
POLICIAL PARA LA CALIFICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL  
SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO”**  
(Tesis para optar el grado de licenciatura en derecho)

**POSTULANTE: JUAN JOSÉ SALCEDO MENDOZA**

**TUTOR : DR. CARLOS FLORES ALORAS**

**LA PAZ - BOLIVIA**  
**2008**



### **DEDICATORIA:**

El presente trabajo la dedico a mis padres, al Señor Sof. Sup. Efraín Salcedo V. quien con cariño me colaboro y con su sabiduría me oriento en el camino que debía seguir, en especial con todo mi amor a la mujer que me dio la vida a mi Señora madre Martha Mendoza de Salcedo quien siempre me impulso y colaboro para llegar a conseguir mis objetivos, y a la que en vida fue a mi querida y recordada abuela Señora Isabel Ramos que hasta sus ultimas horas de su vida estuvo pendiente de mi persona.

### **AGRADECIMIENTO:**

A los miembros del Organismo Operativo de Tránsito como al Tte. Gustavo Silva Villafuerte que me colaboraron desinteresadamente en especial a mi tutor Dr. Carlos Flores Aloras meritorio catedrático el cual me oriento con sus amplios conocimientos para la culminación del presente trabajo.

## **RESUMEN “Abstrac”**

El presente trabajo trata de los procedimientos como métodos de investigación de la policía en casos de hechos y accidentes de tránsito que realizan los miembros de la División de Accidentes de tránsito del Organismo Operativo de Tránsito de la ciudad de La Paz.

La primera parte se refiere a la Teoría del Delito la misma que sirve para la adjudicación de responsabilidad penal en un hecho de tránsito.

La Segunda parte hace referencia a los procedimientos de investigación que se hace en casos de hechos de tránsito, dando referencia de la terminología que se utiliza para describir estos casos como la forma de atención de un hecho de tránsito y la acción que realizan los investigadores en casos de accidentes donde los responsables se dan a la fuga.

Otra parte se hace mención de cuales son los motivos y las causas para que se originen estos hechos de tránsito dando una clasificación de los mismos y refiriéndose a las condiciones del conductor peatón y del vehículo tomando como referencia la vía y la velocidad del vehículo.

En una cuarta parte hace referencia a las secuelas físicas como psíquicas que causan los mecanismos productores de lesiones en accidentes de tránsito y una parte especial referente a la aplicación de la ley en accidentes de tránsito.

Una quinta parte específicamente referida a la responsabilidad en hechos de tránsito y la aplicación de la ley en hechos de tránsito más los aspectos que debe tomar en cuenta el administrador de justicia para llegar a una calificación de responsabilidad penal.

La ultima parte hace una propuesta de creación de una normativa que regule los procedimientos, métodos y técnicas de investigación policial en casos de hechos y

accidentes de tránsito la cual sugiere la introducción de un capítulo del Código de Tránsito que hace referencia a los procedimientos del investigador de tránsito.

Para luego concluir con las conclusiones y recomendaciones, contando con estadísticas del los años 2006-2007 de Departamento de Planeamiento y Operaciones del Organismo Operativo de Tránsito, como encuestas realizadas a miembros de la División de Accidentes de Tránsito y a la población de la ciudad de La Paz.

**PROCEDIMIENTOS, MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN  
POLICIAL PARA LA CALIFICACIÓN DE RESPONSABILIDAD PENAL EN  
CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**INDICE**

**DISEÑO DE INVESTIGACION**

1. ENUNCIADO DEL TITULO DEL TEMA-----	I
2. IDENTIFICACION DEL PROBLEMA-----	I
3. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA-----	I
4. DELIMITACION DEL PROBLEMA-----	I
4.1.1. DELIMITACION TEMATICA-----	II
4.1.2. DELIMITACION TEMPORAL-----	II
4.1.3. DELIMITACION ESPACIAL-----	II
5. FUNDAMENTOS E IMPORTANCIA DEL TEMA DE TESIS---	III
6. OBJETIVOS DE LA TESIS-----	III
6.1. OBJETIVO GENERAL-----	III
6.1.2. OBJETIVO ESPECIFICO-----	III
7. MARCO TEORICO-----	IV
8. HIPOTESIS DE TRABAJO-----	IV
8.1. VARIABLES-----	V
8.1.1. VARIABLE INDEPENDIENTE-----	V
8.1.2. VARIABLE DEPENDIENTE-----	V
9. METODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS-----	V
9.1. METODOS GENERALES-----	V
9.2. METODOS ESPECIFICOS-----	VI
10. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS-----	VI

**DESARROLLO DEL DISEÑO DE PRUEBA  
INTRODUCCIÓN**

**CAPITULO I**

**TEORIA DEL DELITO COMO ADJUDICACIÓN DE LA  
RESPONSABILIDAD PENAL**

1.1. ANTECEDENTES HISTORICOS-----	1
1.2. TEORÍA DEL DELITO-----	3
1.2.1. ELEMENTOS DEL DELITO-----	4
1.2.2. TEORIAS DEL DELITO-----	6
1.2.2.1. TEORÍA CLASICA DEL DELITO-----	6
1.2.2.2. TEORÍA NEOCLASICA (NEOKANTISMO)-----	7
1.2.2.3. LA TEORÍA DEL FINALISMO-----	7
1.2.2.4. TEORÍA CAUSALISTA DEL DELITO-----	8
1.2.2.5. TEORÍA PSICOLOGISTA DEL DELITO-----	9
1.2.2.6. TEORÍA NORMATIVISTA O FUNCIONALISTA-----	9
1.3. LA TEORÍA DEL ESTADO DE PELIGROSIDAD-----	10
1.3.1. LA TEORÍA DE LA PELIGROSIDAD Y EL POSITIVISMO-----	12

**CAPITULO II**

## **PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE LA PAZ**

2.1. LEYES DE TRÁNSITO-----	-13
2.2. DIFERENCIA DE HECHO Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	15
2.2.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO-----	15
2.2.2. HECHO DE TRÁNSITO-----	15
2.3. CONCEPTOS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO---	16
2.4. CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	18
2.4.1. SEGÚN EL CÓDIGO DE TRÁNSITO-----	18
2.4.2. SEGÚN CRITERIO TECNICO-----	19
2.5. TERMINOLOGIA DE ACCIDENTE-----	20
2.6. ETAPAS DE LA INVESTIGACION-----	23
2.6.1. PROCESO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES-----	25
2.7. PLANIFICACION DE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	27
2.7.1. CONCEPTOS BASICOS-----	27
2.7.2. ELEMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN-----	28
2.8. RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	33
2.8.1. PROCEDIMIENTOS A EMPLEARSE-----	34
2.8.2. INSPECCIONES OCULARES DEL LUGAR DEL HECHO Y DE VEHÍCULOS-----	36
2.8.3. RECONSTRUCCIÓN-----	37
2.8.3.1. RECONSTRUCCIÓN EN MAQUETA-----	39
2.9. ELABORACION DE INFORME-----	40
2.9.1 CLASES DE INFORMES-----	41
2.9.2. INFORMES DE LABORATORIO Y PERICIALES-----	46
2.9.3. CROQUIS-----	47
2.9.4. APOYO DE FOTOGRAFÍAS Y VÍDEO-----	49
2.10. ELABORACION DE DILIGENCIAS DE POLICIA JUDICIAL-----	50
2.10.1. MODALIDADES QUE GENERA SU ELABORACIÓN-----	51
2.10.2. PROCEDIMIENTOS A EMPLEARSE-----	51

### **CAPITULO III**

#### **CAUSA Y CADENA DE ACONTECIMIENTOS, CONDICIONES DEL CONDUCTOR, PEATÓN Y LA VIA DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

3.1. CONCEPTO-----	55
3.2. CLASES DE CAUSAS Y DEFINICION-----	56
3.2.1. CAUSAS DIRECTAS O PRINCIPALES-----	56
3.2.1.1. MANIOBRAS PROHIBIDAS-----	57
3.2.1.2. MANIOBRA NEGLIGENTE-----	57
3.2.1.3. VELOCIDAD PELIGROSA-----	57
3.2.1.4. DEFICIENCIA EN LA PERCEPCION-----	58
3.2.1.5. CONDICIONES NEGATIVAS-----	59
3.2.2. CAUSAS MEDIATAS-----	59

3.2.2.1. RELATIVAS AL USUARIO DE LA VIA-----	59
3.2.2.2. RELATIVAS AL VEHICULO-----	60
3.2.2.3. RELATIVAS A LA VIA-----	61
3.2.2.4. RELATIVAS A FENOMENOS ATMOSFERICOS-----	61
3.2.3. CAUSAS REMOTAS Y PRIMITIVAS-----	62
3.3. CADENA DE ACONTECIMIENTOS-----	63
3.4. PROCEDIMIENTO BOLIVIANO E INTERNACIONAL-----	64
3.4.1. PUNTO DE SORPRESA-----	64
3.4.2. PUNTO DE NO ESCAPE-----	66
3.4.3. ACONTECIMIENTO LLAVE (CLAVE)-----	66
3.4.4. PUNTO DE MAYOR CONTACTO-----	67
3.4.5. PUNTO DE DESCANSO-----	67
3.5. CONDICIONES DEL CONDUCTOR Y DEL PEATON-----	67
3.5.1. FACULTADES NATURALES-----	68
3.5.2. APTITUDES TÉCNICAS-----	69
3.5.3. EN CARÁCTER-----	70
3.5.4 OBSTRUCCIONES VISUALES-----	70
3.6. CONDICIONES DEL VEHICULO-----	72
3.6.1. CONDICIONES DEL VEHÍCULO ANTES DEL ACCIDENTE-----	72
3.6.2. PARTES DEL VEHÍCULO QUE SON MÁS PROPENSAS A CONTRIBUIR EN EL ACCIDENTE-----	73
3.6.3. CONDCIONES DEL VEHÍCULO DESPUÉS DEL ACCIDENTE-----	75
2.6.3.1. PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO-----	76
3.6.4. REGISTRO DE LA INFORMACIÓN DEL ESTADO DEL VEHICULO-----	79
3.7. CONDICIONES DE LA VIA-----	80
3.7.1. CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA -----	81
3.7.2. CAPACIDAD DE LA VÍA-----	82
3.7.3. ESTRUCTURA DE LA VÍA-----	82
3.8. LA VELOCIDAD-----	82
3.8.1. CLASES DE VELOCIDAD-----	82
3.8.2 CÁLCULO DE LA VELOCIDAD-----	83
3.8.3. DETERMINACIÓN DE LA ACCION FRENADA-----	83
3.8.4. APLICACIÓN DE FÓRMULAS-----	84

## **CAPITULO IV**

### **SECUELAS FÍSICAS Y PSÍQUICAS QUE CAUSAN LOS MECANISMOS PRODUCTORES DE LESIONES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Y MEDIOS DE PRUEBA**

4.1. MEDICINA LEGAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	86
4.2. MECANISMOS PRODUCTORES DE LESIONES-----	87
4.3. FASES DEL ATROPELLAMIENTO-----	88
4.4. LESIONES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO-----	89
4.4.1. LESIONES EXTERNAS -- -----	89
4.4.2. LESIONES OSTECARTICULARES-----	89



4.5. LESIONES VISERALES-----	90
4.6. TIPOS DE TRAUMATISMO QUE SUFRE EL AUTOMOVILISTA-----	90
4.7. AGRAVE DE LAS LESIONES POR MOTIVO DE TRANSPORTE-----	91
4.8. IMPACTO PSICOLÓGICO EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO-----	91
4.9. SINTOMATOLOGÍA DERIVADA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO----	91
4.10. INFORME PERICIAL, CONSIDERACIONES DIAGNOSTICAS Y EVALUACIÓN CLINICA-----	93
4.11. CONCLUSIÓN-----	93
4.12. PRUEBA-----	94
4.12.1. CLASES DE PRUEBAS-----	94

## **CAPITULO V**

### **LA RESPONSABILIDAD PENAL Y APLICACIÓN DE LA LEY EN HECHOS DE TRÁNSITO**

5.1 DEFINICIÓN DE RESPONSABILIDAD-----	102
5.2. CONDICIONES GENERALES DE RESPONSABILIDAD-----	103
5.3. RESPONSABILIDAD EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO----	104
5.3.1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO DONDE EL PEATÓN PRODUCE SITUACIONES ACTIVAS COMO PASIVAS-----	104
5.3.1.1. DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR-----	104
5.3.1.2. EXIMENTES DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR-----	105
5.3.1.3. LA CONDUCTA PASIVA DEL PEATÓN RESPECTO AL ACCIDENTE-----	105
5.3.1.4. LA CONDUCTA ACTIVA DEL PEATÓN RESPECTO AL ACCIDENTE-----	106
5.4. ASPECTOS PARA LLEGAR A LA RESPONSABILIDAD EN UN HECHO DE TRÁNSITO-----	107
5.4.1. VERDAD HISTORICA DEL HECHO-----	107
5.4.2. PERSONALIDAD DEL IMPUTADO-----	107
5.4.2.1. ITER CRIMINIS-----	109
5.4.2.2. LA EDAD, EDUCACIÓN, LAS CONSTUMBRES-----	110
5.4.2.3. VIDA ANTERIOR LIBRE DE PENAS-----	111
5.4.2.4. LA CONDCUTA POSTERIOR-----	111
5.4.2.5. RESULTADO POR ESTADO DE EBRIEDAD-----	112
5.4.2.6. TRANSTORNOS DE LA PERSONALIDAD-----	113
5.4.3. DE LA RESPONSABILIDAD-----	115
5.5. LEGISLACION BOLIVIANA-----	119
5.6. COMPETENCIA DEL COMISARIO DE TRÁNSITO-----	127

## **CAPITULO VI**

### **PROPUESTA DE LA CREACIÓN DE UNA NORMATIVA QUE REGULE LOS PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN DE LA POLICIA EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

6.1. FUNDAMENTACION-----	135
6.1.1. ANALISIS DE LOS DATOS RECOGIDOS MEDIANTE ESTADISTICAS Y ENCUESTAS-----	-----
-----	136
6.2. ANTE PROYECTO-----	----- 139

## **CAPITULO VII RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES**

7.1. CONCLUSIONES-----	147
7.2. RECOMENDACIONES-----	148
<b>BIBLIOGRAFÍA</b> -----	150
<b>ANEXOS</b> -----	153

## **DISEÑO DE INVESTIGACIÓN**

### **1. ENUNCIADO DEL TEMA DE TESIS**

*“PROCEDIMIENTOS, MÉTODOS Y TÉCNICAS DE INVESTIGACIÓN POLICIAL PARA LA CALIFICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL SOBRE ACCIDENTES DE TRANSITO.”*

### **2.- IDENTIFICACIÓN DEL PROBLEMA**

Se ha podido ver el alarmante crecimiento en casos de accidente de tránsito y el constante infringir de las normas de Código de Transito y su Reglamento y como dentro de la administración de justicia, día a día se torna más difícil para los sujetos perjudicados con el hecho o accidente de tránsito, alcanzar una calificación concreta sobre responsabilidad penal más el resarcimiento de los daños causados a estos.

Es con esta preocupación y con el propósito de impulsar respuestas integrales al problema, que se ha decidido llevar adelante la presente investigación, a fin de conocer la magnitud y principales características del comportamiento de los accidentes de tránsito ocurrido en la ciudad de La Paz, observar si las técnicas de investigación policial hecha por la Unidad Operativa de Transito, específicamente por la División de Accidentes de Tránsito son suficientes para brindar una información veras sobre lo ocurrido, para llegar a una calificación de una responsabilidad penal justa.

Por falta de una norma jurídica que regule procedimientos, métodos, técnicas de investigación de accidentes de transito para llegar a una calificación penal.

### **3. PROBLEMATIZACIÓN**

Se trata de responder, aclarar y resolver, en forma efectiva, los planteamientos que surgen después de un hecho o accidente de tránsito, tales como:

\* ¿Cuáles son las causas y motivos para que se ocasionen accidentes de tránsito?

\* ¿Si los procedimientos realizados por la Unidad Operativa de Tránsito son suficientes para la realización de una investigación sobre accidentes de tránsito?

\* ¿Qué tipo de secuelas físicas como psicológicas producen los accidentes de tránsito?

\* ¿Cómo y cuando procede la responsabilidad penal?

## **4. DELIMITACIÓN DEL PROBLEMA**

### **4.1.1 DELIMITACIÓN TEMÁTICA**

La temática planteada en el presente estudio e investigación se encuadra dentro del Derecho Penal y Código de Tránsito más su Reglamento, para evaluar si los procedimientos, métodos y técnicas de investigación policial dan una justa calificación de responsabilidad penal sobre accidentes de tránsito.

### **4.1.2. DELIMITACIÓN TEMPORAL**

La investigación estará delimitada desde el año 2006 hasta el 2007, debido al incremento de accidentes de tránsito en la ciudad de La Paz las mismas que reflejarán en datos estadísticos del Departamento de Planeamiento y Operaciones de la Unidad Operativa de Tránsito.

### **4.1.3. DELIMITACIÓN ESPACIAL**

El presente trabajo se realizara en el departamento de La Paz tomando como universo de investigación la ciudad de La Paz debido a que es una de las capitales de departamento más conflictivas en el campo de Accidentes e Tránsito en el territorio nacional.

## **5. FUNDAMENTOS E IMPORTANCIA DEL TEMA DE LA TESIS**

La no existencia de una normativa jurídica de procedimientos, métodos, técnicas sobre accidentes de tránsito que evite la comisión y errores en la calificación de responsabilidad penal, los perjudicados en hechos de tránsito no siempre llegan a ser los peatones, llegando a ser responsable siempre el chofer de la movilidad negándoles el reconocimiento y la protección de sus derechos o intereses jurídicos, cuando resultan vulnerados después de sucedido un hecho o accidente de tránsito.

El interés teórico de éste tema de investigación es que puede contribuir al conocimiento de tales asuntos y rectificar algunas apreciaciones no muy claras que sobre hechos o accidentes en materia de tránsito y transporte se tienen.

## **6. OBJETIVOS DE LA TESIS**

### **6.1. OBJETIVO GENERAL**

Demostrar que no existe una normativa de procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial sobre accidentes de tránsito que a ocasionado la falta de respaldo técnico para la calificación de responsabilidad penal.

#### **6.1.2. OBJETIVO ESPECIFICO**

- Identificar las causas y motivos para que se ocasionen accidentes de tránsito.
- Proponer la creación de una división especial Técnico Científica para la calificación de una responsabilidad penal.

- Determinar cual es la aplicación de la ley en casos de accidentes de tránsito.

## **7. MARCO TEORICO**

La no existencia de una normativa que regule los procedimientos, métodos, técnicas de la investigación sobre accidentes de tránsito, pone en riesgo que no se pueda llegar a una calificación penal.

Es así que basándome en la *Teoría de Peligrosidad* de Enrique Ferri que se determina atendiendo la cualidad más o menos antisocial del delincuente y a la del acto ejecutado niega la existencia del libre albedrío.

Después de analizar la teoría de peligrosidad de Ferri me atrevo a decir que la persona que llegue a cometer un delito reaccionara siempre a factores del medio social en que vive, llegando a establecer comportamientos individuales propios de su persona donde al no existir una sistemática jurídica que ordene la vida del sujeto este tendría mas factibilidad o posibilidad de infringir una norma jurídica la cual establéese el derecho ajeno de otra persona, llegando a representar así un peligro para la sociedad que le rodea.

Tomando como ejemplo mi tema de investigación la no existencia de una norma que jurídica que regule los procedimientos, métodos, técnicas sobre accidentes de tránsito traerá como consecuencia una mala calificación de la responsabilidad penal, donde la persona que cometa un delito y llegue a dañar el derecho de otro en su seguridad no llegaría a ser responsable de sus actos y la pena ya no seria un medio de defensa contra aquel que infringió una norma.

## **8. HIPOTESIS**

*La creación de una norma jurídica que regule los procedimientos, métodos, técnicas de investigación de la policía, permitirá generar una mejor calificación de responsabilidad penal en accidentes de tránsito.*

## **8.1. VARIABLES**

### **8.1.1 VARIABLE INDEPENDIENTE**

La creación de una norma jurídica que regule los procedimientos, métodos, técnicas de investigación de la policía.

### **8.1.2 VARIABLE DEPENDIENTE**

Permitirá generar una mejor calificación de responsabilidad penal en accidentes de tránsito.

## **9. MÉTODOS Y TÉCNICAS A UTILIZAR EN LA TESIS**

### **9.1 MÉTODOS GENERALES**

#### **a) Método inductivo**

El cuál permitirá identificar los procedimientos, métodos y técnicas utilizados por la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de La Paz referente a accidentes de tránsito y así llegar a obtener conclusiones generales sobre este tema.

#### **b) Método descriptivo**

Que me permitirá describir las causas y motivos para que se ocasionen accidentes de tránsito en la ciudad de La Paz y ver si se enmarcan en una calificación pena.

## **9.2. MÉTODOS ESPECIFICOS**

### **a) Método propositivo**

Me permitirá realizar una propuesta de implementación de una normativa jurídica referente a la calificación de responsabilidad penal en accidentes de tránsito que se ocasionaron en la ciudad de La Paz.

## **10. TÉCNICAS A UTILIZARSE EN LA TESIS**

### **a) La bibliográfica**

Se realizará la recolección de información documental escrita mediante el uso de fichas bibliográficas para el estudio referente a accidentes de tránsito.

### **b) La técnica de la entrevista**

Para cualificar recoger opiniones de especialistas entendidos en la materia, en este trabajo la entrevista estará dirigida a miembros de la Unidad Operativa de Tránsito específicamente a los de la División de Accidentes de Tránsito de la ciudad de La Paz.

### **c) El uso de datos estadísticos**

Recolección de estadísticos del Departamento de Planeamiento y Operaciones de la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de La Paz gestiones 2006-2007 debido al incremento de accidentes de tránsito.

### **c) Trabajo de Campo**

El cual se lo realizara en puntos estratégicos, como horas determinadas para poder observar, estudiar y analizar la problemática vehicular en la ciudad de La Paz.



**PROCEDIMIENTOS, MÉTODOS Y TECNICAS DE INVESTIGACIÓN**  
**POLICIAL PARA LA CALIFICACIÓN DE RESPONABILIDAD**  
**PENAL SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**INTRODUCCIÓN**

La circulación de vehículos automotores es una actividad que por ser riesgosa y con mucha frecuencia, produce hechos y accidentes de tránsito, cuyos resultados se traducen en daños a las personas, animales y cosas; acontecimientos a los que estamos expuestos todos como: conductores, ocupantes de vehículos o como transeúntes de las vías.

Debido a la asiduidad cotidiana de estos eventos, los perjuicios que se producen, originan, para el responsable, la obligación de indemnizar a quienes resulten perjudicados por el hecho punible derivado de un hecho o accidente de tránsito. Uno de los principales factores productores de daños a las personas, animales y cosas es la culpa de los conductores, que incurren en actos de negligencia, imprudencia, impericia o en la violación de leyes, reglamentos, órdenes o disciplinas relacionadas con el tráfico automotor.

Es así que en la ciudad de La Paz, la de mayor concentración del país es un escenario propicio para descifrar las líneas maestras de la problemática de los accidentes de tránsito y sus repercusiones, en la formación y especialización de los recursos humanos, en la Unidad Operativa de Tránsito.

La simple observación, en las distintas zonas de la ciudad, permite constatar una conducta inapropiada del peatón en las calles que conlleva riesgo constante para su seguridad, ha este hecho debe añadirse el hecho de que los hábitos y actitudes de los conductores, son contrarias a las normas de tránsito.

La ciudad de La Paz en la actualidad confronta la necesidad urgente de adoptar una serie de medidas tendientes a mejorar su sistema de tráfico peatonal y vehicular. La legislación en materia de tránsito no ha sido actualizada en estos años y menos adecuada a los avances que sufre la sociedad en los cuales se detuvo nuestra legislación.

El presente trabajo desde el punto de vista académico pretende contribuir en alguna medida a la formulación referente a la investigación en hechos de tránsito como una guía para futuras investigaciones en torno al tema.

Donde el primer capítulo se refiere a la Teoría del Delito el mismo es base para la adjudicación de la responsabilidad penal especialmente en hechos de tránsito.

El segundo capítulo hace referencia a los procedimientos de investigación que realiza los miembros de la División de Accidentes de Tránsito.

El tercer capítulo da a conocer cuáles son las causas y motivos para que se origine un hecho y accidente de tránsito.

El cuarto capítulo habla sobre las secuelas físicas como psíquicas que trae un hecho de tránsito a aquellas personas que sufrieron este tipo de accidentes.

El capítulo quinto hace referencia exclusivamente de la responsabilidad penal y la aplicación de la ley en hechos de tránsito como, los aspectos que debe tomar en cuenta el juez para llegar a su calificación de responsabilidad penal.

El sexto capítulo se propone la creación de una normativa que regule los procedimientos de investigación policial en casos de accidentes de tránsito por el cual propongo un proyecto de modificación del Decreto Ley No 10135 para que se introduzca un capítulo que trate de los procedimientos del investigador de tránsito, concluyendo con las conclusiones y recomendaciones sobre el tema investigado.

Terminando con mis conclusiones y recomendaciones más un análisis crítico a los procedimientos de investigación de la policía en hechos de tránsito, como a los artículos pertinentes del Código Penal sobre el tema de tránsito.

## CAPITULO I

# TEORÍA DEL DELITO COMO ADJUDICACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD PENAL

La circulación de vehículos automotores es una actividad que por ser riesgosa, compromete y con mucha frecuencia, produce hechos y accidentes de tránsito, cuyos resultados se traducen en daños a las personas y cosas; acontecimientos a los que estamos expuestos todos como: conductores, ocupantes de vehículos o como transeúntes de las vías.

Debido a la asiduidad cotidiana de estos eventos, los perjuicios que se producen, originan, para el responsable, la obligación de indemnizar a quienes resulten perjudicados por el hecho punible derivado de un hecho o accidente de tránsito, donde el presente capítulo es dar a conocer los principios generales que entrega la base normativa de la teoría del delito para la adjudicación de responsabilidad penal.

### 1.1. ANTECEDENTES HISTORICOS

En este punto es ver como se consagraba la responsabilidad penal en algunos países en aquellos que cometían un delito llegando a afectar a miembros de su sociedad con sus actos.

**a) BABILONIA.-** El código de Hammurabi consagraba la responsabilidad penal de la ciudad cuando el ladrón escapaba. La víctima podía reclamar donde el hecho había ocurrido, debiendo responder la ciudad o el prefecto.

**b) CHINA.-** El primer derecho legislado que tiene conocimiento la humanidad es una norma cruel que mantiene entre sus tradiciones la responsabilidad criminal familiar con base con dos variantes, esto es, solidariamente y por representación así aparece en la recopilación Ta Tsing Leu Lee Kiag-foo-See (1647).

Un autor moderno (Phan- Van- Troung explica o justifica estos casos de responsabilidad por actos ajenos, a las siguientes circunstancias: a) necesidad excepcional de defensa política; b) por exigencias supremas de defensa social; c) por extensión de las de las consecuencias de los actos ajenos, imputando a los padres su falta de vigilancia o tolerancia culpable forma de complicidad por tolerancia..

**c) INDOCHINA.-** En el antiguo imperio de Siam se establecía igualmente la responsabilidad corporativa que se extendía a la familia, y si se presentaba un homicidio todas las casas circunvecinas, debían de responder, De ahí cuando surgía una riña todos los vecinos acudían como mediadores tratando de lograr la reconciliación y así evitar que se pudiera cometer un homicidio.

**d) JAPON.-** No escapo este antiguo imperio al influjo jurídico Chino y siguiendo su ejemplo crea la responsabilidad penal familiar en los delitos de traición y aquellos que atentan contra el emperador. Con la desaparición de régimen feudal por la revolución de los señores (daimios) surge el primer Código Penal en 1873 y desaparece este tipo de responsabilidad.

**e) ISRAEL.-** La organización tribal de este histórico pueblo los lleva a la implementación de la solidaridad tribal por ello RENAN sostiene que la solidaridad de la tribu no conocía límites. El servicio prestado por el individuo es atribuido a toda la tribu y el delito cometido por el infama a la comunidad.

Los libros sagrados están plagados de multitud de formas de responsabilidad colectiva en los que la familia, tribu, ciudad, pueblo y la misma humanidad deben responder de las consecuencias punitivas por las conductas delictivas de otras personas.

**f) GRECIA.-** Los antiguos helenos en sus diversas republicas conocieron la responsabilidad penal solidaria con respecto a la familia la ciudad y el Estado. Esta solidaridad en algunas ocasiones es activa(deber de vengar la ofensa), como en

Macedonia, donde existía la pena de lapidación; o la pasiva(deber de responder por la falta de otro, conocida y practicada en la republica ateniense y en Creta.

#### **g) DERECHO MUSULMAN.-**

En todos los estados influidos por el islamismo existe la responsabilidad penal corporativa denominada Kabila, mientras que la comunidad responsable es la Aaquila, que responde por medio de la indemnización o de la composición, si que surja ella como reflejo del influjo religioso, sino que es el Estado Musulmán el encargado de socializar la pena. En el Coran encontramos claras disposiciones consagratorias de la personalidad e individualidad de la sanción, tal el precepto según el cual” Nadie debe hacer que otros soporten el fardo de sus acciones” o aquel según el cual” cada uno responderá de sus obras”.

### **1.2. TEORÍA DEL DELITO**

Para poder considerar a una persona responsable penalmente y por consiguiente, sometida a sanción penal, deberá cumplirse con unas condiciones o presupuestos que integran ese concepto de responsabilidad es así que se parte de la Teoría de Delito.

No es fácil trazar el origen de esta teoría dogmática no solo, por la falta de estudios históricos externos sino también por que surgió de la obra gradual de muchos juristas que incorporaron suposiciones básicas y metodología en muchos casos sin un reconocimiento explicito.

La frase Teoría del Delito es un sistema que se forma de los estudios del comportamiento humano que se han realizado en el area jurídico penales que nos establece la existencia de delito y estos a su vez nos permite calificar cuando un hecho es delito o no, pues al mostrar los elementos, categorías o condiciones especificas que nos resultan fundamentales ya nos podemos dar cuenta que tipo de delito calificaremos.

Y la función de esta es ser el instrumento para obtener un resultado justo después de un análisis en la aplicación de la ley penal, donde se desarrollan diversas categorías designadas de los diferentes elementos de un delito son: la acción, antijuricidad, tipicidad, culpabilidad las cuales se exponen con el fin de cumplir una función metódica desde principio hasta el final.

Para hablar de la Teoría del Delito debemos partir de lo que es la definición de delito; para Beling “es una acción adecuada a un tipo, antijurídica y culpable sujeta a una sanción penal la cual requiere 4 condiciones para la aplicación de una penalidad: a) la existencia de una acción; b) su tipicidad; c) su antijuricidad; d) culpabilidad del agente”. (1)

Para el autor Muños Conde delito es “la acción u omisión, típica, antijurídica, culpable y punible”. (2)

Retomando la parte de la Teoría del Delito se puede llegar a la siguiente definición que es un conjunto relativos al delito y a la pena. Para el Eugenio Cuello Calón, constituye la ciencia que estudia al delito como un fenómeno jurídico, al delincuente, como sujeto activo y por tanto las relaciones que se derivan del delito como: violación al orden jurídico, y de la pena como reintegración del orden.

### **1.2.1. ELEMENTOS DEL DELITO**

**a) Acción.-** Para el autor Beling “Es el comportamiento corporal (aspecto externo) realizado voluntariamente (aspecto interno) por un agente humano puede consistir tanto en hacer como en omitir algo”. (3)

En cuanto a la omisión el esquema es similar (salvo por el reemplazo de el requisito del movimiento del cuerpo por el de su ausencia) .Hay dos clases de omisiones: **1) Omisiones propias:** que no requiere un resultado casual, y constituidos por la simple

---

(1),(3). NINO CARLOS SANTIAGO, Los límites de la Responsabilidad Penal, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1980, Págs. 38-40

(2). MUÑOS CONDE FRANCISCO, Derecho Penal Parte General, 4ta Edición, Sevilla-Barcelona, Julio 2000, Pág. 225

infracción de un deber de actuar, la no prestación de una intervención (no socorrer).

**2) Omisiones impropias o de comisión por omisión :** En estos el comportamiento omisivo no se menciona expresamente en el tipo que solo describe un determinado comportamiento activo, pero la mas elemental sensibilidad jurídica obliga a considerar equivalentes desde el punto de vista valorativo y a incluir en la descripción típica del comportamiento prohibido lo cual contribuye al resultado prohibido, Ej.: nadie duda de incluir en la acción típica del homicidio del comportamiento de la madre que deja morir de hambre al recién nacido.

**b) Tipicidad.-** Según Beling” se refiere a toda precisa descripción de un delito contenida en una ley no retroactiva; consecuentemente una acción es típica cuando puede subsanarse en dicha descripción. El requisito de que una acción debe ser típica no es mas que la reformulación del principio Nullum crimen nulla poena sine lege.” (4)

**c) Antijuricidad.-** Se lo considera cuando una conducta delictiva de una persona, va contra las leyes o normas establecidas.

**d) Culpabilidad.-** Para el autor Muños Conde “la culpabilidad se basa en que el autor de la infracción penal, del hecho típico y antijurídico tenga las facultades psíquicas y físicas mínimas requeridas para poder ser motivado en sus actos por los mandatos normativos. Quien carezca de esta capacidad, bien por no tener la madures suficiente, bien por sufrir alteraciones psíquicas, no puede ser declarado culpable y por consiguiente, no puede ser responsable penalmente de sus actos, por mas que sean estos típico y antijurídicos.”(5)

**e) La imputabilidad.-** Es la capacidad de culpa (esto lo menciona la doctrina Alemana) donde Ferri llamara la escuela clásica. Todo hombre es siempre

---

(4). NINO CARLOS SANTIAGO, Los limites de la Responsabilidad Penal, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1980, Págs. 41

(5). MUÑOS CONDE FRANSISCO, Derecho Penal Parte General, 4ta Edición, Sevilla-Barcelona, Julio 2000, Pág. 411

responsable de cualquier acción antijurídica realizada por el, únicamente por que vive en sociedad. (6)

**f) La punibilidad.-** Es cuando una determinada conducta o acción se le puede aplicar una pena según sean las circunstancias.

Nuestro Código Penal hace una diferenciación entre Dolo y Culpa los mismos que sirven a los administradores de justicia para la calificación de una responsabilidad penal.

**Artículo 14(DOLO).-** Actúa dolosamente el que realiza un hecho previsto en un tipo penal con conocimiento y voluntad, para ello es suficiente que el autor considere seriamente posible su realización y acepte su posibilidad. (7)

**Artículo 15(CULPA).-** Actúa culposamente quien no observa el cuidado o que esta obligado conforme a las circunstancias y sus condiciones personales y, por ello:

- 1) No toma conciencia de que realiza el tipo legal.
- 2) Tiene como la realización del tipo penal y, no obstante esta previsión, lo realiza en la confianza de que evitara el resultado. (8)

## **1.2.2. TEORIAS DEL DELITO**

Retomando un poco la historia mencionamos la Teoría del delito en Alemania se planteo en tres épocas: La clásica, la neoclásica y el finalismo y como ya se menciono anteriormente donde se planteaban tres categorías para decir que era un delito acción, tipicidad, culpabilidad y punibilidad.

### **1.2.2.1. TEORÍA CLASICA DEL DELITO**

Nace de ideas propuestas por Carrara en Italia y posteriormente por Rodolf Von

---

(6). Ferri, Sociología Criminal. Trad. Antonio Soto y Hernandez, Madrid, Centro Editorial de Góngora, sf .t. II, Pág.94

(7),(8). BOLIVIA, Código Penal, Ley No. 1768 de 18 de marzo de 1997, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera Edición julio del 2005, La Paz Bolivia, Pág.7.



Jhering en 1876, donde el acto culpable, contrario al derecho y sancionado con una pena esto tenía dos puntos fundamentales: a) el proceso material causal, b) el contenido objetivo de la voluntad, las dos situaciones producen su impacto en el desarrollo del sistema y en las construcciones dogmáticas derivadas del mismo.

Donde todo se resume en que” la causa de la causa es causa de lo causado, por ende, la acción es ciega” que lo podríamos definir como una acción compuesta por un movimiento corporal (que es la acción) y la consecuente modificación del mundo exterior (que es el resultado) se unen por la relación de la causalidad.

#### **1.2.2.2. TEORÍA NEOCLASICA (NEOKANTISMO)**

Propuesta por Liszt y Beling, basada en la teoría teleológica del delito. Su máxima aportación es la introducción de la idea del valor, abandonando un enfoque naturalista positivo, prestando atención a lo normativo, porque pensaban que no era posible estudiar el delito como un método de ciencias naturales; aquí los autores mencionaban que se podía hacer una línea divisoria entre los elementos, haciendo modificaciones como lograr, demostrar, que alguno de estos elementos no son tan objetivos como se pensaban.

Delimitándose la concepción mediante el uso del término comportamiento lo que era la actuación de la voluntad del ser humano en un mundo exterior, pretendiendo suprimir el concepto de acción e iniciar el análisis de la estructura del delito por la tipicidad.

#### **1.2.2.3. LA TEORÍA DEL FINALISMO**

Esta concepción final de la acción iniciada por Welzel apoyado en las ideas de Graf Zu Dhona, Weber y Wolf, viniendo por diferentes bases desde su origen en la segunda década del siglo XX y confirmándose diez años después hasta lograr su actual desarrollo. Este planteamiento se vio determinado por la separación entre lo real y el derecho (propia del neokantismo) a la realidad del ser social.

De dicho modo la estructura de esta teoría es la acción humana apoyándose en forma inmediata en observaciones de la moderna psicología sobre el comportamiento de los actos síquicos. Siendo que se debe ser incondicionado, el sujeto responsable, el carácter ordenado del actual ético social y la concordancia de los ordenes éticos sociales. Aquí la acción no es siega sino final, negando la posibilidad de que existan acciones ciegas, (me refiero a una finalidad determinada de obrar consistente.)

“La Teoría Finalista considera al Dolo como parte del tipo. Así un inimputable que actúa sin dolo o culpa no ha realizado una acción típica y por tanto se lo puede absolver sin examinar su culpabilidad”. (9)

En conclusión en el finalismo el autor es el que tiene el dominio del hecho el que decide si para o sigue con la acción, provocando entre otros efectos el redimencionar la idea de delito, así como su ubicación del dolo y su infracción del deber de cuidado, sacándolas de la culpabilidad donde ya se les había señalado.

Para que sea posible hablar de un delito es necesario que exista una persona que realice la acción delictiva y otro que la sufra, al igual con un objeto que recaiga la acción delictiva y un interés jurídicamente protegido, estos son sujetos y objetó del delito.

#### **1.2.2.4. TEORÍA CAUSALISTA DEL DELITO**

Es el querer por parte de un sujeto activo de cometer un delito teniendo algunos elementos como la consecuencia, voluntad, intensión, movimiento corporal y siendo perceptible por los sentidos, donde muchas veces no se puede explicar la ausencia de movimiento, la relación entre la causalidad y el resultado no son elementos de todos los delitos pues muchas veces es ajena a la voluntad del sujeto sin poder explicar la conducta. Y el resultado es la consecuencia de la conducta; obteniendo el fin que deseaba y tenia previsto ya la ley penal.

---

(9). NINO CARLOS SANTIAGO, Los limites de la Responsabilidad Penal, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1980, Págs. 61

#### **1.2.2.5. TEORÍA PSICOLÓGICA DEL DELITO**

Es la concepción por así llamarle de la culpabilidad y es la relación entre el autor y el hecho, anteriormente se dividía por un estudio o análisis en dos partes. Definiendo la causalidad he de aquí la antijuricidad con la parte externa y la culpabilidad con la interna.

Existe el delito como un resultado vinculado con la causalidad material y una conexión de causalidad psíquica que contempla a la culpabilidad, el dolo y la culpa no solo se encuentra en este nivel de “culpa” ante el delito. Puesto que el delito doloso era la especie más perfecta de la culpabilidad, pues se suponía la acción entre autor y hecho relacionándola con una conexión entre el autor y la lesión, siendo uno de los elementos la falta de representación.

En el caso de la culpa consciente se pretendía explicarla a la luz del conocimiento del peligro que supone. Pero respecto a los casos de exultación el dolo subsistía en estado de necesidad exculpante o en medio grave, como cuando alguien priva de la vida a otra persona para salvarse así mismo.

#### **1.2.2.6. TEORÍA NORMATIVISTA O FUNCIONALISTA**

Esta surgió de las críticas de la teoría anterior la psicologista de la culpabilidad, según las ideas de varios como Frank (1907), Goldschmidt (1913-1930) Hegler (1930) es la conducta típica antijurídica que no es el delito sino que nos da lugar a reparaciones civiles. En esta teoría se imputa al tipo de objetivo. Alguien será culpable si su conducta se la puede reprochar.

Reprochándose al autor haberse revelado estando consiente a los mandatos del derecho (dolo) o se le enrostra el haber lesionado inadvertidamente las exigencias de la vida comunitaria. Para que se le pueda señalar por su conducta a un autor, requiere la ley que haya tenido la posibilidad necesaria de comprender la antijuricidad de su conducta manifestada actuando con una conciencia plena.

## **1.3. LA TERORÍA DEL ESTADO DE PELIGROSIDAD**

### **1.3.1. LA TEORÍA DE LA PELIGROSIDAD Y EL POSITIVISMO.-**

El problema de la peligrosidad en la dogmática penal es un tema de profunda vigencia actualmente, como lo será siempre que el hombre sea visto como cosa científica pretendiendo sacar por analogía conclusiones que son de las ciencias exactas.

La teoría del estado peligroso se filtra en el Derecho Penal en dos momentos: un primer momento, donde se la descubre con facilidad, es con la escuela positiva de Lombroso, Garófalo y Ferri, entre otros. Sobre esta es la que más han discutido los autores, la que más a sido debatida posiblemente por que era la más fácil de debatir debido a sus débiles raíces todavía indemostrables aun para la ciencia natural.

El otro momento es el mas difícil de descubrir por que surge en el positivismo jurídico y sus seguidores son críticos de la escuela positiva y del estado peligroso, al que atacan por violar los derechos individuales.

Ambos momentos van y vuelven en la ciencia del Derecho Penal y ambos giran sobre el mismo plano filosófico: la posibilidad de aplicar las ciencias físico-matemáticas al campo de las ciencias del hombre, problema este de profunda raíz metafísica, por un lado, y el segundo y quizás más asequible a nosotros el pacto social, por otro.

La premisa fundamental es que el Derecho Penal moderno el que se a dado a llamar Derecho Penal Liberal surge como consecuencia del Pacto Social y cuando hablamos de este nos referimos al pacto o contrato social entendido en el sentido de Hobbes y Rousseau; “Donde el pacto social es un pacto entre iguales, sobre hombres libres por naturaleza, interesados en fijar las normas de convivencia política. Donde los contratantes sacrifican en pro de la comunidad su libertad natural para obtener a cambio la libertad civil en forma tal que comprometiéndose cada uno por completo

la situación resulte igual para todos y obedeciendo cada uno a la voluntad general del pacto social en realidad se obedece a si mismo.” (10)

Enrique Ferri determina la *Teoría de Peligrosidad* atendiendo la cualidad más o menos antisocial del delincuente y a la del acto ejecutado niega la existencia del libre albedrío. Donde explica al delito desde tres factores que son el individual, físico, y social.

El estado peligroso es la situación individual que por diferentes circunstancias sociales y otras el sujeto esta en gran proclividad de caer en la delincuencia.

Tomando a otro autor que es Von Liszt el cual fue el principal representante del sociologismo Alemán el mismo comienza afirmando que el delito es esencialmente un fenómeno de la vida social pero en cuanto a las causas rechaza a la división tripartita de Ferri y las distribuye en dos grupos: individuales, sociales.

*La primera.*- Tiene su centro en la persona proviene de ella.

*La segunda.*- Se origina en el medio en el que vive.

Donde ambos concurren a determinar el delito es así que Von Liszt menciona “*La observación nos enseña a que cada delito particular resulta de la cooperación de dos grupos de condiciones: de una parte de las condiciones exteriores, físicas, y sociales sobre todo económicas que lo rodean*”. (11)

Después de analizar la teoría de peligrosidad de Ferri y el punto de vista de Von Liszt, no comparto la división tri partita de Ferri y la bi partita de Von Liszt es cierto que la persona que llegue a cometer un delito reaccionara siempre a factores del medio social en que vive.

---

(10). Edgardo Alberto Donna; La Peligrosidad en el Derecho Penal; Editorial Astrea; Buenos Aires; 1978; Pág. 12.

(11). VON LISZT, Tratado de Derecho Penal, T. II, Págs. 10-11

*Pero en mi criterio:” el punto primordial son los comportamiento individuales de cada persona donde al no existir una sistemática jurídica que ordene la vida del sujeto este tendría más factibilidad o posibilidad de infringir una norma jurídica la cual establece el derecho ajeno de otra persona, llegando a representar así un peligro para la sociedad que le rodea.”*

## **CAPITULO II**

### **PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO POR EL ORGANISMO OPERATIVO DE TRÁNSITO EN LA CIUDAD DE LA PAZ**

El presente capítulo es dar a conocer el tipo de investigación que realizan los miembros de la Unidad Operativa de Tránsito en especial la División de Accidentes de Tránsito, y como con el resultado de la investigación coadyuvan a los administradores de justicia para llegar a la calificación de una responsabilidad justa y equilibrada para ambas partes

#### **2.1. LEYES DE TRÁNSITO**

A medida que la vida social va avanzando, el Estado va creando instituciones y organizaciones que atienden los servicios públicos y dirijan la vida colectiva; así en épocas remotas no había ni siquiera leyes sobre tránsito, donde hoy sería imposible nuestra vida sin reglas y normas que deslinden las diversas situaciones jurídicas que se presentan con motivo de la locomoción.

Así tenemos que en 1930 se organizan unas oficinas en las municipalidades con el nombre de “Tránsito Urbano” para dirigir y atender reclamos y otras necesidades de esta índole.

Desde 1942 las oficinas de Tránsito dependían del Ministerio de Gobierno ya como un organismo definido del Estado, con funciones específicas.

Es así que la siguiente lista de leyes, nos indican la creciente organización y perfeccionamiento de esta Institución tan benéfica a la convivencia social:

- “El 15 de julio de 1935 sobre empresas de tránsito.

- El 18 de febrero de 1938 sobre registro de vehículos y carnet.
- El 30 de mayo de 1939 Reglamento General de Transito dictado en un Congreso de Jefes Departamentales de Tránsito y representantes de Chóferes con destino a un año de vida, mientras la sustituya otra ley mas acomodada a las necesidades modernas y a las experiencias habidas.
- El 28 de junio sobre viabilidad y caminos particulares.
- El 12 de febrero de 1943 sobre Tránsito en fronteras.
- El 15 de septiembre de 1948 también sobre tránsito en fronteras.
- El 9 de octubre de 1951 Ley Orgánica de Transito, No. 2821.
- El 16 de septiembre de 1955 sobre registro de vehículos.
- El 14 de octubre de 1958 sobre registro y su tramitación.
- El 28 de octubre de 1958. Resolución Ministerial sobre pago de patentes y derechos aduaneros.
- El 16 de diciembre de 1958 sobre Ingeniería de la Oficina de Tránsito en la compra venta de vehículos.
- El 21 de octubre de 1960 sobre el trámite para inscribir el derecho propietario sobre vehículos; en la oficina de Renta.
- El 30 de marzo de 1962 sobre tasas y recaudaciones en materia de Tránsito.
- El 30 de marzo de 1962 tipificación de los delitos y faltas de Tránsito y sanciones correspondientes.
- El 8 de junio de 1962 Ley Orgánica de Tránsito y atribuciones de sus funcionarios.”(1)

Desde 1962 se fue trabajando en un nuevo proyecto de Código de Tránsito donde contendría en forma sistemática y científica las prescripciones jurídicas sobre tránsito.

Es así que llegamos al actual Código de Tránsito, Decreto Ley No 10135 del 16 de

---

(1). POLICIA NACIONAL, Lecciones sobre Derecho de Tránsito, División de Seguridad Publica de USAID/Bolivia, 1962.



febrero de 1973 más el Reglamento del Código de Tránsito, Resolución Suprema No 187444 de 8 de junio de 1978

Hasta el momento sigue en vigencia dichas normativas las cuales llegan a ser ambiguas para una sociedad boliviana que va evolucionando día tras día donde el problema de tránsito se a convertido en uno de los principales causas de preocupación de la población nacional.

## **2.2. DIFERENCIA DE HECHO Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

### **2.2.1. ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Es el que sufre una persona por el hecho de un tercero, cuando aquella transita por vías o parajes públicos, generalmente a causa de la intensidad, la complejidad y la velocidad del tráfico de vehículos.

Su manifestación habitual y frecuentísima es el choque de automotores y el atropello en el concepto clásico de la responsabilidad, para exigirla al autor del daño, tenía la víctima que probar la culpa de aquel, (negligencia, imprudencia, infracción de reglamento).

### **2.2.2. HECHO DE TRÁNSITO**

El hecho de tránsito corresponde a la conducta humana, involuntaria, estando determinada por un acto del hombre, que ha de generar consecuencias jurídicas relevantes, ante la producción de un perjuicio que trae como efecto inmediato, responsabilidad penal y responsabilidad civil extracontractual, o por lo menos, ésta última.

En conclusión se puede decir: *“En el hecho de tránsito interviene la culpa probada con todas sus consecuencias jurídicas; en el accidente no por la inexistencia de*

*responsabilidad debido a la ausencia de culpa, tanto en el campo penal como en el civil.”(2)*

### **2.3. CONCEPTOS DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Para hablar de Accidentes de Tránsito primero debemos dar un concepto de accidente según Guillermo Cabanellas llega a ser “ un hecho imprevisto, suceso eventual; sobre todo cuando ello origina una desgracia, privación repentina del conocimiento, del sentido o del movimiento, en general daño o desgracia causales o involuntarios.”(3)

Etimológicamente viene del latín ACCIDENS y significa la calidad o estado que parece en alguna cosa sin que sea su estado de esencia o naturaleza en otras palabras en un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas.

El análisis de estos conceptos nos lleva a que el objeto fundamental en todo proceso de investigación es el de recoger información, ordenar datos, clasificar, deducir conclusiones y sacar consecuencias lógicas y es exactamente en lo que consiste la investigación de los accidentes de tránsito.

Es necesario obtener y registrar la información posible acerca del accidente para después poder formar una opinión o explicación de cómo sucedió y cual fue su verdadera causa, y así tomar las medidas necesarias para evitar su repetición.

El expediente deberá ser de conocimiento de la autoridad competente para la resolución sobre la responsabilidad del hecho. Esos a las siguientes definiciones de accidente de tránsito:

---

(2). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.1.

(3). GUILLERMO CABANELLAS, Diccionario enciclopédico de Derecho Usual, Buenos Aires -Argentina

- “Es un hecho involuntario, que ocurre en una vía pública o entregada al uso público, que deja daños a las cosas y lesiones a las personas y significa la participación de vehículos y peatones.
- Es cualquier evento, como resultado del cual un vehículo queda de una manera anormal dentro o fuera de la vía o produzca daños a las cosas y lesiones a las personas.
- Todo suceso eventual o acontecimiento anormal e imprevisto que acarrea un daño a las cosas y lesiones a las personas y que es causado por un hecho o con ocasión directa del empleo o uso de un vehículo de tracción mecánica, animal o humana.”(4)

La investigación del accidente debe contener datos, declaración de testigos, recojo de pruebas, mediciones y diagramas, fotografías, informes y toda clase de materiales o hechos que puedan servir de apoyo a las conclusiones, por la sencilla razón de que cada accidente es diferente de los demás en su forma y fondo y presenta problemas distintos. En todo proceso de investigación de accidentes es necesario distinguir dos aspectos claramente diferenciados:

**a) Información del accidente.** Consiste en la obtención y registro de datos forma objetiva que permitan conocer las circunstancias del accidente, tales como:

1. Dónde tuvo lugar el accidente.
2. Cuándo.
3. Quiénes eran las personas afectadas.
4. Lesiones de las víctimas.
5. Qué vehículos estaban implicados.
6. Estado de los vehículos y de la vía.

---

(4). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.1.

## 7. Circunstancias del hecho (como ocurrió).

El informe en cuestión no incluye conclusiones sobre la causa, falta o posible infracción de los interesados, sino solamente los datos esenciales de carácter meramente objetivo.

**b) Investigación del accidente.** Es la obtención y registro de información para formar una opinión o explicación:

1. Cómo sucedió el accidente.
2. Por qué sucedió el accidente.
3. De quién fue la culpa.

## 2.4. CLASIFICACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

### 2.4.1. SEGÚN EL CÓDIGO DE TRÁNSITO

El Código Nacional de Tránsito, define los accidentes como sucesos de los que resultan daños a las personas o las cosas. (5)

Clasifica los accidentes de tránsito según las circunstancias en:

- ***Accidente doloso.*** Son cuando el resultado antijurídico ha sido querido, previsto y ratificado por el agente (protagonista), o cuando es necesaria consecuencia de su acción.(6)
- ***Accidente culposo.*** Son cuando el resultado, aunque haya sido previsto no ha sido querido por el agente (protagonista), y se produce por imprudencia, negligencia o inobservancia de las leyes, ordenes o resoluciones.(7)

---

(5);(6);(7); BOLIVIA, CÓDIGO DEL TRÁNSITO, Decreto Ley N° 10135 de 16 de Febrero de 1973. Gaceta Oficial. Art. 152, 153,154, Pág.29,30

- ***Accidente fortuito.*** Son cuando el resultado antijurídico no ha podido preverse y se ha debido a circunstancias casuales ajenas a la voluntad del agente (protagonista).(8)

#### 2.4.2. SEGÚN CRITERIO TECNICO

Son varias las clasificaciones que se suelen hacer de los accidentes de tránsito, según sea el fin para el que se utilicen y sobre la base de unos diferentes criterios de clasificación. Los criterios de clasificación normalmente utilizados son los siguientes:

a) **POR SU SITUACIÓN:** Tenemos:

-“***Accidentes urbanos:*** Son los que se desarrollan en una vía urbana, comprendida como tal dentro de un plan urbano y generalmente éstas se encuentran pobladas y acordonadas de viviendas.

- ***Accidentes rurales:*** Son los originados en vías rurales, como ser: carreteras, caminos o sendas.”(9)

b) **POR SUS RESULTADOS:** Debido a los resultados generados por un accidente terrestre, presentamos los siguientes:

- “***Accidente leve:*** Son accidentes leves aquellos que presentan como resultado daños materiales de mínima consideración.

- ***Accidente grave:*** Son accidentes graves o mortales aquellos que presentan como resultados daños físicos o personales de gravedad (heridas con lesiones graves o personas fallecidas) y daños materiales de cuantía considerable.”(10)

Generalmente estos casos previa investigación minuciosa y elaboración de

---

(8). BOLIVIA, CÓDIGO DEL TRÁNSITO, Decreto Ley N° 10135 de 16 de Febrero de 1973. Gaceta Oficial. Art.155, Pág.,30  
(9);(10). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.2

diligencias preliminares, son puestos en conocimiento del Fiscal asignado a la división de accidentes, quien a su vez y dentro de las 24 horas informa al Juez Instructor para la realización de la etapa preparatoria. (Art. 289 CPP).

Otro sistema de clasificación, divide a los accidentes de tránsito de la siguiente manera:

- a) **Mortales:** Cuando ocasionan el fallecimiento de una o más personas dentro de las 24 horas siguientes al momento en que se produjo el accidente.
- b) **Con heridas:** Cuando sólo causan lesiones a alguno o algunos de los ocupantes de los vehículos involucrados.
- c) **Con daños materiales:** Si sólo se producen perjuicios en la propiedad.

c) **POR EL NUMERO DE PARTICIPANTES:** Están

- ***“Accidentes simples:*** Es aquel en el cual interviene una sola unidad de tránsito.

- ***Accidentes compuestos:*** Son aquellos que presentan dos o más unidades de tránsito.

- ***Accidentes múltiples:*** O en cadena, son aquellos cuando el número de participantes es superior a dos unidades de tránsito y generalmente suele producirse en vías de alto volumen vehicular.”(11)

## **2.5. TERMINOLOGIA DE ACCIDENTE**

Los accidentes de tránsito se producen por influencia de varios factores y de diferente modo, y para tipificar técnicamente aplicamos la siguiente terminología:

---

(11). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.3.

**1) COLISION.** “Cuando dos o más vehículos en movimiento en la vía pública toman contacto entre si. Estos pueden ser:

**a) Frontales.** Tenemos:

1. Central. Cuando coinciden aproximadamente los ejes longitudinales de los vehículos.

2. Excéntricas. Cuando los ejes longitudinales son paralelos pero no coinciden.

**b) Angulares frontales.** Cuando los ejes longitudinales. Forman un ángulo inferior a 90 grados.

**c) Laterales o embestidas.** Tenemos:

- Perpendiculares. Cuando los ejes forman un ángulo de 90 grados. Se subdividen en:

1. Anteriores.

2. Centrales

3. Posteriores.

d) **Oblicuas.** Cuando el ángulo que forman los ejes menor de 90 grados.

Pueden ser:

1. Anteriores.

2. Centrales.

4. Posteriores.”(12)

**2) CHOQUE.** “Es cuando un vehículo en movimiento toma contacto contra otro motorizado estacionado o detenido momentáneamente o contra un objeto o elemento de la vía.”(13)

---

(12);(13). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.3

**3) ATROPELLO.** Es cuando un vehículo en movimiento toma contacto con un peatón y la desproporción se manifiesta en el impacto y la distancia entre el punto de contacto y el descanso (sobre todo del peatón). (14)

**4) ATRICCIÓNAMIENTO.** Es cuando un vehículo en movimiento toma contacto con un peatón, el mismo que es comprimido contra un objeto fijo u otro vehículo.(15)

**5) ARROLAMIENTO.** Es cuando un vehículo en movimiento toma contacto con un peatón, el mismo que es arrollado con baja del motorizado, llevándolo una distancia considerable o en su defecto después pasando por encima del cuerpo.(16)

**6) VUELCO.** Es cuando un vehículo en movimiento, por influencia de algún factor humano o de la vía mas la fuerza motriz cambia de su posición inicial con un giro en el aire, perdiendo contacto con la calzada para luego recuperar su posición (vuelco de campana); o realizar varios giros ya sean frontales laterales, (tonel hasta su punto de descanso).(17)

**7) EMBARRANCAMIENTO.** Es cuando un vehículo en movimiento y por influencia de algún factor humano o de la vía, mas la fuerza motriz se sale de la plataforma y su punto de descanso es en la profundidad de un precipicio; estos casos generalmente se presentan donde el camino es sinuoso. (18)

**8) DESLIZAMIENTO.** Es cuando un vehículo estacionado, entra en movimiento sin fuerza motriz y se escurre por la vía con gradiente (inclinación). (19)

**9) ENCUNETAMIENTO.** Es cuando un vehículo en movimiento, por influencia de algún factor humano, de la vía, más la fuerza motriz, se sale de calzada y toma posición de la cuneta en su punto de descanso. (20)

---

(14);(15);(16);(17);(18);(19);(20). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.3-4.



**10) NOMENCLATURA DE IMPACTOS.** Ocurrido un accidente, el investigador deberá realizar una descripción detallada y amplia del o los puntos de contacto y posteriormente de los daños personales y materiales. Cuando se refiere a personas, se describe en base al informe o diagnóstico médico legal, es decir de arriba hacia abajo o de la cabeza a los pies, la ropa de adentro hacia afuera. En relación a los vehículos, se aplica la siguiente nomenclatura:

1. Abolladura.
2. Hundimiento.
3. Raya de la pintura.
4. Desprendimiento.
5. Rotura.
6. Dobles
7. Descuadre.
8. Destrozo, total o parcial.

## **2.6. ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN**

La investigación de accidentes de tránsito es un proceso lógico en el que cronológicamente van sucediendo operaciones o etapas que requieren la aplicación de un método para determinar con exactitud las circunstancias y causas de un hecho.

En el campo de la investigación de accidentes de tránsito se aplica el método científico (análisis, síntesis, deducción e inducción), cuyos requisitos nos permite sistematizar los conocimientos para descubrir la verdad dentro de un determinado hecho.

Es así que la observación sistemática, el registro de datos, interpretación de los datos clasificación y organización de los datos recogidos, resumen y conclusiones facilitan al investigador alcanzar el objetivo asignado de verificar la hipótesis operante. El Manual de Métodos de Solución de Problemas, denomina como "Método General", que en su noción fundamental "es el conjunto de análisis y síntesis que debe emplear

el ser humano en la búsqueda y demostración de la verdad”. Para comprender el verdadero alcance de la definición que se acaba de expresar, debemos colocar el significado de sus términos básicos:

- a) **Análisis.** El análisis consiste en la descomposición de un todo para conocer sus elementos constitutivos, observar las causas, la naturaleza y los efectos.(21)

Las etapas del análisis son de manera progresiva:

- 1.Observación
- 2.Descripción.
- 3.Examen crítico.
- 4.Descomposición del fenómeno.
- 5.Enumeración de las partes.
- 6.Ordenación.
- 7.Clasificación.

- b) **Síntesis.** Para Aura Baveresco de Prieto, la síntesis es la meta y el resultado final del análisis, por medio del cual logramos la comprensión cabal de la esencia de lo que hemos conocido en todos sus aspectos particulares, o sea, el análisis.

La síntesis es el método de razonamiento que tiende reconstruir un todo mediante los elementos distinguidos por análisis; es en consecuencia, una exposición breve y metódica, un resumen.

---

(21). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.5.

## 2.6.1. PROCESO DE INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES

Explicando los términos básicos del método, ingresaremos a las operaciones que comprende, y que son:

**1) AVERIGUACIÓN DE LOS HECHOS.** Es la fase inicial de la investigación (investigación preliminar) y de la que depende todo el proceso posterior en ella se observan datos relativos a:

- Entrevista de los protagonistas, testigos, etc.
- Comprobación del estado físico y anímico de los protagonistas del hecho.
- Comprobación de las condiciones del vehículo.
- Comprobación de las condiciones de la vía y del tiempo.
- Comprobación de daños físicos y materiales.

**2) ANOTACIÓN DE LOS HECHOS.** Los datos en la fase anterior deben ser registrados y relacionados con los testimonios y evidencias, como ser:

Mediciones de huellas y patinazos.

Mediciones de huellas del hecho (croquis).

Fotografías y levantamiento de pruebas.

Declaraciones de los protagonistas y testigos.

Informes de laboratorio y peritajes.

Con el fin de establecer la conexión entre la hipótesis operante, las circunstancias y las causas del accidente.

**3) ANALISIS DE LOS HECHOS.** Consiste en descomponer un accidente en todas sus partes integrantes, para observar las causas naturales y los efectos de los mismos en relación al hecho, lo que obliga al investigador a aplicar:

1. Estimados y pruebas de velocidad.
2. Ayuda técnica de laboratorio.

3. Inspecciones oculares del hecho.
4. Reconstrucción del accidente.

Instrumentos que permiten deducir lo ocurrido partiendo de los hechos objetivos que no se han logrado reunir.

**4) INDETERMINACIÓN DE LAS CAUSAS.** Esta fase consiste en determinar las causas del accidente, con el fin de compatibilizar con el Código y Reglamento de Tránsito y disposiciones vigencia.

1. Causa directa.
2. Causa mediata.
3. Causa remota.

**5) ELABORACIÓN DE INFORME.** El investigador después de haber aplicado el método general en la investigación elaborará el informe de referencia que será elevado a conocimiento de la autoridad competente para la resolución sobre responsabilidades del accidente de tránsito (Informe en Conclusiones sobre Diligencias de Policía Judicial).

**6) ACCIONES COMPLEMENTARIAS.** Después que ha ocurrido un accidente y el investigador ha obtenido acumulado las pruebas que ha podido encontrar en el lugar de los hechos, necesita en algunos casos realizar otras gestiones que complementan su actuación como ser:

Medios técnico-científicos para obtener la identificación de personas fallecidas o con lesiones graves.

En caso de accidentes con fuga deberá elaborar detalle somático del conductor (retrato hablado) y características del vehículo (CAMTIP) para preparar el boletín policial que se distribuirá a otras unidades de patrullaje para su posterior detención y captura.

Tener conocimiento metodológico del accidente investigado, para defender su ratificación ante la autoridad competente. Por lo que se recomienda tener copia de sus propias diligencias.

## **2.7. PLANIFICACION DE LA INVESTIGACION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

### **2.7.1. CONCEPTOS BASICOS**

Planificar: “Es trazar un curso de acción o método para conseguir objetivos deseados.” Indudablemente que, para lograr los objetivos que pretende la investigación de accidentes, es necesario un plan previo porque ocurre algunas veces que, al terminar una investigación sobre un accidente, se de cuenta el investigador que ha omitido algún dato esencial o aspecto importante y que para llegar a una conclusión cierta, debería comenzar de nuevo todo el proceso de investigación desde el principio. Esto generalmente es falta de un plan previo o planificación.

El plan está compuesto por diferentes técnicas, las mismas que lograrán los objetivos tratados y mantendrán el orden en el que deben irse alcanzando, las cuales requieren una preparación especial y conocimientos profundos por parte del investigador como ser: técnicas sobre interrogatorio, toma de mediciones, elaboración de diagramas; toma de fotografías, atención de heridos, levantamiento de pruebas, etc.

La planificación tiene infinidad de ventajas, evita tener que hacer algunas cosas dos veces y se basa en el principio de: haga en primer lugar lo primero. Una investigación bien planeada produce un efecto de orden y organización.

La planificación en la investigación de un accidente debe guiarse por los objetivos perseguidos en la misma; aunque no se pueden dar unas normas, concretas puesto que cada accidente es distinto.

## 2.7.2. ELEMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN

Para la preparación de todo plan, deberá tomarse en cuenta necesariamente los siguientes elementos:

a) **MISIÓN.** “La misión es una tarea específica, impuesta o deducida que debe cumplir la Unidad o el investigador asignado en una indagación de un accidente. Sabemos que los accidentes se producen por influencia de diferentes factores y presentan una variedad de formas, lo que hace que en la misión a cumplirse se busque las respuestas a las siguientes interrogantes:

1. Qué. Tipo o naturaleza del hecho.
2. Dónde. Lugar del hecho.
3. Cuándo. Momento del hecho.
4. Cómo. Circunstancias que ha desarrollado el hecho.
5. Quiénes. Protagonistas.
6. Con qué. Vehículos protagonistas.
7. Porqué. Causas del accidente.

Para lograr respuestas positivas, el investigador debe:

- a) Llegar al lugar del suceso con rapidez y seguridad.
- b) Evitar que el accidente adquiriera mayores proporciones.
- c) Auxiliar a los heridos.
- d) Obtener y anotar datos.
- e) Anotar las pruebas
- f) Aplicar su experiencia y técnica a fin de que pueda formularse un programa eficaz.
- g) Hacerse una idea de lo ocurrido a fin de encaminar la investigación de una u otra forma.”(22)

---

(22). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.8.

Estas orientaciones no son completamente rígidas, ni deben seguir necesariamente el orden aquí marcado; así por ejemplo dependiendo del tipo y circunstancias del accidente unas veces será primero el auxiliar a los heridos y otras veces será el evitar que el accidente adquiriera mayores proporciones.

b) **BASE LEGAL.** Las actividades desarrolladas por el investigador de accidentes de tránsito deberán enmarcarse en el Código y Reglamento Nacional de Tránsito, el Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil, Código del Menor y otras disposiciones legales e institucionales. Cabe hacer notar que los dos primeros instrumentos legales rigen las actividades del tránsito en las vías terrestres abiertas a la circulación pública.

Analizando el contenido o de las circulación podemos evidenciar que el tránsito de vehículos. Todos tenemos conocimiento que los elementos que constituyen el tránsito son: el conductor, el peatón, el vehículo y la vía.

Las leyes y reglamentos de tránsito rigen para los tres primeros mientras que el último se contrae a las condiciones o especificaciones de construcción vial.

c) **OBJETIVOS Y POLÍTICAS.** Los objetivos se traducen en que la labor del investigador de tránsito está orientada a realizarse de una forma eficiente para lograr su fin último “AVERIGUAR LA VERDAD DEL HECHO DE TRÁNSITO”

Esto se justifica porque primero permite establecer las circunstancias y las causas del accidente, para luego brindar información técnica y profesional a la autoridad competente para que éste en base a este informe determine las responsabilidades hecho a los protagonistas; posteriormente servirá como información para planificar la prevención de accidentes con medidas a tomarse.

La investigación debe ser debidamente planificada, pero su objetivo no es únicamente la recopilación de datos, sino que va dirigida especialmente al descubrimiento de causas y la acumulación de pruebas de sustentación; por lo tanto no es necesario seguir rígidamente una rutina de modo metódico, sino que el

investigador deberá adaptarse a las múltiples circunstancias de un accidente para obtener información cuando y donde el protagonista o testigos estén mejor dispuestos a dársela.

**d) SITUACIÓN Y FORMAS DE ACCIÓN PARA ATENDER EL ACCIDENTE.** El objeto es coordinar todos los aspectos o factores que afecten a la investigación misma del hecho o accidente de tránsito, a fin de facilitar la formulación de las posibles formas de acción que sean lógicas y practicables y que permitan cumplir el objetivo trazado. Consideraciones que deben tomarse en cuenta:

**1.-“Gravedad del accidente:** Influye demasiado en la actividad desarrollar en el lugar del hecho, estableciendo lo primordial ante lo secundario (caso de heridos para el traslado a un centro médico).

**2.-El probable volumen de tránsito:** Que deberá depender de la hora y la vía donde ha sucedido el suceso, más las características del accidente puede ser que sea necesario retirar inmediatamente los vehículos averiados o bloquear la vía y desviar el tráfico o simplemente dirigir el tráfico alrededor de los vehículos intervenido en el accidente.

**3.-Dirección de acceso:** Para dirigirse al lugar del hecho estudiará cual es el camino más fácil y rápido, aunque no sea el más corto. A veces es más interesante llegar al lugar tomando la misma dirección de vehículos implicados para observar las condiciones de la vía, tiempo, etc.

**4.-Hora del día:** Si tiene que ir a un accidente por la noche, se deberá extremar medidas de precaución que se adoptan de día. Además de señalizar el accidente debe tener en cuenta que puede ser necesario un equipo de iluminación, sobre todo en accidentes donde se encuentren implicados vehículos de transporte de personas o bien, gran número de vehículos implicados.

**5.-Conducción:** En la mayoría de los accidentes es de suma importancia el llegar con rapidez al lugar del accidente, no obstante se debe conducir con seguridad; no haciendo alarde innecesario de dispositivos de señalización de emergencia. Una vez que se a llegado al lugar del accidente se estaciona el coche de forma tal que no cause un accidente y avise a los usuarios de la presencia del accidente.



**6.-Distribución del trabajo:** El investigador se constituye, al lugar de los hechos, generalmente acompañado de un auxiliar, determinado lo que cada uno tiene que hacer para evitar perder tiempo y esfuerzos intentando; hacer los dos lo mismo, descuidando atender a pormenores de importancia.

**7.- Necesidad de ayuda:** Si necesita más ayuda, especialmente investigación o para la protección del escenario del accidente o regular el tráfico, deberá pedirla tan pronto como le sea posible.

**8.- Actuación en el lugar del accidente:** El investigador deberá actuar con dominio de causa y aplicar sus conocimientos en forma metódica sobre:

- Averiguación de lo hechos.
- Anotación de los datos.
- Regulación del tráfico.

**9.-Actividades después de salir del lugar del accidentes:** En algunos accidentes, especialmente los de escasa importancia la investigación puede complementarse en el mismo sitio; sin embargo, otros accidentes pueden incluir graves circunstancias generando casos complejos como ser atropellados accidentes con muerte, etc., que requieren trabajo profundo con posterioridad a la indagación en el lugar del hecho.

Alguna veces tendrá que interrogar a los conductores testigos en centros médicos o en sus domicilios, presencia del Fiscal adscrito especialmente cuando el presente lesiones físicas .Los familiares o amigos de los muertos o heridos han de ser avisados tan pronto sea posible, también se lo hará a los propietarios o responsables de los vehículos, ya sean particulares o pertenecientes a empresas de transporte público.

Una de las más importantes actividades del proceso es informar a las autoridades competentes de la posibilidad de que por cualquier circunstancia relativa a la vía, señales, etc., puede ocurrir un hecho similar o nuevos accidentes.

**10.- Elaboración de diligencias e informes:** El investigador durante el proceso de investigación realiza las Diligencia de Policía Judicial y en un cuaderno de

investigaciones acumula documentación referente al hecho, culminando con el informe técnico circunstanciado o el reporte de acuerdo a la gravedad del caso, que sirve de base al Fiscal par acusar cuando se trate de delitos.”(23)

**a) FORMAS DE ACCIÓN EN ACCIDENTES COMUNICADOS CON RETRASO.** No tendrá necesidad quizás de ir al lugar del hecho, comunicado con retraso, si puede obtener suficiente información en otra parte. Esta información la conseguirá en los domicilios de los conductores en oficinas y hasta por teléfono, generalmente en casos de poca importancia. En todo accidente informado con retraso no hay necesidad de acudir rápidamente al lugar donde ocurrió.

El mayor problema que el investigador encontrará en esta clase de hechos, consistirá en obtener información fidedigna sobre los mismos, pues a medida que transcurre el tiempo cabe la posibilidad de que las declaraciones de los conductores y testigos sean menos dignas de fiar en lo que respecta a su veracidad y precisión. Donde se debe procurar localizar todo lo que se pueda.

También averiguar si hubo alguien que tomó fotografías y tratar de localizarlos si es posible. Puede pedir a conductores y testigos se trasladen al lugar del suceso para reunirse con el investigador, para la aclaración de los hechos. Es posible que precise también tomar medidas o sacar fotografías.

Puede haber importantes pruebas materiales como huellas de patinazos, o defectos de ingeniería que necesitan ser corregidos. Las investigaciones de accidentes comunicados con retraso, difieren de las otras en lo siguiente:

1. No hay mucha urgencia o necesidad de acudir de prisa.
2. Existe menos investigación en el lugar del suceso que en los otros casos habituales.

---

(23). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.9.

3. Generalmente son de escasa importancia.

**d) FORMAS DE ACCIÓN EN ACCIDENTES CON FUGA.** En los accidentes donde el o los autores se den a la fuga, la información se obtendrá básicamente de los testigos en algunos casos de las víctimas, siendo de importancia la que puede proporcionar el patrullero o el que haya realizado la acción directa si lo hubo. En estos casos, se deberá tomar especial atención de la información que se obtenga referida a números de placas, colores, modelos y tipos de vehículos.

Una vez obtenida la descripción del vehículo, se debe revisar los archivos para dar con el paradero del mismo, y verificar si presenta abolladuras o manchas de sangre según el tipo de accidente.

Se presume culpabilidad de todo conductor que estando implicado en un accidente o que habiendo ocurrido en una infracción se de a la fuga, omitiendo presentar a la Policía de Tránsito el correspondiente informe.

## **2.8. RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Es una prueba legal, significa unir, evocar ideas para completar el conocimiento de un hecho. Una definición gramatical que es capaz por si misma de expresar todo el trabajo a realizar por el investigador.

Posterior a la inspección y reconocimiento del lugar de los hechos, en presencia de las autoridades llamadas por ley, se procede a la reconstrucción de los hechos, la que consistirá en reproducir la forma como ocurrieron, de acuerdo con los indicios que existieren en la investigación, a objeto de que posteriormente el juez tenga noción clara de la manera cómo se desarrollaron los mismos.

El que desarrolle la tarea de inquirir los hechos, llegará al lugar de los hechos cuando todo esté consumado. En el mejor de los casos, nada se habrá movido de la escena tal y como quedó en su posición final. Con precisión cinematográfica, se deberá cursar

la película hacia atrás y tratar de contestar todas las preguntas básicas de la investigación.

Al llegar datos, responder al qué, cuándo, dónde y quién; clasificándolos de modo adecuado, para que el juez pueda determinar y exigir responsabilidades civiles y penales, donde las autoridades competentes podrán reconducir los hechos y evitar que se repitan.

### **2.8.1. PROCEDIMIENTOS A EMPLEARSE**

- a. **CONSIDERACIONES LEGALES.**- Art.179(CPP) Inspección ocular y reconstrucción.-El fiscal, juez o tribunal podrán ordenar la inspección ocular y/o la reconstrucción del hecho, de acuerdo con las declaraciones recibidas y otros elementos de convicción, para comprobar si se efectuó o pudo efectuarse de un modo determinado. Si el imputado decide voluntariamente participar en la reconstrucción regirán las reglas previstas para su declaración. Su negativa a participar no impedirá la realización del acto.

Al determinar las modalidades de la reconstrucción, el fiscal, juez o tribunal dispondrán lo que sea oportuno a fin de que ésta se desarrolle en forma tal que no ofenda o ponga en peligro la integridad de las personas o la seguridad pública. De todo lo actuado se elaborará acta, que será firmada por los intervinientes dejando constancia de los que no quisieron o no pudieron hacerlo.

“La reconstrucción, desde el punto de vista jurídico, es el acto público, consistente en reproducir la forma en que ocurrieron los hechos de acuerdo con los indicios y antecedentes que existieron en el proceso con el fin de que el juez o tribunal tenga una noción clara de la forma cómo se llevaron a cabo los hechos.”(24). Asimismo la reconstrucción no es prueba autónoma, sino de confirmación de pruebas ya existentes en autos, para establecer la veracidad de

---

(24). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.64.

las declaraciones rendidas por los testigos presénciales o inculpados; además de la recepción de algunas otras pruebas que procuren coincidan con la hora y el lugar en que ocurrió el hecho.

Quiénes intervienen en:

**Accidentes leves.** Donde hayan lesiones personales o daños materiales de poca consideración, la reconstrucción se llevará a cabo en maquetas de la División de Accidentes o algunas veces en el lugar del hecho, en presencia del Jefe de la División, asignado al caso, auxiliar técnico, secretario y las partes, quienes pueden estar o no acompañados de sus abogados.

**Accidentes graves.** En la reconstrucción del hecho, con la finalidad de darle mayor valor legal a la reconstrucción de un hecho de tránsito, deberán participar: el Fiscal asignado a Tránsito (como representante del Ministerio Público), la parte damnificada, demandada, testigos presénciales, abogados de las partes; si hay muertos, familiares en primer grado, asignado al caso, auxiliar técnico, secretario, fotógrafo, planimetrísta, etc.

- b. **CONSIDERACIONES TÉCNICAS.** La reconstrucción, desde el punto de vista técnico consiste en realizar todas las acciones de esta naturaleza que se llevan a cabo por el oficial asignado al caso en el lugar del accidente, con la finalidad de establecer lo que realmente ocurrió, por Ej. Determinar la cadena de acontecimientos, factores que intervinieron en el hecho, visibilidad, dirección, etc. Realizado este acto público, el Secretario se encarga de elaborar el Acta de Audiencia Pública, donde están registradas todas las acciones de este acto.

Mencionaremos la secuencia del acto público donde se señalan algunas consideraciones de carácter técnico:

El Fiscal instala la realización de la reconstrucción, previa verificación de las anotaciones preliminares y de los participantes o representantes de los involucrados.

En caso de ausencia injustificada, el oficial puede disponer se efectúe, con la observación pertinente oficial asignado al caso (investigador técnico) inicia su exposición, requiriendo la información de los protagonistas, que se relacionen a las circunstancias del mismo (cadena de acontecimientos), tomando en cuenta el origen y el destino de cada uno de los protagonistas.

Ubicación de los vehículos en el escenario del hecho y demás aspectos recogidos en el croquis de referencia (huellas, marcas, medidas y otros), en la acción preliminar después del suceso para justificar las presentes circunstancias del mismo. Ratificación de la información de testigos circunstanciales o complementación de los mismos de aquellos que se identifiquen verificación de las lesiones personales y daños materiales como resultado del hecho, en el lugar o en los centros médicos, hospitales, depósitos, garajes y otros.

Participación de los abogados de las partes o terceros que tengan que ver con el hecho. Elaboración del informe circunstanciado en conclusiones, además de la inclusión de un croquis.

### **2.8.2. INSPECCIONES OCULARES DEL LUGAR DEL HECHO Y DE VEHÍCULOS**

La inspección y el reconocimiento del lugar del hecho practicados por el asignado al caso en presencia de autoridades llamadas por ley, en cumplimiento de facultades legales (relativas al ejercicio de investigación de accidentes de tránsito), al subsiguiente día del suceso o el mismo día, tiene suficiente eficacia legal, para guiar el criterio del juzgador.

Se procederá al reconocimiento y examen de los vestigios, describiendo prolija y detalladamente el lugar del suceso, rastros, huellas, instrumentos evidencias y otros efectos que tuvieren relación con el hecho.

### **2.8.3. RECONSTRUCCIÓN.**

Cuando ha ocurrido accidentes graves, a cuya consecuencia hay personas muertas, heridas o lesionadas, donde el caso se torna contencioso, necesariamente se realizará la reconstrucción en el lugar de los hechos en presencia del Fiscal asignado a tránsito, testigos, familiares, abogados de las partes, asignado al caso, etc., quienes portarán el certificado extendido por el médico forense.

De igual forma es el caso de las personas gravemente lesionadas o heridas, pues las más de las veces cuando el accidente es grave, están impedidas de concurrir el acto de reconstrucción.

En ambos casos la presencia de los representantes legales, es decir, los abogados en ausencia de sus defendidos, permite realizar la reconstrucción completa; desde el punto de vista legal, para determinar finalmente ante la presencia del Fiscal las posibles responsabilidades penales y civiles de los protagonistas.

La importancia de la presencia del Fiscal en la reconstrucción, es que como representante del Ministerio Público, le da el valor legal este acto jurídico. Además, el acta elaborada constituye o confirma pruebas ya existentes, las mismas que dan mayores bases al Fiscal y en consecuencia al juez para que de un fallo más justo al caso.

Por otra parte, cuando las Diligencias de Policía Judicial sean remitidas al Ministerio Público en el término perentorio, sean completas y tengan el valor necesario.

La ausencia del Fiscal le quita fe a lo actuado, constituyendo pues en este caso la nulidad de lo actuado y en este caso sólo será una simple prueba indiciaria o presuntiva de culpabilidad como nosotros quisiéramos, un medio de prueba.

Las anotaciones preliminares, son principalmente por el asignado al caso, aquellos datos registrados en el lugar del hecho; tales como:

- a. Día, hora y fecha.
- b. Lugar del hecho.
- c. Naturaleza del hecho.
- d. Nombre y apellidos de los protagonistas.
- e. Nombre y apellidos del denunciante
- f. Nombre y apellidos de la víctima.
- g. Estado del o los vehículos.
- h. Estado del o los conductores de los vehículos.
- i. Características de la vía.
- j. Estado del tiempo.
- k. Estado del peatón
- l. Nombre y apellidos de los testigos.

Las anotaciones preliminares, constituyen los primeros actuados de las Diligencias de Policía Judicial; en caso de reconstrucción, el Fiscal indicará al asignado al caso la verificación de las anotaciones preliminares. A su vez, estas nos sirven para elaborar el respectivo informe.

- **CIRCUNSTANCIAS DEL HECHO.** Son importantes desde el punto de vista investigativo, pues es un relato con lujo de detalles, desde el inicio hasta la conclusión del hecho de tránsito; es decir, nos hace una ilustración en base a los actuados que se lograron elaborar, anotar al igual que las pruebas que se han logrado recabar dentro de la investigación.

- **CONSIDERACIONES PERICIALES.** Siempre que para apreciar debidamente un elemento de convicción se requieran conocimientos especializados se acudirá al auxilio de opiniones de peritos, que podrán ser designados de oficio o a petición de partes.

Esto con la finalidad de que el Fiscal tenga un mejor conocimiento sobre situaciones ajenas a los estudios jurídicos, que ayuden en investigación.



- **DETERMINACIÓN TÉCNICA.** La determinación técnica la realizará el investigador técnico luego de haber realizado todas las investigaciones e indagaciones, y de haber realizado la reconstrucción en el lugar de los hechos y en maquetas. En síntesis, se hace conocer la determinación o culminación de todo lo que se hubo investigado estableciendo las infracciones al Código Nacional de Tránsito y su Reglamento.

El cotejo con el informe preliminar o report se hará de manera que existan puntos de coincidencia y que el informe preliminar corrobore y confirme el informe técnico. Determinación técnica y el informe preliminar son actuados complementarios que expresan determinan un mismo hecho o accidente de tránsito.

#### **2.8.3.1. RECONSTRUCCIÓN EN MAQUETA.**

Cuando se trata de hechos leves, la reconstrucción se la realiza en la división de Investigación de Accidentes de Tránsito, ya que los daños no revisten gravedad, especialmente en aquellos casos en que se tiene que dirimir la responsabilidad de los conductores o peatones para el resarcimiento y reparación de daños.

El procedimiento a seguir en esta clase de reconstrucción, consiste en mostrar una maqueta que sea parecida, a la vía donde sucedió el hecho, debiendo ambas partes estar presentes acompañados de sus abogados o no, cediendo la palabra a cada uno en forma ordenada, para que ellos expliquen las circunstancias del hecho por separado, lo que dará luces sobre las posibles responsabilidades.

Concluido la reconstrucción el Oficial investigador determinara que artículos del Código y Reglamento de Transito fueron infringidos, elaborando REPORT, para luego remitirlo a la Comisaría de la Transito, para resolver y sancionar el caso.

Pero muchas veces en accidentes leves, donde las partes no quieren aceptar responsabilidades, sean estas personales o materiales, se tiene que realizar la reconstrucción en el lugar del hecho, con el objeto único de determinar

responsabilidades.

Asimismo, la reconstrucción de accidentes en zonas urbanas se lleva a cabo en el lugar del accidente, especialmente cuando hay daños personales de consideración este se efectúa con todas las formalidades mandadas por ley.

La reconstrucción del accidente en zonas rurales se la realiza de la misma manera que en el área urbana con la única diferencia que la distancia para el traslado de las autoridades constituye un problema pero de ninguna manera un obstáculo para llevar a cabo la reconstrucción.

## **2.9. ELABORACIÓN DE INFORMES**

El informe fundamentalmente tiene la finalidad de enterar o dar noticia sobre el funcionamiento de una actividad, en este caso policial, en relación a los acontecimientos que se producen.

Los informes se utilizan para proporcionar los detalles de un acontecimiento que emerge de la función policial, a los superiores, los miembros de la Institución verde olivo, a las autoridades de gobierno y en forma fundamental a las autoridades judiciales encargadas de administrar justicia.

Los informes redactados por un Policía encargado inicialmente de un caso, al transmitirse a otro encargado de continuar trabajando en el asunto, proporcionan a éste la información necesaria, sin que haya que duplicarse el esfuerzo.

Las partes o informes que se remiten a la superioridad dan cuenta de toda la actuación en relación a un caso o responsabilidad, y lógicamente dan una cabal orientación al Comandante de las circunstancias cómo se ha producido los hechos, en este caso los accidentes, señalando objetivamente y con la mayor claridad el curso de las investigaciones y las pruebas que se están aportando.

Las Diligencias de Policía Judicial constituyen también información completa de todas las investigaciones realizadas, que se remite a conocimiento de las autoridades judiciales; en este contexto se incluye desde la denuncia hasta las conclusiones investigativas a las se ha llegado.

### **2.9.1 CLASES DE INFORMES.** Tenemos:

a. **REPORTES.** El reporte constituye un instrumento policial impreso, con su contenido de información clasificada en relación a las primeras anotaciones de un hecho, como también datos acerca de cada uno de los elementos de tránsito,(conductor, vía y vehículo respectivamente), contendrá una breve información de cómo ocurrió el accidente con los siguientes datos:

- Cómo sucedió el accidente.
- De quién o de quienes fue la responsabilidad.

Una vez que el reporte es remitido por el oficial asignado al caso de la División Accidentes a la Comisaría de Tránsito conteniendo los artículos que fueron infringidos al Código Nacional de Tránsito; el Comisario, de acuerdo a la cuantía, dictará una resolución o fallo en el que se clasifique la responsabilidad de o los conductores. Inmediatamente del fallo, se notificará a las partes para su conocimiento y cumplimiento de la resolución, o en su caso para su apelación al nivel superior.

b) **INFORME PRELIMINAR.** Es el informe escrito elaborado por el asignado al caso y elevado a conocimiento del Jefe de la División u otra autoridad superior, con la finalidad de dar a conocer un determinado hecho de tránsito y las circunstancias iniciales en que ocurrió el mismo; este informe da una cabal orientación al superior al que va dirigido, señalando objetivamente y con la mayor claridad el curso de las investigaciones y las pruebas que se están aportando.

Asimismo, este informe se elabora con la finalidad de solicitar alguna actuación legal

dentro de las investigaciones (reconstrucción, inspección ocular, requisas y allanamientos). Este informe será claro, conciso y además conteniendo en forma pormenorizada la relación de los hechos suscitados en el accidente de una forma detallada.

c) **INFORME TÉCNICO CIRCUNSTANCIADO.** Según el “Art.395º RCT .Informe técnico.- Ocurrido un accidente intervendrá el personal de la Policía del Tránsito a fin de proceder a la investigación del hecho y establecer las causas y circunstancias en que se ha producido. El informe técnico, que deberá expedirse en el término de 48 horas como máximo, comprenderá básicamente los siguientes aspectos:

- 1) Lugar del accidente, con especificación de las clases de vías y estado de las mismas.
  - 2) Día y hora.
  - 3) Estado del tiempo.
  - 4) Análisis sobre el examen y medición de las huellas a fin de establecer la dirección, frenadas y velocidad de los vehículos.
  - 5) Estado y posición en que quedaron el o los vehículos.
  - 6) Clase de servicios que presta el de los vehículos
  - 7) Nombres, apellidos número de licencia o brevet, domicilio y otros datos personales del o de los conductores y propietarios de los vehículos.
  - 8) Nombres y apellidos de las personas que hubieran presenciado el accidente.
  - 9) Nombres y apellidos de las personas que hubiera resultado muertas o lesionadas, acompañando él diagnóstico de la asistencia pública o los certificados de reconocimiento médico legal.
  - 10) Relación de los daños materiales sufridos por él o los vehículos u otros bienes, con un costo aproximadamente del valor de las reparaciones.
  - 11) Relación circunstanciada de como sucedió el accidente y posibles causas
  - 12) Croquis.
  - 13) De quien o quienes es la responsabilidad, citando los artículos del Código o Reglamento que hubieran resultado infringidos.”(25)
-

En los accidentes, graves con daños materiales de consideración tanto en los vehículos como en las personas, se debe tener cuidado en actuar, pues por lo general son de gran magnitud donde existen daños materiales por lo que la actuación del Oficial Técnico debe ser eficaz, tomando en cuenta los siguientes aspectos:

1. Proteger y auxiliar a las víctimas.
2. Mantener el orden, evitando personas curiosas.
3. Impedir que se pierdan o destruyan vestigios que sirvan para la investigación.
4. Proteger la propiedad involucrada en el hecho de tránsito levantando inventario de todas las cosas o pertenencias de las víctimas.
5. Recolectar datos precisos y evidencias del lugar del hecho y los protagonistas.
6. Interrogar a los conductores o testigos presenciales.

En esta clase de hechos, el informe a efectuarse debe ser circunstanciado; además, cuando existe la muerte de una persona en un hecho de tránsito, deberán tomarse las siguientes medidas:

1. Detención del o los conductores.
2. Secuestro del o los vehículos.
3. Si hay muertos, traslado a la morgue para la autopsia de ley.
4. Aviso a los familiares de las víctimas.
5. Cuidado de sus pertenencias.
6. Recepción de declaraciones informativas de autores, testigos, etc.

El Informe Técnico Circunstanciado es un informe detallado que se elabora en los hechos mencionados anteriormente y se refiere a todo cuanto se pudo acumular a través de las investigaciones realizadas durante el proceso; este informe deberá contener:

1. Anotaciones preventivas. Que contendrá todos los datos acerca del

denunciante, protagonista, naturaleza del hecho, día, hora y fecha del hecho, día y hora de la reconstrucción legal, estado del conductor, estado del tiempo, visibilidad, características de la vía, gradiente de la vía, estado del o los vehículos, investigador técnico y auxiliar técnico. Asimismo, se anotará el estado y posición en que quedaron el o los vehículos, la clase de servicios que prestan, nombre de los testigos.

2. Agentes interventores. Donde se anotará todos los datos sobre los conductores protagonistas, vehículos protagonistas características de la vía.

3. Daños personales y materiales. Donde se consigna todos los daños personales o lesiones físicas que presentan las personas damnificadas (pasajeros, peatones o personas fallecidas).

También se consignan todos los daños presentan los vehículos protagonistas, propiedad pública privada, esto con la finalidad de establecer la responsabilidad civil y el resarcimiento de los daños posterior a la investigación del accidente.

4. Relación de actuados. Donde se consigna cronológicamente todos los actuados realizados inicio de investigación del accidente en este caso se empezará desde el formulario de denuncia, informes preliminares análisis sobre el examen y medición de huellas, a fin de establecer la dirección, frenadas y velocidad de los vehículos, declaraciones informativas policiales de los conductores propietarios de los vehículos testigos presenciales del hecho, personas heridas, croquis del hecho certificados médico legales, periciales certificados expedidos por la División de Registros y Licencias, certificados de defunción, papeletas de detención, inventarios, papeletas de secuestro de vehículos, memoriales presentados por los abogados, fotostáticas legalizadas, notificaciones de reconstrucción, acta de la reconstrucción, muestrarios fotográficos y el informe técnico circunstanciado.

Este sería básicamente el contenido de las Diligencias de Policía Judicial sobre un hecho de tránsito. Pero cabe que no todos los accidentes son iguales, por lo que diligencias contendrán otras actuaciones que la investigación amerite.

5. Circunstancias del hecho. Donde se hará una relación sucinta de cómo ocurrió indicando todos los pormenores acerca del hecho, este deberá; ser claro, corto y conciso, con la finalidad de hacer conocer al juez de una forma precisa la forma

en que ocurrió el accidente; esto en base a pruebas recogidas, ilustradas con el muestrario fotográfico, croquis, etc.

Asimismo se establecen presunciones que deberán tener relación con el delito; se anotará día, mes y año en que iniciaron y concluyeron las investigaciones del caso.

6. Conclusiones. En este rubro se hará conocer en forma clara, breve y concisa, a las conclusiones a las que arribó como consecuencia de las investigaciones sin pretender calificar desde el punto de vista legal.

7. Determinación técnica. En este acápite se coloca de quién o quienes es la responsabilidad del accidente, citando los artículos del Código o Reglamento de Tránsito que hubieran resultado infringidos.

En el curso del proceso judicial, el juez puede citar al oficial que ha tomado a su cargo la investigación preliminar, a efecto de que se ratifique en el contexto de los informes que se han desarrollado como consecuencia del accidente de tránsito.

Para el mismo es necesario que el investigador mantenga, por razones de responsabilidad, un archivo privado en el que se registre anotaciones importantes en relación al caso y en esta forma con la adecuada fluidez puede responder a requerimientos del juzgador.

En muchos casos el superior o la autoridad judicial, puede requerir la ampliación de un informe; el investigador, a quien se ha solicitado esta ampliación, está en la obligación de resolver el pedido con todas las formalidades técnicas.

Por principio de responsabilidad y conducto regular, los informes siempre deben ser transmitidos al jefe superior por intermedio de su jefe inmediato; de esta manera, existirá un adecuado conocimiento sobre las actividades que se desarrollan en la actividad funcionaria.

Dentro del contenido de los informes, es preciso determinar algunos aspectos importantes, para que estos reúnan los siguientes requisitos:

- a. Claridad y conceptos definidos y evitar el abundamiento de palabras huecas.
- b. Seguridad, las aseveraciones que se hacen deben ser apoyadas por todos los medios de veracidad.
- c. Las conclusiones deben estar directamente relacionadas con las partes del tema, aportando una clara orientación sobre los resultados de la investigación.

Por esto es recomendable usar correctamente el reporte de accidentes, que contiene todos los datos necesarios como para iniciar la redacción de un informe y estimar claras conclusiones.

### **2.9.2. INFORMES DE LABORATORIO Y PERICIALES**

En casos de accidentes donde los interventores se encuentran en estado de ebriedad, se recurre a los análisis de laboratorio para que estos mediante un informe, den a conocer el grado de alcoholemia del o los conductores; en casos en que los conductores hubieran fallecido o hubiera algún peatón fallecido, y se tenga sospecha de que éste hubieran estado en estado de ebriedad, se recurrirá a los análisis de laboratorio, con el fin de que se haga un análisis gástrico para determinar el grado de alcohol en la sangre. En muchos casos, con estos análisis se llega a determinar que el o los conductores podrían haber estado bajo el influjo de alguna droga.

Siempre que se requiera de conocimientos especializados para apreciar debidamente un elemento de convicción, se acudirán a las opiniones de peritos; así, en las lesiones corporales se practicarán reconocimientos médico legales, donde se determinará con precisión Causa, naturaleza y gravedad de aquellas y sus consecuencias permanentes o transitorias.

El fundamento de los informes de laboratorio y periciales radica en que el juez no siempre está en condiciones de apreciar debidamente un hecho por sus propios medios porque no es una enciclopedia y por ello tiene la necesidad de recurrir a personas versadas en disciplinas ajenas a los estudios jurídicos; en el caso de hechos de tránsito, muchas veces el oficial asignado al caso recurre a estos informes para



poder determinar las causas del accidente.

Si una lesión produce hemorragia, se tiene que buscar manchas de sangre, tejido orgánico, inclusive óseo en el lugar del hecho y en el vehículo que pudieron estar en contacto con el cuerpo de la víctima. No se tiene que olvidar la necesidad de revisar la parte inferior del motorizado.

Si se encuentran manchas de sangre se anotará su ubicación y sus medidas, si son frescas, secas y se las enviará al laboratorio para determinar:

- a. Si la mancha es realmente sangre.
- b. Si la sangre es humana.
- c. El grupo sanguíneo al que pertenece el individuo.
- d. El grado de alcoholemia en el conductor y la víctima.

Las partículas de tejidos y fragmentos óseos deben conservarse y llevarse sin demora al laboratorio, lo frecuente es que se encuentren en las partes delanteras del vehículo que son las que hacen impacto (contacto) con la víctima. En el caso de encontrar cabellos que pueden estar incrustados juntos con la sangre, se debe recuperar, proteger y enviarlos sin demora al laboratorio junto a los especímenes procedentes de la víctima.

### **2.9.3. CROQUIS**

El trazado de un croquis diagrama o plano que representa un accidente de tránsito, requiere de cualidades especiales y también cierta predisposición para el dibujo lineal sin embargo, podemos anotar algunas indicaciones que servirán de pautas para el diseño croquis respectivo.

“El croquis necesariamente combina los siguientes elementos:

- a. Líneas. Que muestran la posición general de las cosas, como son: orillas de la calzada, borde de las carreteras, separadores, carriles, etc.
- b. Símbolos. Que representan en tamaño reducido, objetos comunes y

convencionales tales como postes, automóviles, señales, huellas de patinazo, determinados edificios, etc.

- c. Letras y palabras. Que ayudan y sirven para la identificación.
- d. Números. Que casi siempre expresan magnitudes y también sirven para la identificación.

Para el croquis también deben tomarse en cuenta los siguientes aspectos:

- a. Datos o información que debe incluir, lo cual depende de la importancia del caso
- b. Escala por usar supeditado al tamaño del plano y a la cantidad de información que incluye.
- c. Medidas que deben expresarse en números normalmente las alturas, profundidades e inclinaciones.
- d. Emplazamiento del norte magnético, que generalmente se ubica con una flecha en la parte superior del papel que se emplea.”(26)

Luego se dibujará las partes básicas utilizando las medidas tomadas (vías, localidades, caseríos, centros poblados, etc.). Para estas medidas se aconseja el uso de escalímetros por las facilidades que proporcionan al permitir lecturas directas en la escala, sin necesidad de ejecutar cálculos de conversión.

El croquis del escenario del hecho es muy importante y de valiosa ayuda para el investigador, por lo tanto, al llegar al lugar de los hechos es sumamente importante dentro del proceso investigativo, la representación gráfica de éste por parte del planimetrista en el papel, teniendo en cuenta todos y cada uno de los detalles del escenario del hecho, ubicando puntos de referencia fijos para efectos de medición de distancias relacionadas con los protagonistas, empleando para este efecto señales convencionales ya mencionada las que reemplazan y representan gráficamente el escenario de un hecho.

En la mayoría de los casos, se lo realiza en escalas de 1:100 1:200; con este dibujo en miniatura, el investigador tiene una vivencia de todo lo acontecido. En el croquis se hacen los puntos, como ser: punto de sorpresa, punto de no escape, punto de mayor

---

(26). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.61.

contacto y el punto de descanso, y posteriormente en su oportunidad, demostrar a las autoridades del Ministerio Público.

#### **2.9.4. APOYO DE FOTOGRAFÍAS Y VÍDEO**

Las fotografías son muy útiles para una evidente demostración de como se han producido los accidentes de tránsito y siendo útiles para verificar una aseveración son incluidas con carácter muy preferente en las Diligencias de Policía Judicial.

Las fotografías no deben comprender a los espectadores ni demás policías en el lugar del accidente, pues causa cierta distracción y podrían provocar problemas adicionales. Deben ser tomadas por el investigador y revelarse de modo que conserven su integridad como evidencia, con el fin de que quien las haya tomado puede responder afirmativamente a la pregunta de si esas fotos describen verídicamente a la escena del accidente y sus detalles.

Deben tomarse fotografías desde la dirección de la que venía cada vehículo, así como un por lo menos que muestre el punto de descanso de cada vehículo o la posición final del peatón accidentado. Deben hacerse apuntes en el diagrama respecto a la posición de la cámara y las distancias que las separan de los vehículos al tomarse la fotografía.

Los policías deben esmerarse antes de tomar una foto. La perspectiva constituye un problema para algunos. Al fotografiar las escenas de accidentes, es importante que el objetivo de la cámara abarque la escena con la mayor profundidad posible, para que se consiga así una reproducción exacta de la misma. Una buena regla general consiste enfocar una tercera parte del camino en cualquier escena.

Si los vehículos han sido retirados del lugar, las fotos de los daños que han sufrido, tomadas en un taller mecánico o estacionamiento, pueden ayudar a revelar los

hechos del accidente que se está investigando.

## **2.10. ELABORACIÓN DE DILIGENCIAS DE POLICIA JUDICIAL**

Las Diligencias de Policía Judicial con el CPP. se ha llegado a constituir en el **cuaderno de investigaciones**, el cual reúne el conjunto de obrados acerca de la comisión de un hecho delictivo, que culmina con el informe técnico circunstanciado.

Este conjunto de obrados fruto de cuidadosa investigación y acumulación de pruebas ya sea acreditando la culpabilidad o la inocencia del denunciado o simplemente la falta de pruebas o inexistencia del delito serán elevados; a conocimiento del Ministerio Público, conforme al requerimiento del Fiscal Adscrito a la División correspondiente y posterior conocimiento al órgano jurisdiccional.

Es así que en el Art.280°. (CPP) menciona lo siguiente “Documentos de la investigación.- Durante la etapa preparatoria no se formará un expediente judicial, las actuaciones del fiscal y los documentos obtenidos se acumularán en un cuaderno de investigación, siguiendo criterios de orden y utilidad solamente.

Las actuaciones registradas en el cuaderno no tendrán valor probatorio por sí mismas para fundar la condena del acusado, con excepción de los elementos de prueba que este Código autoriza introducir al juicio por su lectura. Se tomará razón de las resoluciones judiciales en el libro correspondiente.”(27)

Donde tomamos en cuenta también el Art. 428° (RCT).Diligencias de policía judicial.- “Tratándose de los delitos de Tránsito o de accidentes graves cuyo juzgamiento corresponde a los tribunales ordinarios de justicia, la División de Investigaciones del Tránsito, procederá a levantar las diligencias de Policía Judicial conforme a las normas establecidas y una vez concluidas las elevará a conocimiento del Ministerio Público con un informe circunstanciado de los hechos.”(28)

---

(27). Bolivia. Código de Procedimiento Penal, Ley No.1970 de 25 de marzo de 1999, U.P.S. Editorial s.r.l., La Paz-Bolivia, 2005, Pág. 99

(28) BOLIVIA, Reglamento de Transito, Resolución Suprema No187444 de 8 de junio de 1978, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág. 143

### **2.10.1. MODALIDADES QUE GENERA SU ELABORACIÓN**

La comisión de un delito da origen a la investigación criminal, y ésta determina levantar diligencias en función de Policía Judicial; estableciéndose sin embargo, diferentes modalidades en cuanto a la naturaleza del delito, en delitos de orden público éstas se levantan de oficio, en delitos privados será necesario que el denunciante se constituya en parte civil y abra querrela correspondiente; finalmente, se levantan Diligencias de Policía Judicial por orden de autoridad competente.

La elaboración de Diligencias de Policía Judicial, en todos los organismos de la Policía Nacional son únicas; sin embargo dentro de los actuados existentes se diferencia por ciertas modalidades que son propias de cada especialidad y la función específica que cumplen.

Es así que el Organismo Operativo de Tránsito, en la elaboración de las diligencias, se diferencia del resto por la aplicación de la parte técnica mecánica, conforme al Art.117 del Código de Procedimiento Penal.

Las diligencias de la Fuerza Especial de Lucha Contra el Narcotráfico, tiene un tratamiento diferente por la aplicación de una ley especial, y el procedimiento una vez concluido es remitido ante el órgano jurisdiccional que es totalmente distinto al resto de la diligencias (no existe Juzgado de Instrucción).

En las diligencias que son organizadas por la Policía Técnica Judicial, se encuentran insertas ciertas modalidades de carácter técnico científico, con personal profesional especializado en determinadas materias propias de esta dirección.

### **2.10.2. PROCEDIMIENTOS A EMPLEARSE**

- Fundamentalmente se debe averiguar y comprobar los delitos, acumular las

pruebas, individualizar a los presuntos culpables y ponerlos disposición de los jueces y tribunales para su juzgamiento.

- Ordenará el reconocimiento médico legal de las víctimas en casos graves
- Practicar allanamiento y requisas cuidando la conservación de los rastros, huellas, instrumentos y efectos que hubiera dejado el hecho criminoso.
- Pedirá la colaboración del laboratorio técnico científico, para los informes sobre balística, documentología, grafología y otros, el mismo que debe cumplirse en términos legales.

Los obrados se reúnen en un cuaderno e investigaciones Por la serie de actuaciones de carácter legal, podemos citar:

- a. Carátula.
- b. Denuncia.
- c. Informe de investigación preliminar.
- d. Protocolo.
- e. Informe médico forense.
- f. Actas de autopsia y necropsia.
- g. Papeleta de detención,
- h. Informes de laboratorio.
- i. Peritajes.
- j. Declaraciones informativas.
- k. Declaraciones testificales.
- l. Declaraciones ampliatorias.
- m. Actas de inspecciones y reconstrucciones.
- n. Planos, croquis y fotografías.
- o. Acta de allanamiento.
- p. Actas de secuestro.
- q. Pruebas documentales.
- r. Informe de antecedentes penales y policiales.
- s. Cualquier otra documentación inherente al caso.
- t. Informe en Conclusiones para el Fiscal.

Art.293°. (CPP)Diligencias preliminares. Los funcionarios y agentes de la policía que tengan noticia fehaciente de la comisión de un delito de acción pública informarán, dentro de las ocho horas de su primera intervención a la Fiscalía. Bajo la dirección del fiscal encargado de la investigación, practicarán las diligencias preliminares para reunir o asegurar los elementos de convicción y evitar la fuga u ocultamiento de los sospechosos.

El imputado y su defensor podrán intervenir en todas las diligencias practicadas por la Policía y tendrán acceso a todas las investigaciones realizadas, salvo cuando se hallen bajo reserva, según lo establecido en este Código.

Artículo 295°. (CPP)Facultades. Los miembros de la Policía Nacional, cuando cumplan funciones de policía judicial, en el marco de las disposiciones establecidas en este Código, tendrán las siguientes facultades:

1. Recibir las denuncias levantando acta de las verbales, así como las declaraciones de los denunciantes;
2. Recibir declaraciones de quienes hayan presenciado la comisión de los hechos e identificarlos;
3. Practicar las diligencias orientadas a la individualización de los presuntos autores y partícipes del delito;
4. Recabar los datos que sirvan para la identificación del imputado;
5. Aprender a los presuntos autores y partícipes del delito;
6. Practicar el registro de personas, objetos y lugares;
7. Prestar el auxilio que requieran las víctimas y proteger a los testigos;
8. Vigilar y proteger el lugar de los hechos a fin de que no sean borrados los vestigios y huellas del delito;
9. Levantar planos, tomar fotografías y realizar grabaciones en vídeo;
10. Recoger y conservar los objetos e instrumentos relacionados con el delito;
12. Secuestrar, con autorización del fiscal, documentos, libros contables, fotografías y todo elemento material que pueda servir a la investigación; y,
13. Custodiar, bajo inventario, los objetos secuestrados.

Art.298°. (CPP)Informe al fiscal.- La comunicación policial al fiscal sobre el inicio de una intervención preventiva o recepción de una denuncia contendrá los datos siguientes: 1. Lugar, fecha y hora del hecho, y de la aprehensión; 2. La identificación del denunciante y su domicilio; 3. El nombre y domicilio de la víctima; 4. La identificación o descripción del imputado, su domicilio y el nombre del defensor si ya lo ha nombrado o propuesto; 5. El objeto de la investigación o la denuncia, los nombres de los testigos y cualquier otro dato que pueda facilitar la investigación posterior; 6. El número de orden en el libro de registro policial; y, 7. La identificación del funcionario policial a cargo de la investigación y la dependencia a la que pertenece. Recibido el informe, el fiscal impartirá instrucciones a los preventores e informará al juez de la instrucción sobre el inicio de la investigación, dentro de las veinticuatro horas siguientes.



## **CAPITULO III**

### **CAUSA Y CADENA DE ACONTECIMIENTOS, CONDICIONES DEL CONDUCTOR, PEATÓN Y LA VIA DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

En este capítulo se dará a conocer cuales son las causas principales para que se ocasionen accidentes de tránsito es decir su naturaleza, es así que esta actividad se da más en el campo policial, específicamente en la Unidad Operativa de Tránsito de la ciudad de La Paz.

Donde debemos tomar en cuenta un aspecto muy importante que es dar con la causa verdadera para poder clasificarla, como se presenta la cadena de acontecimientos en un hecho de tránsito tomando en cuenta el ocasionar de este en un accidente de tránsito dependiendo del medio social donde se desenvuelven tanto el conductor como el peatón, tomando en cuenta su estado físico como psicológico y el estado de la vía.

#### **3.1. CONCEPTO**

Si consideramos que la tarea de conducir un vehículo en general, es importante porque consiste en tomar decisiones de manera cotidiana, ya que el comportamiento del conductor, será el resultado de su propia evaluación de los probables desenlaces, favorables o desfavorables de sus acciones y del posible beneficio o perjuicio que de ellos pueda derivarse.

Esta es la razón por la que existe un consenso generalizado de que los factores humanos, juegan un papel predominante en el desencadenamiento de los accidentes de tránsito terrestre, con la participación complementaria de otros elementos como ser el vehículo y la vía.

El accidente siempre tiene una causa de producción o mejor dicho en el accidente concurren una serie de causas cuyo resultado es la producción del siniestro.

*“La causa de un accidente es cualquier condición, acción u omisión, sin los cuales el hecho no hubiera ocurrido” (1), es decir que cuando se buscan las causas de un accidente hay que tratar de hallar varias de esas causas trabajando unidas. Cómo realmente lo hicieron para producir el hecho.*

J.S. Baker define la causa de un accidente como cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia en el cual el accidente no se hubiera producido. Ahora es cierto que las circunstancias no siempre son causas de accidentes y aunque las causas de un accidente serán siempre circunstancias.

Donde son aquellas actividades que se identifican en el estudio, desde su origen hasta su destino, independientemente de los protagonistas en los que se establecen las causas.

## **3.2. CLASES DE CAUSAS Y DEFINICIONES**

### **3.2.1. CAUSAS DIRECTAS O PRINCIPALES**

Son conductas anormales de una unidad de tránsito que da lugar directamente al acontecimiento clave.

*“Una causa directa es producto de otras causas, las cuales ayudan a explicar la conducta anormal del vehículo decimos atendiendo finalidades prácticas sólo existe una causa directa por cada unidad de tránsito envuelta en un accidente; y la mayoría de ellas son realizadas por el elemento humano que puede definirse en una sola palabra: **imprudencia.**”(2)*

---

(1);(2). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.11.

Las causas directas más frecuentes son:

#### **3.2.1.1. MANIOBRAS PROHIVIDAS**

Son acciones prohibidas por el Código Nacional de Tránsito y su Reglamento, por considerarse peligrosas contra la seguridad de los usuarios de la vía pública. Entre las más frecuentes señalaremos:

a) *Realizar virajes en "U"* para continuar en sentido contrario en los siguientes casos:

1. En las intersecciones de las calles y caminos
2. En los pasos para peatones.
3. A menos de 200 metros de las curvas, cimas o gradientes.
4. En las calles y avenidas.

b) *Conducir descubriendo "eses" o en "zig-zag"* .

1. Conducir en retroceso.
2. Omitir reglas para girar.”

#### **3.2.1.2. MANIOBRA NEGLIGENTE**

Son acciones que alteran las condiciones normales de circulación. Entre las más frecuentes señalaremos:

- a) Conductor que cruza una intersección en luz roja y causa un accidente.
- b) Conductor que no mantiene su carril o cruza una intersección sin dar el derecho de la vía.

#### **3.2.1.3. VELOCIDAD PELIGROSA**

Cuando esta es inadecuada dentro de la circulación, generalmente resulta ser fundamental, agrava los resultados y genera otras causas o se convierte en

consecuencia de otras. Para calificar la velocidad de un vehículo en determinadas condiciones como inadecuada se ha de tener en cuenta la clase de vehículo y su seguridad activa y pasiva.

La velocidad es considerada como la primera causa de los accidentes que ocurren en las carreteras del mundo. Se debe distinguir entre:

**1. Velocidad excesiva:** Cuando se rebasa una limitación legalmente establecida.

**2. Velocidad inadecuada:** Cuando sin ser excesiva por las consideraciones del tráfico, de la carretera o de la meteorología, resulta mayor de lo aconsejable.

Entre las más frecuentes señalaremos:

- a) Desarrollar velocidad por competencia o sin razón y se genera un accidente.
- b) Desarrollar velocidad fuera de lo establecido legalmente dentro del radio urbano o rural con el deseo de sentir vértigo de la velocidad y se genera un accidente.

#### **3.2.1.4. DEFICIENCIA EN LA PERCEPCIÓN**

Son todas aquellas conductas en las que la atención se ha visto mermada por cualquier circunstancia. Las deficiencias en la percepción, por diversos motivos originan que las distancias se reduzcan considerablemente disminuyendo las posibilidades de evitar el siniestro a veces las anulan totalmente.

Deficiencia en la percepción quiere decir que la condición, peligro o circunstancia anormal debió ser percibida en su momento y que fue percibida con retraso o no percibida. Estas deficiencias traen como resultado el no poder realizar las maniobras evasivas en forma correcta, y realizan maniobras que conducen a la producción de un hecho de tránsito.

### 3.2.1.5. CONDICIONES NEGATIVAS

Se refiere a todas aquellas condiciones o conductas inherentes a las personas que la hacen especialmente propensa para tener u ocasionar un accidente y que se realicen sin voluntad del conductor tales como desconocimiento de las normas de tránsito.

Hay que recalcar que las condiciones negativas no implican una intencionalidad, sino predisposición al error, normalmente ignorada por el conductor.

### 3.2.2. CAUSAS MEDIATAS

“Son aquellas que en si mismas no dan lugar al accidente pero conducen hacia él, es decir que no están en conexión con el hecho de una manera directa, sino a través de la causa directa.”(3). Pueden ser:

#### 3.2.2.1. RELATIVAS AL USUARIO DE LA VIA

El factor humano juega el papel preponderante en el desencadenamiento de los accidentes de circulación por influencia de aspectos físicos o somáticos, que afectan el cuerpo y psíquicos que afectan la mente del usuario de la vía., sumándose el comportamiento individual.

**a) Aspectos físicos o somáticos:** Tenemos:

- Alteraciones orgánicas transitorias (nauseas, mareos, etc.).
- Alteraciones o defectos orgánicos permanentes (diabetes, insuficiencia cardiaca, etc.).
- Insuficiencias motoras (descoordinación, reflejos, etc.).
- Insuficiencias sensitivas, ópticas y (defectos de la vista y del oído).

---

(3).ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.12.

**b) Aspectos psíquicos:** Tenemos:

- Falta de conocimientos o atención.
- Actitudes antisociales o peligrosas.
- Enfermedades mentales.
- Inestabilidad emocional o conflictos personales.
- Toxicomanías y alcoholismo.
- Sueño, rutina o cansancio.

**c) Comportamiento individual:** Tenemos:

- Influidos por el desenvolvimiento de normas de circulación.
- Inobservancia a las disposiciones.
- Conducta anormal por los malos hábitos.
- Monotonía de la pista.
- Trayectos conocidos.
- Tráfico en dirección contraria.

**3.2.2.2. RELATIVAS AL VEHICULO**

Por ser segundo factor en importancia como protagonista de un accidente, necesario que si un automotor no cumple estrictamente las reglas de mantenimiento, se vulnera la seguridad del usuario. Para una mayor interpretación citaremos las siguientes:

**a) Seguridad activa.** La componen aquellos elementos o partes que ejercen su función mientras el vehículo está circulando y son consideradas vitales en incidencia de los accidentes de tránsito:

Sistema eléctrico.

Sistema de suspensión.

Sistema de tracción.

Sistema de dirección.

Sistema de frenos.

Control de neumáticos y convergencia.

**b) Seguridad pasiva.** Está compuesto por elementos que sólo desarrollan su función en el momento del accidente:

- Cinturón de seguridad.
- Apoya cabezas o cabezal.

### **3.2.2.3. RELATIVAS A LA VIA**

Desde el punto de vista de la investigación del accidente referente a este factor, se debe estudiar y considerar principalmente:

- a. Estructura vial (de tierra gravilla, empedrado, asfaltado, etc.).
- b. La clase de trazado, la forma y sus características.

### **3.2.2.4. RELATIVAS A FENOMENOS ATMOSFERICOS**

Otros autores sobre el tema denominan influencias climatológicas que reducen ostensiblemente la seguridad circulatoria para los usuarios de la vía pública, entre las que se encuentran las siguientes:

- a. Las lluvias (cortinas de agua que dificultan la visión, enlodan la vía, calzadas resbaladizas, etc.).
- b. La nieve
- c. La niebla.
- d. El fuerte viento

Esta influencia se convertirá en causa inmediata, siempre y cuando el conductor disminuya sus previsiones y no tome las medidas de seguridad que le impone las circunstancias.

### **3.2.3. CAUSAS REMOTAS Y PRIMITIVAS**

Estas causas están constituidas por una variedad de actos, abandono por parte de muchas personas y omisiones de las que resultan o conducen a las causas mediatas; algunas aparecen pocos minutos antes de producirse el accidente, otras aparecen más temprano y hay otras que tienen un origen muy remoto en relación con el lugar y hora del accidente. Estas pueden ser:

- La lluvia, el granizo, vientos direccionales, reflejó del sol.
- Consumo de bebidas alcohólicas como de estupefacientes.
- La formación de malos hábitos mientras uno aprehende a conducir.
- Falta de inspección mecánica en el vehículo.
- Falta de mantenimiento en las vías.
- Desconocimiento del Código de Tránsito y su Reglamento

Generalmente podemos especular acerca de las causas remotas en conexión con un determinado accidente, pero teniendo la acumulación de datos y la información completa procedente de muchos accidentes, se puede llegar a conclusiones útiles que facilitan la interpretación de estas causas.

Referente a las consideraciones que se convierten en causas remotas por abandono de parte de autoridades competentes afines al problema, creando circunstancias favorables para que los accidentes se produzcan; ya que al no mejorar las carreteras, caminos, vías y construcción de vías, no efectuar servicios preventivos de patrullaje inspección de vehículos y por último no supervisar el aprendizaje de conductores, se está contribuyendo a que ocurran más accidentes de tránsito terrestre.



### 3.3. CADENA DE ACONTECIMIENTOS

La mayoría de los accidentes son vistos a partir de su culminación, ya que si uno es testigo presencial del mismo, por mucho que el investigador se de prisa en llegar al lugar de los hechos, sólo podrá ver lo último sucedido; sin embargo, cuando tenga que explicar o describir el accidentes, tendrá que hacerlo comenzando desde el principio.

Esto representa una dificultad que tiene que vencer el investigador, pudiendo ser mediante varias inspecciones oculares y la reconstrucción del hecho aplicando sus conocimientos profesionales.

El accidente, a pesar de su rapidez, no se produce de manera instantánea, sino que sufre una evolución que se desarrolla en el tiempo y en el espacio, mediante una serie de circunstancias sucesivas que se van encontrando hasta producir el resultado.

El tiempo ha de ser reconstruido a base de "momentos" en los cuales las personas que intervienen en el accidente han debido de obrar de una manera determinada.

En el espacio existirán "áreas" o "zonas" en las que los hechos se producen y dentro de ellos determinados "puntos" en donde situar acciones concretas. Un "momento" y un "punto" será la posición y el conjunto de éstos se denominan *cadena de acontecimientos*.

Podemos distinguir 5 puntos o acontecimientos, que constituyen eslabones que al unirse entre si forman la cadena de acontecimientos. La forma en que tienen lugar estos acontecimientos debe conocerse para poder de esta manera determinar cómo sucedió el accidente además del por qué.

Estos principios son aplicables a cualquier vehículo que figure en un accidente de tránsito múltiple, y aunque en algún vehículo no aparezca algún acontecimiento,

siempre habrá uno para las dos unidades que es el llamado acontecimiento llave o clave.

Es de hacer notar que antes de este acontecimiento existen 2 que tienen efecto antes que suceda, esto son el punto de sorpresa y el punto de no escape. Después del acontecimiento llave aparecen dos más que son el punto de mayor contacto y el punto de descanso.

Si hay dos vehículos en un accidente, habrá dos cadenas de acontecimientos, los que se entrelazan en el punto de colisión donde algunos eslabones resultan de gran importancia para averiguar lo sucedido.

### **3.4. PROCEDIMIENTO BOLIVIANO E INTERNACIONAL**

#### **3.4.1. PUNTO DE SORPRESA**

Llamado también de punto de percepción del peligro. Es el momento en que el conductor o el peatón se dan cuenta o percibe que si existe un peligro inminente, esto no quiere decir que sea exactamente en el instante en que aparece el peligro, pues este puede aparecer sin que el conductor o peatón se dieran cuenta; en algunos accidentes este eslabón no aparece.

Cuando el investigador puede obtener datos de esta fase puede determinar si el conductor o peatón obró correctamente y en qué grado contribuyó a que el accidente se produjera.

Lograda la percepción del peligro el conductor o peatón reacciona ante el estímulo anterior en algunos casos y puede quedar nula por la rapidez de producirse los acontecimientos, llegando en otros casos a no existir, habiendo únicamente percepción (sorpresa) y resultados.

Desde que el usuario se da cuenta del peligro, actúa con el fin de soslayarlo, transcurre un "tiempo" que se llama reacción; este período de tiempo consta de tres periodos:

1. La llegada de los estímulos exteriores al cerebro.
2. La intelección, durante la cual el cerebro, una vez recibidas las sensaciones anteriores por medio de los sentidos, se apercibe del peligro y elabora los medios para soslayarlos.
3. Volición, durante la cual la voluntad del usuario se decide a actuar.

El tiempo de reacción es variable y oscila con arreglo a la edad, al estado físico y al estado psíquico. Se expresa en maniobras de evasión para evitar que el accidente se produzca. Las maniobras evasivas pueden ser:

***a) Maniobras de evasión simples pasivas.*** Tenemos:

- 1) *Tocar la bocina.*- En realidad se descarga la realización de la maniobra en otras personas, advirtiéndola de la existencia posibilidad de un conflicto; incompatible con sordos.
- 2) *Dar destellos de luz.*- Con mayor alcance y con los mismos inconvenientes.

***b) Maniobras de evasión simples activas.*** Tenemos:

- 1) Disminuir la velocidad.- Sino consigue evitar el accidente, aminora sus consecuencias.
- 2) Detención del vehículo.
- 3) Aumentar la velocidad. En ocasiones resulta útil, pero de no lograrse evitar el accidente, aumentará normalmente sus consecuencias.
- 4) Giros a izquierda o derecha. El giro violento paulatino puede soportar ya en si mismo un peligro mucho mas conflictivo.
- 5) Dar marcha atrás o adelante. Estando parado el vehículo.

c) *Maniobras de evasión complejas pasivas y activas.* Resulta de la aplicación conjunta de varias de las anteriores:

Disminuir la velocidad y giro.

Disminución de la velocidad y toque de la bocina.

Disminución de la velocidad y destello

Aumento de velocidad y giro.

Giro y toque de bocina.

**En conclusión:** para terminar este acápite se determina que las causas principales del punto de sorpresa son la distracción, cansancio, velocidad, etc.

### **3.4.2. PUNTO DE NO ESCAPE**

Llamado también punto ineludible o clave. Es el punto en el cual el accidente es inevitable, o sea es el momento en que el conductor no puede hacer nada para evitar el accidente; en todo caso "" único que podría hacer es aminorar las consecuencias del mismo.

En algunos casos el punto de sorpresa y el de no escape coinciden y se confunden, en cuyo caso no existirá maniobra evasiva o bien, será muy corta.

### **3.4.3. ACONTECIMIENTO LLAVE (CLAVE)**

Es el punto de mayor significación porque demuestra culminación del accidente y la presencia de diversos momentos y puntos complementarios hasta la posición del máximo efecto de las unidades de tránsito protagonistas del hecho. Existen dos tipos de acontecimientos llave:

1. Cuando un accidente está representado en el primer contacto entre ambas unidades de tránsito; estos ocurren en la carretera o la berma de la misma, intersección de avenidas y calles en zonas urbanas.

2. Cuando un accidente se ha generado sin haber, hecho contacto entre unidades de tránsito; generalmente ocurren en carreteras, llamase también accidente sin contacto.

#### **3.4.4. PUNTO DE MAYOR CONTACTO**

Llamado también de máxima unión. Este punto tiene lugar después de ocurrir el acontecimiento llave y se caracteriza porque ambas protagonistas recorren un espacio que varia de impulso que traía antes de que el hecho tuviera lugar.

Su observación y estudio son útiles al investigador para efectuar, con el apoyo de otras pruebas, los estimados de velocidad y la participación de diferentes fuerzas determinar si la actuación de las unidades contribuyó o no a que el accidente fuera más grave.

#### **3.4.5. PUNTO DE DESCANSO**

Llamado también de inmovilidad final. Es la posición final y definitiva que adoptan las unidades de tránsito protagonistas de un hecho; vale decir, cuando llega a la inmovilidad del evento.

Para el investigador es muy importante determinar con exactitud esta posición porque servirá de inicio en la investigación del accidente.

### **3.5. CONDICIONES DEL CONDUCTOR Y DEL PEATON**

El conductor conlleva múltiples aspectos cuyo conocimiento es importante para establecer sus condiciones y las conductas que aplica, todo ello orientado a la búsqueda de las causas del accidente.

Donde debemos partir de la definición de conductor según el código de tránsito y su reglamento es “aquella persona que conduce o maneja y tiene el control de un

vehículo motorizado en la vía pública, que controla o maneja un vehículo remolcado por otro o que dirige, maniobra o esta a cargo del manejo de cualquier otro vehículo, de un animal de silla, de tiro o arreo.” (4)

Donde la imprudencia y/o negligencia, tipifican en gran medida, el comportamiento del conductor en el accidente de tránsito. Todo ello aplica un acabado estudio en las pruebas, que permite establecer las reales responsabilidades, tanto del conductor como del peatón.

### **3.5.1. FACULTADES NATURALES**

La conducción de un vehículo motorizado exige una atención distribuida, concreta y definida estando los sentidos concentrados en la acción; de allí que el conductor al estar afectado por un problema hace que los sentimientos concurren a este problema y se "polaricen", desentendiéndose de los demás.

La falta de atención distribuida en la conducción puede ser producto de múltiples circunstancias, siendo cada individuo distinto en el grado de efecto de ella, se produce en casos tales como en problemas económicos, sentimentales, de negocios, etc. Para conducir bien un vehículo motorizado es necesario tener:

1. Optimó tiempo de reacción.
2. Gran capacidad de atención y concentración
3. Coordinación de movimiento.
4. Automatización.
5. Estabilidad nerviosa.
6. Capacidad de observación
7. Apreciación de distancia y velocidades.
8. Agudeza acústica.

---

(4).BOLIVIA, Reglamento de Tránsito, Resolución Suprema No187444 de 8 de junio de 1978, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág. 43

9. Adaptación visual, etc.

### 3.5.2. APTITUDES TÉCNICAS

Es el conjunto de las cualidades de una persona u objeto para servir un determinado fin. Pueden ser naturales o adquiridas mediante un adecuado aprendizaje.

La edad es un factor importante, puesto que tiene incidentes desde variados puntos de vista. Así se puede afirmar, que el individuo menor de 25 años presenta, en general, buena disposición para aprender a conducir, no así el mayor de 60 años. Se considera un conductor experto aquel que ha conducido cinco años ó 100. Kilómetros.

En cuanto al sexo existe la opinión generalizada que no hay diferencia en cuanto a las aptitudes del hombre y la mujer para la conducción, afirmándose que la mujer necesita un segundo más que el hombre para actuar. Asimismo tienen menor fuerza muscular, menos resistencia y menor rapidez para interpretar ciertos movimientos.

**a) Conocimientos de acción evasiva.** Es la acción o conjunto de ellas que cumple el conductor o peatón para evitar que el accidente se produzca, son también conocida como maniobras de emergencia. Entre ellas se pueden citar:

1. *Toque de bocina.*
2. *Disminuir la velocidad.*
3. *Detención*
4. *Aumento de la velocidad.*
5. *Virajes.*
6. *Marcha atrás.*

### **3.5.3. EN CARÁCTER**

Es el rasgo diferencial de las personas que comprende principalmente los hábitos, actitudes mentales y emocionales. El comportamiento deficiente del conductor, que es causa de riesgos de ocurrencia de accidentes de tránsito, puede calificarlo como:

- a. Conductor propenso a los accidentes.
- b. Conductor reincidente.

*El conductor propenso* a los accidentes representa un estado de comportamiento equivalente a riesgo u ocurrencia potencial de aquellos.

*En tanto que, el conductor reincidente* constituye una base probabilística real de accidentes de tránsito.

### **3.5.4 OBSTRUCCIONES VISUALES**

Los obstáculos pueden impedir que un conductor vea otra unidad de tráfico, un peligro potencial o una señal. Las obstrucciones visuales de este tipo son, quizás las trampas más comunes para los conductores imprudentes. El investigador averiguará con exactitud si había o no alguna obstrucción visual.

No aceptará por las buenas las declaraciones de un conductor o testigo en el sentido de que una obstrucción visual contribuyó o no a un accidente. Procurará obtener pruebas que confirmen o descarten tales declaraciones.

Obstrucción visual no es lo mismo que visibilidad reducida. En el caso de visibilidad reducida originada habitualmente por la oscuridad, la nieve, la neblina u otras condiciones atmosféricas, el objeto se hace visible gradualmente a medida que la distancia se va reduciendo.

En cambio, si la falta de visibilidad se debe a un obstáculo, el riesgo puede surgir inopinadamente detrás del mismo.



Existen las siguientes clases de obstrucciones:

*a. Total.* Es capaz de ocultar un vehículo totalmente, por lo que el conductor no puede observar a otro que se acerca.

*b. Parcial.* No oculta al vehículo completamente por lo que puede darse el caso de un chofer al llegar a una intersección de una mirada rápida en ambos sentidos, lo que hace que no vea cosas que con más detenimiento lo hubiera logrado, y como existe en el lugar señales de carretera, postes, etc.; puede tener la impresión de ver claramente el lugar, lo que en realidad podrá ver es sólo parcialmente a través de éstos.

*c. Horizontales.* Los terraplenes edificados arbustos etc., impiden que los carros que se acercan a una intersección o curva pueden verse mutuamente. Cuando ocurre un accidente y se sospecha que fue causa cualquier obstrucción visual, deberá confeccionarse su diagrama en el que se demuestre, cómo se entorpeció la visual, también nos sirve para determinar "el punto sorpresa" .

*d. Verticales.* Están representadas por las crestas de las colinas y en algunas ocasiones por los puentes, que como es sabido, pueden ocultar la presencia de un automóvil que se acerca. Por ello es conveniente estudiar un accidente, en que hay una colisión de frente aunque ocurra en un área relativamente llana; para esto el investigador determinará a que distancia se vieron los vehículos mutuamente.

*e. Durante la noche.* Tanto en verticales como en horizontales, resultan afectadas por la oscuridad. Esta obstrucción visual en algunos casos puede resultar menos peligrosa de noche que de día; tal es el caso resultante del brillo de las luces.

### **3.6. CONDICIONES DEL VEHÍCULO**

El vehículo no es el factor que en mayor número de ocasiones da lugar a un accidente. Pero también es cierto que, es el elemento que en mayor medida sufre las consecuencias del hecho, por su elevada tecnología, esto con lleva que la falta de preparación del personal encargado de la investigación no pueda llevar a cabo en forma eficiente el examen de los órganos del vehículo.

### **3.6.1. CONDICIONES DEL VEHÍCULO ANTES DEL ACCIDENTE**

Todos los estudios coinciden en que el vehículo interviene como causa principal o secundaria de los accidentes en un grado menor que los otros elementos, especialmente como causa única o directa y esto se debe sin duda a importantes mejoras técnicas introducidas en su diseño y construcción. Estas condiciones pueden referirse a:

1. Condición general del vehículo antes del accidente.
2. Obstrucciones visuales en el vehículo, causadas por los pasajeros.
3. Condiciones de partes específicas del vehículo como ser: luces, frenos, bocina, engranaje de transmisión, limpiaparabrisas, puertas y ventanas. Para tránsito existen principales sistemas de la condiciones de un vehículo como ser:

#### **a. Grupo matriz.**

1. Número de motor.
2. Número de cilindros.
3. Tipo de motor.
4. Daños que presenta.

#### **b. Sistema de transmisión.**

1. Mecanismo de embriague.
2. Cambio y caja de velocidades.
3. Eje cardan.
4. Eje tren trasero.
5. Diferencial.
6. Daño que presenta.

#### **c. Sistema de tracción.**

- I. Neumáticos.
2. Cámaras.
3. Masas.
4. Tapas de ruedas.

5. Daños que presenta.

**d. Sistema de suspensión.**

1. Resortes o barras de tensión
2. Amortiguadores.
3. Barras estabilizadoras.
4. Daños que presenta.

**e. Sistema de dirección.**

1. Tipo de dirección (hidráulica o mecánica).
2. Angulo de accionamiento.
3. Eficiencia mecánica.
4. Daños que presenta.

**a. Sistema de frenos**

1. Tipo freno principal (hidráulica, neumática o mecánico).
2. Reacción mecánica del sistema.
3. Grado de eficiencia.
4. Estado de conservación del sistema.
5. Freno de mano y eficiencia.
6. Estado de ductos y flexibles.
7. Daños que presenta.

**g. Sistema eléctrico y de alumbrado.**

1. Sistema eléctrico general.
2. Sistema de alumbrado tanto en el exterior como en el interior.

**3.6.2. PARTES DEL VEHÍCULO QUE SON MÁS PROPENSAS A  
CONTRIBUIR EN EL ACCIDENTE**

**a. Neumáticos.**

**b. Ruedas.** Las ruedas fallan raramente en los coches modernos. Cuando esto ocurre, se produce de ordinario porque se desprenden.

**c. Suspensión.** La suspensión y ballestas, al igual que las ruedas fallan muy raras veces; pero si se rompen, suelen dejar antes del punto llave, marcas visibles en

forma de estrías y restregones de los neumáticos, por la parte que el vehículo sufrió la avería.

**d. Dirección.**

**e. Frenos.**

**f. Motor.** La mayoría de los casos en que el fallo del motor contribuye a los accidentes, se debe a la detención o pérdida de velocidad del motor al terminar la gasolina y quedar el vehículo en tal situación que constituye un peligro en la vía.

**g. Carrocería.** Pueden ser por:

1. Por no quedar bien colocados en su interior los pasajeros o la carga.
2. Falta de mantenimiento de la estructura.

**h. Parabrisas.**

**i. Faros.**

**j. Señales luminosas.**

**k. Bocina.**

**l. Limpia parabrisas.**

**ll. Espejos retrovisores.**

**m. Pasajeros.** Pueden ser:

1. Dificultando la visión del conductor a través del espejo retrovisor y también su visión lateral especialmente en los autobuses cuando los pasajeros permanecen de pie en la plataforma delantera.
2. Obstaculizando al conductor, de ordinario agolpándose en torno a él.
3. Distrayendo al conductor, los niños están particularmente inclinados a hacerlo.
4. Acciones diversas, tales como abrir puertas estando el vehículo en marcha. montar en los estribo del vehículo, sacar los brazos por la ventana o arrojar objetos al exterior. Los pasajeros que fuman, ordinariamente pueden incendiar el vehículo.

**ñ. Cargamentos.** El cargamento contribuye a los accidentes de las siguientes maneras:

### 3.6.3. CONCDICIONES DEL VEHÍCULO DESPUÉS DEL ACCIDENTE

Cuando se observa un vehículo después del accidente deberá examinar los signos que le puedan llevar a conocimiento de los siguientes extremos:

- a. Cómo ocurrió el accidente, es decir la causa directa del mismo.
- b. Por qué ocurrió el accidente es decir las causas mediatas del mismo.
- c. Hay algún defecto en los vehículos que haya contribuido como causa mediata o directa a la producción del accidente.
- d. Qué daños se han producido como consecuencia del accidente?

Habrán daños que los vehículos ya tenían anteriormente y que hay que saber distinguir de los recientes y que no infundan a confusión respecto a la forma en que se produjo el suceso. Estos daños se describen de muy buena forma mediante fotografías tomadas desde el punto adecuado y con el ángulo y separación oportunos. Pueden encontrarse seis clases de daños o averías en los vehículos.

- a. “Procedimiento al accidente pero sin contribuir a él, como son los daños recibidos en anteriores accidentes, y accesorios que no funcionan en el momento del hecho, como los faros en un accidente durante la luz diurna. Estas no esclarecen la causa del mismo.
- b. Precediendo y contribuyendo a él, como es la rotura de la suspensión de una rueda, neumático desinflado, incendio, averías intencionales. Todo esto puede aclarar la causa del accidente.
- c. Durante la colisión, como las abolladuras, cristal roto, partes arrugadas, neumáticos pinchados; todo esto puede revelar algo acerca de cómo ocurrió el accidente.
- d. Después del choque y antes de la posición final puede ser la misma clase de daños que sufrió el vehículo en el impacto. También puede mostrar algo respecto a cómo ocurrió el accidente, especialmente si hay una segunda colisión

- e. En la escena posterior al accidente, como los daños recibidos en maniobras de salvamento, recuperación del vehículo, vandalismo y robo. Esto casi no revela nada acerca del accidente.
- f. Durante la retirada y almacenamiento del vehículo, como las partes separadas y dobladas por motivo del remolque y partes rotas o dobladas en el levantamiento del remolque. Esto puede incluir escoriaciones en la infraestructura y ulteriores daños a los neumáticos desinflados. Esto no revela nada sobre el accidente.”(5)

En este estudio nos interesa principalmente el tercer y cuarto punto de la lista. La primera, quinta y sexta clase de daños, carecen de importancia respecto del accidente, pero a menudo tiene que ser referidos como no contribuyentes al accidente o como que nada aclaran acerca de lo ocurrido. Todas estas seis formas de mal estado pueden existir juntas en un solo vehículo accidentado, pero todas son diferentes, porque se produjeron en distintos momentos y por diversas razones.

#### 3.6.3.1. PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DEL VEHÍCULO

Al investigar un accidente se debe efectuar tan pronto como se pueda la inspección de determinadas partes del vehículo. Se necesita menos de un minuto para observar ciertas condiciones, que más tarde pueden ser útiles para eliminar partes del vehículo como posibles contribuyentes al accidente.

- **OBSERVACIÓN INICIAL.** La observación inicial del vehículo empieza en el momento en que lo ve por primera vez, captando de una mirada la situación general. Si llega a la escena poco después de ocurrir el accidente, el modo de actuar es el siguiente:
  - a. Constatar si existe heridos para evacuarlos.
  - b. Verificar que esté desconectado el sistema de ignición con la finalidad de

---

(5). ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia, Pág.35.

- c. evitar incendios.
- d. Constatar derrame de líquidos y combustible.
- e. Percatarse de la ubicación del vehículo respecto al tráfico vehicular.

- **RECONOCIMIENTO PRELIMINAR** Se deberá:

- a. Observar posición y daños visibles de los vehículos implicados.
- b. Ha sufrido el vehículo algún movimiento desde el sitio en que vino a detenerse.
- c. Funcionan las luces.
- d. Aparte de los neumáticos, hubo alguna otra, parte del vehículo que tuviera contacto con el suelo.
- e. Evaluación de daños de los vehículos; es un buen punto de partida para la investigación
- f. Revisión de los sistemas y ubicación de la caja de cambios.
- g. Análisis de la posición final de los vehículos.
- h. Entrevista a los testigos.

La información que se obtiene observando el vehículo.

- **RECONOCIMIENTO FINAL** .El estudio final del vehículo es más organizado y ampliado después del reconocimiento preliminar, donde se trata de llegar a una conclusión, éstas hipótesis dependerán de un sin fin de cosas de las evidencias que se encuentran en el lugar del hecho.

Se debe tener en cuenta el examen mecánico del vehículo y los datos que sirven como base para una posterior reconstrucción y evitar el arreglo del vehículo con objeto de poder realizar algún otro reconocimiento final adicional.

- **RECONOCIMIENTO TARDÍO** A veces el investigador no llegará a tiempo para reconocer el vehículo en la escena del hecho, el mismo que debe tener en cuenta los siguientes puntos:

- a. Averiguación del estado de los vehículos, después del accidente por medio de testigos.
- b. Informe preliminar del primer policía que llegó al escenario del hecho.
- c. Informe de los responsables del traslado y custodia de los vehículos para establecer daños que podrá sufrir el vehículo después del accidente.

- **DEDUCCIÓN DE LOS DAÑOS** Determinar los siguientes puntos:

- a. Examen de desperfectos. Apareamiento de los daños de un vehículo, con los daños del otro, establecer la velocidad de los vehículos por la cantidad de penetración de un vehículo a otro.  
Establecer si los desperfectos o daños materiales fueron causados por el accidente o fueron anteriores, etc.
- b. Punto de colisión inicial y dirección de fuerza. Por los daños producidos en el armazón del vehículo se puede deducir la dirección de la fuerza que los provocó de un modo muy aproximado. Los daños en partes específicas como parachoques, guardabarros, puertas, cristales, ejes, ruedas, suspensiones y motor; así como también los cortes en los neumáticos, distorsión de armadura y lesiones sufridas por los pasajeros, son fuente de información.
- c. Determinación de la violencia de impacto. Determinar la violencia de la colisión en el momento culminante del accidente, le ayuda a determinar las fuerzas probables con que colisionaron los vehículos. Cuando conozca la posición de los vehículos momento crítico, puede generalmente deducir el ángulo de la colisión y el punto del primer contacto para cada vehículo.

Al estudiar el accidente en el momento de la máxima, violencia, según los investigadores de la División de Accidentes de Tránsito se debe buscar pruebas del movimiento durante el encuentro en forma de rayas, tizaduras o estrías y huellas de arrastre en el pavimento; esto nos sugerirá, de ordinario, las posiciones de los vehículos cuando termina la colisión.



Muchas veces es conveniente medir la distancia desde el suelo a cierto desperfecto para poderlo hermanar con la altura del bastidor de un camión u otro objeto golpeado. Ello ayudará a establecer la posición de los vehículos en colisión, el ángulo de colisión y punto de primer contacto para cada vehículo, especialmente en los accidentes que envuelven a más de dos vehículos que es cuando suelen surgir dudas de cuál vehículo colisionó con cuál. Lo cual nos sirve para determinar.

d. Señales en la calzada. Cuando hay marcas estrías en la calzada, observe atentamente en los vehículos las partes que las marcaron, esta observación se la realiza cuando la grúa levanta el vehículo para remolcarlo. Si la superficie de la calzada o carretera contiene alquitrán o asfalto especialmente cuando se emblandecen por el calor, pueden existir restos de estos materiales en las llantas del vehículo, tomando también fotografías.

Asimismo, se debe buscar tierra, desprendida de los guardafangos de los vehículos, desprendimiento de pintura, fragmentos de vidrio y mica; en caso de atropello se debe tratar de identificar fragmentos de tejidos de las vestimentas manchas hemáticas tejidos celulares cabellos.

### **3.6.4. REGISTRO DE LA INFORMACIÓN DEL ESTADO DEL VEHÍCULO**

Toda la información que se va obteniendo relativa al estado en que se encuentran los vehículos, se debe ir anotando al mismo tiempo que se realiza la inspección, en formularios especiales que el propio investigador haya confeccionado según el método que prefiera seguir. “En general hay cuatro formas de recoger la citada información:

a. Notas suplementarias. Son necesarias para registrar información positiva que no puede ponerse en el parte de accidentes o en el croquis del terreno. Los formularios para estas anotaciones son especialmente útiles para registrar daños a los vehículos porque permiten hacerlo con una escritura muy breve.

- b. Esquemas. Bosquejos especiales de camiones, autobuses, remolques, etc., y demás vehículos no habituales, pueden ser precisos para que muestren las medidas de los desperfectos o partes dañadas o ruinosas. A veces son de mucha utilidad los esbozos de las partes especialmente si tienen que mostrar medidas.
- c. Fotografías. Son muy útiles para registrar daños, porque son difíciles de explicar con palabras. Son de mucha valía como prueba ante los tribunales. Por regla general se requieren dos fotografías por cada vehículo para que se vean los daños globales. En los accidentes que haya probabilidad de litigio, tome desde\_cerca, muy cerca fotografías de partes rotas, señales y marcas en los vehículos, y especialmente de cualquier parte o área del vehículo que haya podido ser un factor contribuyente a la causa del accidente.
- d. Declaraciones. De los conductores, pasajeros y testigos; y de modo particular, de los mecánicos que sacaron o repararon el vehículo, pueden contener informaciones acerca de los daños a los vehículos.”(6)

### **3.7. CONDICIONES DE LA VIA**

La vía constituye el elemento material más fijo, ya que su construcción o modificación requiere períodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas, aunque las carreteras no son el factor más importante en los accidentes de tránsito, es indudable que las mejoras en ellas simplifican la tarea de los conductores y aumentan la seguridad.

El principal problema que las redes viales actuales presentan al tráfico es la desproporción de sus condiciones respecto al progreso técnico sufrido por los vehículos; carreteras antiguas diseñadas y construidas para vehículos de escasa velocidad, carga y dimensiones, hoy resultan insuficientes e incluso peligrosa para la moderna circulación, agravándose, en algunos casos por su mala conservación y mantenimiento.

---

(6).ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002,La Paz-Bolivia, Pág.38.

Según el Código de Tránsito “vía es el lugar acondicionado para la circulación de peatones y vehículos.”(7)

Desde el punto de vista de la investigación del accidente, dentro del factor vía se debe estudiar y considerar principalmente:

- El trazado de la vía.
- La clase de firme.
- Las características de la vía (carretera, autopista, etc.).
- La señalización, que en exceso puede conducir a error, y si no existe o es deficiente puede suponer un peligro.

Dentro del factor vía consideramos además las condiciones ambientales que le afectan de forma fundamental, si bien es digno de destacar que determinadas circunstancias afectan más al propio conductor.

### **3.7.1. CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA**

Las muchas características que presentan las vías en su estructura, hacen que estos influyan en forma determinante en un accidente de tránsito:

- a. Plana. Vía que no presenta dificultades ni estorbos, permitiendo la estabilidad horizontal del vehículo durante la circulación.
- b. Pendiente o gradientes. Es la inclinación del eje de la rasante de una vía con relación a la horizontal (pendiente, repecho y declive).
- c. Velocidad superada o crítica. Es el tratamiento de la vía empleando piedras paralelepípedas que tienen buena duración.
- d. Pavimentación. Se denomina así a las superficie tratada con material perdurable y que permite un tránsito rápido, eficiente y sin polvo.
- e. Ripiadas. Vías que son rellenadas con fragmentos de piedra u otro material, que por lo general se rechaza.

---

(7) BOLIVIA, Reglamento de Tránsito, Resolución Suprema No187444 de 8 de junio de 1978, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág. 46.

### **3.7.2. CAPACIDAD DE LA VÍA.** Tenemos:

- a. Simple. Circulación en vías angostas con un solo sentido.
- b. Doble. Circulación en vías con dos carriles, en doble sentido.
- c. Triple Vías con tres carriles de circulación, pudiendo ser destinados dos carriles en sentido contrario y uno para adelantamiento; o los tres en un solo sentido de circulación.
- d. Múltiples. Son vías compuestas por más de tres carriles de circulación.

**3.7.3. ESTRUCTURA DE LA VÍA.** De acuerdo al material que han sido elaborados:

1. Adoquín
2. Empedrado.
3. Concreto o asfáltico.
4. Tierra o gradilla.
5. Pavimento.

## **3.8. LA VELOCIDAD**

Es la relación entre el espacio recorrido por el vehículo y el tiempo empleado en recorrerlo.

### **3.8.1. CLASES DE VELOCIDAD.** Tenemos las siguientes:

- a. Velocidad máxima. Es aquella desarrollada por un vehículo de acuerdo a la capacidad cinética del mismo, es decir, su límite del vehículo con referencia a su velocidad.
- b. Velocidad media. Es aquella que define la autoridad competente en relación a un tramo de circulación.
- c. Velocidad Superada o crítica. Es aquella que toma o utiliza un vehículo superando la velocidad autorizada.
- d. Velocidad en un punto. Es la que se realiza instantáneamente al pasar por un punto dado.

- e. Velocidad directriz. Es la escogida para proyectar y relacionar entre sí, las características de una vía tal es el caso de los letreros ubicados en la vía de acuerdo a las características del terreno, la velocidad máxima que se puede imprimir.
- f. Velocidad crítica en curvas. Es aquella que un vehículo puede desarrollar en una curva sin roncear o sin salirse de su carril, cuando se supera la velocidad crítica se genera el accidente.

### **3.8.2 CÁLCULO DE LA VELOCIDAD.** Debe considerarse:

- a. **Premisa que se debe tomar en cuenta.** El investigador no debe presentar como prueba una velocidad exacta, siempre establecerá un margen de error de un 10 a 15% sobre la velocidad calculada.
- b. **Factores que intervienen en el cálculo de la velocidad.** Tenemos:
  - 1. Clases de pavimento.
  - 2. Condiciones climatológicas.
  - 3. Pendiente de la carretera.
  - 5. Tipo y marca del vehículo.
  - 6. Sistema de frenos.
  - 7. Neumáticos: estado, dibujo, clase, etc.
  - 8. Carga.
  - 9. Atención del conductor y pericia del mismo.
  - 10. Longitud de las huellas de frenado.
  - 11. Desperfectos de los vehículos y desplazamiento de los mismos sólo en casos de colisión.

### **3.8.3. DETERMINACIÓN DE LA ACCIÓN FRENADA**

La frenada es la acción de frenar, que puede ser mayor, según la intensidad de aplicación de los frenos; pudiendo llegar hasta el bloqueo de la rueda que al no girar deja el rastro de goma fundido en el pavimento, el mismo que recibe el nombre de huella de frenada.

La desaceleración que sufre el vehículo viene directamente relacionada con el sistema empleado y el estado de los frenos.

La presión sobre el pedal del freno afecta al bloqueo de las ruedas, pero una vez que éstas estén bloqueadas, cualquier presión adicional no afectará al factor de adherencia. Las huellas de deslizamiento que indique que las cuatro ruedas quedaron bloqueadas son la prueba de que los frenos son adecuados.

Cuando se observa que sólo hay una huella de frenada, es índice de que dicho costado frena más, el rendimiento total de la misma es menor que en condiciones óptimas.

Para los miembros de tránsito la eficiencia de los frenos “debe estar en relación con el peso de los vehículos. Raras veces se llega al 80%, siendo lo normal 70%. Para la determinación de la velocidad por la huella de frenada se debe tomar en cuenta:

- a. Coeficiente de adherencia del pavimento.
- b. La fuerza de gravedad.
- c. La distancia en metros de la huella de frenada.

#### **3.8.4. APLICACIÓN DE FÓRMULAS**

Especialistas de la Unidad Operativa de Tránsito realizan la aplicación de formulas para determinar la velocidad de un vehículo que ocasiono un hecho o accidente de tránsito. Tenemos:

- a. **Formula general.** Plano horizontal:

$$V = \sqrt{2 \times g \times cf \times d}$$

Donde :      V      =      velocidad  
                  2      =      constante  
                  g      =      fuerza de gravedad (9,8 m/s<sup>2</sup>).  
                  cf     =      coeficiente de adherencia.  
                  d      =      distancia de la huella de frenado en metros.

- O también:

- 

Donde      :

$$V = \sqrt{15,9 \cdot V \cdot cf \cdot d}$$

15,9    =    constante  
           cf    =    coeficiente de adherencia.  
           d    =    distancias de la huella de frenos en metros.

- 

- 

**b. Para plano inclinado.**

---


$$V = \sqrt{2g \cdot cf \cdot d \cdot \alpha}$$

Donde :      alfa =    ángulo de inclinación

## **CAPITULO IV**

### **SECUELAS FÍSICAS Y PSÍQUICAS QUE CAUSAN LOS MECANISMOS PRODUCTORES DE LESIONES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO, Y MEDIOS DE PRUEBA**

En este capítulo he tratado de introducir cómo un accidente de tránsito configura un acontecer traumático cuya significación deriva del hecho de que éste impacta de forma abrupta y excesiva sobre una persona ya sea de forma física y psíquica.

Donde un accidente de tránsito al producir algún tipo de incapacidad física del individuo lesiona su integridad psíquica llegando a originar un efecto patógeno, que esta en directa relación con el valor significativo de la zona afectada donde sin no producen efectos duraderos los cuales se logran compensar con el tiempo dejan algún nivel de alteración psíquica.

Son por estas razones que introduzco este capítulo a mi tesis para dar a conocer que un accidente o hecho de tránsito no es algo que se debe tomarse a la ligera ya que el mismo trae consecuencias para la persona que sufrió un hecho de tránsito. Donde al momento de hacer la calificación de responsabilidad del autor servirá como medios de prueba y coadyuvará para la reconstrucción del accidente.

#### **4.1. MEDICINA LEGAL EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

En casos de accidentes de tránsito donde a consecuencia de este existan personas fallecidas, heridas o con lesiones físicas graves, el médico forense intervendrá a objeto de evaluar ya sea la causa del fallecimiento, evaluar las lesiones y el tiempo de impedimento; esto con el fin de asignar responsabilidades a los supuestos autores del hecho.



Para este caso, el médico forense, evacuará el informe médico legal a solicitud del oficial asignado al caso; este documento es entre nosotros, un documento escrito concerniente a un hecho médico judicial.

- a. Funcionarios de la Policía Técnica Judicial.
- b. Organismo Operativo de Tránsito.
- c. Ministerio Público.
- d. Jueces de instancia.

Su importancia es tan grande que en oportunidades es capaz de inclinar la balanza de justicia en favor o en contra del acusado, pudiendo hacer variar a los autores de procesamiento a de sobreseimiento, como así también algunas sentencias judiciales que se basan en esta singular pieza jurídica.

El informe médico legal que se encontrará inserto en las Diligencias de Policía Judicial con relación a un accidente de Tránsito, posteriormente será remitido a los administradores de justicia; debe ser claro y conciso, redactado en un lenguaje comprensible para los juzgadores y cuyas conclusiones sean científicas, lógicas, prudentes y basadas en los hechos observables.

El informe médico legal se redacta en papel sellado. Generalmente el médico forense hace la evaluación a las personas fallecidas o personas heridas que presentan lesiones graves, posterior al accidente.

## **4.2. MECANISMOS PRODUCTORES DE LESIONES**

Entre estos están los siguientes:

- 1. Choque o colisión.** Por un vehículo o dos en igual dirección o contraria a uno determinado.
- 2. Aplastamiento.** Entre vehículos y piso.

3. **Sección o descuartizamiento.** Cuando se produce la pérdida de un miembro del cuerpo humano.
4. **Caída o derribamiento.** Cuando la persona por causa del choque con el, vehículo impacta con el piso.
5. **Emparedamiento.** Entre vehículo y plano vertical (pared).
6. **Proyección o lanzamiento.** Por el impacto con el vehículo la persona es expulsado del punto donde se encontraba.
7. **Arrastre.** Cuando un vehículo en movimiento toma contacto con el peatón llevándolo una distancia considerable desde el punto donde se encontraba el peatón.
8. **Arrollamiento.** Cuando un vehículo en movimiento toma contacto con un peatón, el mismo que es arrollado con baja del motorizado, llevándolo una distancia considerable o en su defecto después pasando por encima del cuerpo
9. **Desgarramiento.**
10. **Arrancamiento.** Es la pérdida de un órgano del cuerpo humano.

### 4.3. FASES DEL ATROPELLAMIENTO

Las fases las podemos considerar en el atropello, denominado así al conjunto de contusiones que recibe el cuerpo por la acción de un vehículo en movimiento y es como se puede mencionar cuatro fases en las que están:

1. Fase primera o de choque.
2. Fase segunda o de caída.
3. Fase tercera o de aplastamiento.
4. Fase cuarta o de arrastre. ( 1 )

En conclusión podemos decir si todas las fases están presentes diremos que el atropello típico es completo y si falta una o mas diremos que es incompleto (el atropello es típico cuando interviene dos vehículos).

---

(1). ACHAVAL ALFREDO, Manual de Medicina Legal, 2da Edición, Ed. Abelleo –Perrot, Buenos Aires –Argentina, Pág.

## 4.4. LESIONES EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Pueden llegar a ser internas o externas llegando a dividirse en las últimas en osteoarticulares y viscerales.

### 4.4.1. LESIONES EXTERNAS

En estas podemos encontrar las siguientes:

1. *Excoriaciones*. Placas apergaminadas estriadas, debido a los neumáticos y sus dibujos, lesiones de arrastre por el pavimento.
2. *Heridas punzantes*. Están las cortantes, contusas, etc.
3. *Heridas en brecha*. Producidas por gran fuerza por el choque y por filo son en su mayoría rutilantes.
4. *Signo traumático de piga*. En el cual hay huellas de choque sucesivo es decir dos zonas de contusiones y una libre entre ambas.

### 4.4.2. LESIONES OSTEOARTICULARES

En este tipo de lesiones se encuentran las siguientes:

**1) LUXACIONES.** Desplazamiento patológico de los huesos que forman una articulación. Es cuando una articulación se sale de su sitio de forma completa.

Cuando esta salida ha sido incompleta y mantiene de alguna manera alguna congruencia articular es decir una coincidencia de las caras articulares se llama subluxación. (2)

---

(2). CABO PRANA JUAN ANTONIO, Valoración de las lesiones causadas a las personas en accidentes de circulación, 2da Edición, Ed. Masson, Barcelona, Pag. 127

**2) FRACTURAS.** Rotura en un hueso o en un cartílago osificado. Las fracturas simples o cerradas no son visibles en el exterior. Las fracturas complicadas o abiertas implican la solución de continuidad de la piel por lo que es frecuente la exposición del hueso. (3)

**3) AMPUTACIONES.** En una operación quirúrgica, quitar un órgano o una formación patológica. (4)

**4) ABULSION DE MIEMBRO.** La pérdida de un miembro del órgano. (5)

#### **4.5. LESIONES VISERALES**

Las cuales fueron clasificadas de la siguiente manera:

**1. Tipo craneal.** Son las que provocan mayor número de muerte

**2. Tipo torácicos.**

**3. Tipo abdominal.**

**4. Tipo toraxcoabdominal.**

**5. Tipo con aplastamiento de las extremidades.**

**6. Tipo magullamiento de todo el cuerpo** (despedazamiento).

#### **4.6. TIPOS DE TRAUMATISMO QUE SUFRE EL AUTOMOVILISTA**

En este tipo de traumatismo se puede mencionar las ocasionadas por artefactos o zonas del vehículo salvo en casos del que cae del mismo.

En cambio el motociclista sufre más lesiones por zonas ajenas al vehículo que por este.

---

(3);(4);(5). CABO PRANA JUAN ANTONIO, Valoración de las lesiones causadas a las personas en accidentes de circulación, 2da Edición, Ed. Masson, Barcelona, Pág. 130,131.

#### **4.7. AGRAVE DE LAS LESIONES POR MOTIVO DE TRANSPORTE**

En las que podemos mencionar las siguientes:

1. Shock. En especial en multifracturados
2. Asfixia. Por contenido gástrico sangre en
3. Los colocados de cubito dorsal.
4. Fracturas expuestas con fragmentos agudos.
5. Nuevas lesiones al extraerlo como desgarros
6. Compresiones medulares.

#### **4.8. IMPACTO PSÍQUICO EN UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

En este punto según el autor Ghersi los traumas psíquicos pueden ir desde una depresión leve como rápida reorganización de los mecanismos defensivos hasta un verdadero derrumbe psíquico cuando el sujeto no logra sobreponerse a la trauma. En esta última circunstancia se pueden presentar situaciones melancólicas (apatía, desinterés, ideación de suicidio), o bien reacciones paranoicas (agresividad, cambio de conductas como el evitativo).

#### **4.9. SINTOMATOLOGÍA PSÍQUICA DERIVADA DEL ACCIDENTE DE TRÁNSITO**

Enumeraremos sin ánimo de clasificar los diversos síntomas que observan en la parte clínica a partir de accidentes violentos. Donde estos síntomas se pueden presentar aisladamente o combinados siendo necesarios categorizarlos en la relación con la personalidad de quienes lo padecen así con las variables sociales y familiares.

**1) ANGUSTIA.-** Se incrementa luego de un accidente pudiendo presentarse como una angustia difusa o flotante es decir sin estar ligada a ningún a ningún síntoma o situación particular.

La víctima del accidente se muestra inquieta, invadida por una angustia vaga y por correlatos somáticos como la sudoración, transpiración, temblores, enrojecimientos un modo frecuente de aparición de la angustia es el configurado con las alteraciones del sueño.

**2) ALTERACIONES EL SUEÑO.-** El insomnio puede consistir en dificultad para conciliar el sueño o bien en un sueño ligero o de breve duración. Donde las pesadillas y los sueños repetitivos de angustia intentan fallidamente elaborar el hecho traumático por lo que el paciente sueña una y otra vez con el accidente.

**3) ACTUACIONES ANTISOCIALES.-** Las personalidades actuadoras buscan transformar la pasividad del trauma a través de la acción violenta, que tiende a hacerle padecer a otros el daño sufrido por el. Este procedimiento psíquico explica las frecuentes actitudes antisociales de aquellos que de habiendo padecido como víctimas un accidente de tránsito se transforman en victimarios agresivos.

**4) ALTERACIONES EN LA VIDA SEXUAL.-** Todo aquel que a padecido un accidente evidencia disturbios transitorios o definitivos en su vida sexual. Donde la intensa angustia de castración que se moviliza con la herida corporal del accidente no puede sino producir desequilibrio que van desde la impotencia extrema a un ligero desinterés sexual.

**5) AMNESIAS HISTÉRICAS.-** Frecuentemente las víctimas olvidan las circunstancias del accidente buscando defenderse de este modo de una experiencia penosa.

**6) ALUCINACIONES O DELIRIOS.-** Cuando se produce la amputación de un miembro se desencadenan severos trastornos de la personalidad tales como las

alucinaciones del miembro fantasma esto consta en que la víctima suele tener dolores y fuertes molestias en un órgano que ya perdió.

#### **4.10. INFORME PERICIAL, CONSIDERACIONES DIAGNOSTICAS Y EVALUACIÓN CLINICA**

Según el autor Ghersi “un informe pericial en relación a un accidentado, tendiente a evaluar el grado de injuria y el impacto psicológico de un hecho traumático debe contener necesariamente lo siguiente:

- 1) Un informe sobre la personalidad psicológica del sujeto en el que se debe escribir el tipo de estructura prevaleciente es decir, si se trata de un neurótico, de un perverso o de un psicótico. El diagnóstico estructural es de interés dado que permite prever los modos de reacción posibles frente a un trauma, los beneficios directos e indirectos que lo mismo pudiera obtener, los grados de simulación.
- 2) Las condiciones psicosociales e individuales en las cuales se produce un accidente, esto es las condicionantes más profundos que lo acompañan aun que lo determinan. Donde debemos indagar en la historias vital del sujeto en los momentos de crisis personal o familiar en las cuales se inscribe cualquier conducta de la persona.”(6)

#### **4.11. CONCLUSIÓN**

Habiendo investigado lo referente a las lesiones que se producen en hechos y accidentes de tránsito llego a la conclusión: ***“Que cada vez se hace más imperioso y difícil investigar las causas de un accidente de tránsito, como evaluar el grado de repercusión emocional como físico que todo accidente genera, donde con la investigación realizada se pueda contribuir a que mejoren y sean mas justas las***

---

(6). GHERSI CARLOS A., Impacto Psicológico en un Accidente Automovilístico, 2da Edición, Ed. Universidad, Buenos Aires-Argentina, 2000, Pág. 32.

*calificaciones de responsabilidad para el que ha cometido un hecho o accidente de tránsito.”*

## **4.12. PRUEBA**

Para el Diccionario Académico de la Lengua la prueba es la razón, argumento, instrumento, u otro medio con que se pretende mostrar y hacer patente la verdad o falsedad de una cosa para los diferentes campos del saber humano en las ciencia y las artes”; Restringida al Derecho es la “justificación de la verdad de los hechos controvertidos en el juicio, hecha por los medios que autoriza y reconoce por eficaces la ley”.

Otra definición es que la prueba es un conjunto de actuaciones que dentro de un juicio, cualquiera sea su índole, se encaminan a demostrar la verdad o la falsedad de los hechos aducidos por cada uno de las partes, en defensa y sus respectivas proyecciones litigiosas.

Toda prueba comprende dos hechos:

- a. El hecho principal, o sea aquel cuya existencia se trata de probar.
- b. El hecho probatorio es el que se emplea para demostrar la afirmativa o negativa del hecho principal.

### **4.12.1. CLASES DE PRUEBAS.** Tenemos:

**a) PRUEBA TESTIFICAL.** Las partes podrán ofrecer prueba testifical ilimitada de cargo y descargo, en cuanto a número de acuerdo a las disposiciones que establece el Código de Procedimiento Penal.

La prueba testifical son aquellas declaraciones manifestadas por testigos que presenciaron un hecho de tránsito.



**b) PRUEBA DOCUMENTAL.** Son todos aquellos documentos presentados por ambas partes de cargo y de descargo, que puedan conducir al conocimiento y descubrimiento de la verdad.

Es la representación del acontecer humano y queda plasmado en el documento. Pueden ser manuscritos, impresos, fotografías, representaciones gráficas y medios que contienen registro de sucesos, imágenes.

**c) PRUEBA MATERIAL.** Es algo material analizado técnica y científicamente, y que sirve para ser llevado a rango de prueba material. Es el resultado del estudio de la evidencia. En las cuales tenemos:

- **Medición y diagramas.** Las mediciones precisas nos ayudan a fijar todas las evidencias en el escenario de un hecho, que nos sirven para determinar la dinámica del accidente y poder exponer en el desarrollo de la reconstrucción; dichas mediciones deberán ser insertadas en diagramas en una escala determinada, tomando en cuenta puntos fijos del escenario del hecho.

Con frecuencia, unas pocas mediciones hechas con rapidez y facilidad, harán innecesarias costosas fotografías y ahorran un tiempo precioso que puede ser necesario para el interrogatorio de testigos y conductores con respecto a la ubicación de las cosas en la escena. Los planos y diagramas dibujados a escala son muy persuasivos al presentarlos, ante el tribunal. Las mediciones y los planos empleados en la investigación de accidentes se hacen en tres etapas:

- a. Mediciones urgentes en la escena para localizar los objetos que pueden desaparecer o ser trasladados.
- b. Las mediciones adicionales de situación para efectuar planos y diagramas a escala, realizadas generalmente por investigadores son especialmente aptos para

estos. Realizar un croquis adicional mostrando las posiciones y dimensiones de los objetos permanentes es una buena forma de evitar que el pequeño croquis del terreno llegue a ser confuso por atiborramiento de datos.

c. Dibujo del plano o diagrama a base de las medidas tomadas y situar en él los objetos, o señales que había en la escena.

Las clases de accidentes que requieren mediciones son:

1. Todos los accidentes mortales.
2. Accidentes con gran número de vehículos implicados o con gran cantidad de personas heridas.
3. En aquellos que existan huellas de neumáticos o que haya otro tipo de huellas en la vía, surcos, arañazos, etc.
4. Accidentes en los que el vehículo se sale de la calzada.
5. Accidentes que incluyen obstrucciones visuales en el exterior del vehículo.
6. Accidentes graves y extravagantes que no se llegan a comprender.

Lo que requiere ser medido:

- a. Los lugares donde fueron a parar los vehículos después la colisión.
- b. Los lugares donde yacen las personas muertas o heridas después del accidente.
- c. Todo lo que indique el punto de contacto.
  - **Marcas en el pavimento.** Dentro del análisis del terreno se puede anotar los siguientes indicios encontrados sobre el pavimento:
    - a. Partes y piezas de vehículos.
    - b. Fluidos de vehículo.
    - c. Carga.
    - d. Manchas de sangre.
    - e. Huellas de frenado y ronco.
    - f. Huellas de arrastre (arañazos).

- g. Raspaduras.
- h. Desgarrones longitudinales y transversales.

**-Marcas de neumáticos.** Adoptaremos la clasificación de Chamorro Zanaldi y Banitini:

**a. Rodaje libre.** Tenemos:

1. Impresiones. Huellas que deja en el pavimento.
2. Depósitos. Material suelto o blando que recogen en la ranura de su trilla.
3. Improntas. Barro que recoge en su trilla y deja en el pavimento.

**b. Rodaje a velocidad distinta al desplazamiento.**

1. Señales de aceleración. Patinazo.
2. Señales de desaceleración. Frenado.
3. Derrapes. En las curvas o cambios de dirección violenta

**c. Frenazos.** Tenemos:

1. Huellas de caucho fundido.
2. Interrupción en las huellas.
  - a. Al paso de una o varias ruedas sobre un desnivel en la carretera. Como pequeñas lomas.
  - b. Un defecto del freno, que no ejerce igual presión sobre todo el tambor.
  - c. La interrupción de la acción del conductor sobre el pedal del freno.
3. Surcos. Tierra, arena y nieve.
4. Otras huellas.
  - a. Raspaduras del movimiento.
  - b. Raspaduras de goma.
  - c. Barreduras (en pavimento polvoriento).
  - d. Enjuagados (secado del pavimento húmedo).
  - e. Embarraduras.

**-RESTOS** .Tenemos:

- a. Residuos de la parte inferior de los vehículos.
- b. Partes o piezas de los mismos.

- c. Fluidos del vehículo .Agua del radiador, aceite, líquido de freno, ácido de batería.
- d. Cargamento líquido que lleva el vehículo.
- e. Cargamento sólido
- f. Materiales de la carretera.
- g. Sangre y ropas.

- **DAÑOS A OBJETOS FIJOS.** Tenemos:

- a. Vallas protectoras.
- b. Barandillas.
- c. Cercas.
- d. Señales.
- e. Postes
- f. Pretilos
- g. Mojones

- **DAÑOS EN LOS VEHÍCULOS.** Dentro del análisis de daños materiales que sufre un vehículo, pueden ser los siguientes:

**a. Ralladuras.** Constituidas por rayas que pueden ser longitudinales de escasa profundidad que comprometen la pintura y a veces el antióxido.

**b.Hendiduras.** Rayas profundas generalmente longitudinales que afectan las planchas del forro de la carrocería.

- a. Raspado o roce. Se produce por roce de dos cuerpos o planchas, suele desprender la pintura.
- b. Hundimiento. Es la deformación consecuencia de la compresión en otra parte.
- c. Abolladura. Es un hundimiento de la placa metálica que produce diversos entrantes y salientes en la superficie, de manera que presenta espacios cóncavos y convexos por impacto.
- d. Desplazamiento. Es el desalojo de un objeto del lugar de

donde normalmente va colocado.

- e. Desalojo. Es cuando la plancha se sale total o parcialmente del armazón que la contiene.
- f. Roturas. Es el corte limpio sin surcos.
- g. Fracturas. Ruptura que puede ser total o parcial, los cortes de las piezas están limpios, producidas por esfuerzo estático o dinámico, por el uso (se produce al fatigarse las barras hasta romperse, sus bordes presentan limados, lisos y suaves, a veces con demostraciones de polvo, óxido, aceites, etc.).

**d) PRUEBA PERICIAL**. Es el conjunto de pruebas elaboradas por Peritos en la materia, que sirve de elemento de convicción y que requieren conocimientos especializados que ayudan y facilitan a la autoridad competente la interpretación de la prueba analizada.

Referente a este tipo de prueba nuestro Código de Procedimiento Penal menciona:

*“Art.13° CPP Legalidad de la prueba. Los elementos de prueba sólo tendrán valor si han sido obtenidos por medios lícitos e incorporados al proceso conforme a las disposiciones de la Constitución Política del Estado y de este Código.*

No tendrá valor la prueba obtenida mediante torturas, malos tratos, coacciones, amenazas, engaños o violación de los derechos fundamentales de las personas, ni la obtenida en virtud de información originada en un procedimiento o medio ilícito.

*Art.205° Peritos. Serán designados peritos quienes, según reglamentación estatal, acrediten idoneidad en la materia. Si la ciencia, técnica o arte no está reglamentada o si no es posible contar con un perito en el lugar del proceso, se designará a una persona de idoneidad manifiesta. Las reglas de este Título regirán para los traductores e intérpretes.”(7)*

---

(7). BOLIVIA. Código de Procedimiento Penal, Ley No.1970 de 25 de marzo de 1999, U.P.S. Editorial s.r.l., La Paz-Bolivia, 2005, Pág. 69

- **INFORMES DE LABORATORIO.** Son emitidos por el Laboratorio Criminalístico o de ALCOHOLEMIA con referencia a las evidencias recogidas en el lugar del accidente que necesitan ser analizadas y comparadas con los elementos de tránsito protagonistas del accidente, vestimentas, restos de vehículos, etc.; en otros casos necesitan ser analizadas para establecer su contenido, así como en los casos de influencia alcohólica o de drogas.
- **INFORME MÉDICO - LEGAL.** En los accidentes que presentan lesiones físicas es necesario la participación del médico forense, quien practicará el RECONOCIMIENTO LEGAL y emitirá el informe establecido con precisión la CAUSA – NATURALEZA – Y LA GRAVEDAD de las mismas y sus consecuencias permanentes o transitorias.

Es así que en el Art.206º(CPP)Examen médico. El fiscal ordenará la realización de exámenes médico forenses del imputado o de la víctima, cuando éstos sean necesarios para la investigación del hecho denunciado, los que se llevarán a cabo preservando la salud y el pudor del examinando. Al acto sólo podrá asistir el abogado o una persona de confianza del examinado, quien será advertido previamente de tal derecho.

- **INFORME DE PERITAJE.** Es el conjunto de OPINIONES PERICIALES que requiere conocimientos especializados cuyo informe permitirá ayudar la interpretación del elemento de convicción

**E) PRUEBA CONFIRMATORIA.** Es la reconstrucción del accidente denominada también CONFIRMACIÓN de las pruebas ya existentes en autos que sirven para establecer la veracidad de las declaraciones por los testigos presenciales o por los protagonistas del accidente y la cadena de acontecimientos en sus distintos puntos, la dinámica del hecho, etc.

Art.179º. Inspección ocular y reconstrucción. El fiscal, juez o tribunal podrán ordenar la inspección ocular y/o la reconstrucción del hecho, de acuerdo con las

declaraciones recibidas y otros elementos de convicción, para comprobar si se efectuó o pudo efectuarse de un modo determinado.

Si el imputado decide voluntariamente participar en la reconstrucción regirán las reglas previstas para su declaración. Su negativa a participar no impedirá la realización del acto. Para la participación de testigos, peritos e intérpretes, regirán las disposiciones establecidas en este código.

Al determinar las modalidades de la reconstrucción, el fiscal, juez o tribunal dispondrán lo que sea oportuno a fin de que ésta se desarrolle en forma tal que no ofenda o ponga en peligro la integridad de las personas o la seguridad pública. De todo lo actuado se elaborará acta, que será firmada por los intervinientes, dejando constancia de los que no quisieron o no pudieron hacerlo.

## **CAPITULO V**

### **LA RESPONSABILIDAD PENAL Y APLICACIÓN DE LA LEY EN HECHOS DE TRÁNSITO**

La circulación de vehículos automotores es una actividad que por ser riesgosa, compromete y con mucha frecuencia, produce hechos y accidentes de tránsito, cuyos resultados se traducen en daños a las personas y cosas; acontecimientos a los que estamos expuestos todos como: conductores, ocupantes de vehículos o como transeúntes de las vías.

El presente capítulo es hablar sobre la responsabilidad del autor que cometió el hecho de tránsito y como la autoridad jurisdiccional debe valorar varios aspectos para llegar a la calificación de responsabilidad penal haciendo mención a la normativa de nuestras leyes en este tipo de casos.

#### **5.1 DEFINICIÓN DE RESPONSABILIDAD**

Para hablar de este punto debemos partir que es la responsabilidad para el profesor Alfonso Reyes el termino responsabilidad debía entenderse como sujeción del agente a las consecuencias jurídicas del hecho punible cometido.

Considerando el tema desde el punto de vista del Derecho Penal la responsabilidad “es la que se desprende de la ejecución de actos penalmente sancionables y que tiene dos manifestaciones la que recae en la persona del autor del delito y que puede afectar su vida, donde la pena de muerte subsiste, su libertad, su capacidad civil o su patrimonio, y la que civilmente recae sobre el autor de la infracción, por vía de reparación del agravio material o moral que haya causado”. (1)



---

(1). OSSORIO MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas, 27ª Edición, Editorial Heliasta, 2007, Pág. 877.

Es así que llegamos a la definición de responsabilidad penal “es un acto u omisión penado por la ley y realizado por persona imputable, culpable o carente de excusa voluntaria. La cual se traduce en la aplicación de la pena. Suele llevar consigo de haber ocasionado daños o perjuicios, la responsabilidad civil”. (2)

## **5.2. CONDICIONES GENERALES DE RESPONSABILIDAD**

Para el autor Carlos Santiago Nino “subsume dos elementos de todo delito en dos categorías para llegar a condiciones de responsabilidad:

1) El primero comprende todas las circunstancias de hecho y externas requeridas para imponer responsabilidad penal.

Este primer elemento abarca absolutamente todas las circunstancias no psíquicas que sean condición de responsabilidad criminal independiente de la actitud subjetiva que el agente debe tener respecto de ellas.

2) Abarca las condiciones de carácter subjetivo y anímico es una noción a la que se recurre para destacar la necesidad de un acto externo voluntario.” (3)

Después de tocar estos dos puntos debemos hablar de la adjudicación de la responsabilidad penal donde para el mismo autor se partirá de dos principios:

De que la pena debe ser un medio racional de proteger a la sociedad contra males mayores.

I el principio de asunción de la pena o sea el principio de que el destinatario de la pena debe haber consentido la responsabilidad penal emergente de su acto.

---

(2). OSSORIO MANUEL, Diccionario de Ciencias Jurídicas y Políticas, 27ª Edición, Editorial Heliasta, 2007, Pág. 877, 878.

(3). NINO CARLOS SANTIAGO, Los límites de la Responsabilidad Penal, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1980, Págs.107-108.

### **5.3. RESPONSABILIDAD EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

En accidentes donde haya solamente daños materiales en los vehículos o bienes, y estos no sean de gravedad, serán de conocimiento del Organismo Operativo de Tránsito, quien previa investigación del hecho, resolverá la reparación de los vehículos o cosas que hubieran resultado dañadas más la indemnización por perjuicios.

Cuando los daños sean de gravedad y de mucha cuantía, la Policía de Tránsito, aún de oficio declinará su jurisdicción remitiendo obrados a la justicia ordinaria; en lo referido a este artículo.

Transito puede conocer y resolver las demandas y declaraciones cuya cuantía sobrepase los Sus. 2.000, únicamente cuando las partes mediante declaración expresa, se sometan voluntariamente a su jurisdicción y competencia que se comprometan a respetar y cumplir los fallos.

Si el accidente es grave con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

#### **5.3.1. ACCIDENTES DE TRÁNSITO DONDE EL PEATÓN PRODUCE SITUACIONES ACTIVAS COMO PASIVAS**

##### **5.3.1.1. DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR**

Se debe recordar que el conductor por ser tal ostenta la calidad de guardián del automotor. Por tanto se le aplican todas las consecuencias en cuanto a fundamentos y eximentes de la responsabilidad como guardián del vehículo.

El incumplimiento de las normas de tránsito el cual cause daños a otros vehículos los reafirma en dos factores: 1) el objetivo; 2) la contravención como antijuricidad culpable en el factor subjetivo

#### **5.3.1.2. EXIMENTES DE LA RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR**

Según el autor Ghersi entre los eximentes propios de conductor además de guardián solo pueden ser aquellos que condiciones de tal forma su posibilidad de manejo que lo hagan impropio a su función; Ej. : Cuando tiene que realizar maniobras bruscas derivadas de hechos de fuerza, de seguridad; cuando tiene que dar paso a una patrulla o ambulancia el cual le obliga hacer una maniobra para dar paso a dichas movilidades; también cuando encuentran obstáculos repentinos.

Existen también excepciones precisamente cuando se introducen situaciones de causalidad o culpabilidad del peatón.

#### **5.3.1.3. LA CONDUCTA PASIVA DEL PEATÓN RESPECTO AL ACCIDENTE**

En esta situación el accidente es donde el peatón sufre las consecuencias de un hecho de tránsito, Ej.: donde un automotor que se desplaza sin verificar si los frenos se encuentran en buen estado llevando así una falla mecánica, o por un exceso de velocidad sobre la calle o avenida o carretera resulta dañado el peatón.

Nuestro Código de Tránsito hace mención acerca de la responsabilidad del conductor:

**Artículo 164 (Responsabilidad del Conductor):** Cuando un accidente ocurra en una bocacalle o franja de seguridad, entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del conductor.

De tal forma que frente al peatón damnificado opera la responsabilidad tanto civil y penal en caso de muerte y lesiones graves y gravísimas para el conductor del automóvil el cual ocasiono el accidente. El peatón, en este supuesto, necesita acreditar su situación de pasividad y la relación de causalidad del daño con el impacto del automotor.

Como el autor Ghersi menciona “que a pesar de esta situación de pasividad el peatón introduzca un elemento que debe considerarse en la causalidad del accidente, denominado causalidad por omisión, observar una distancia prudencial del vehículo para cruzar en zonas que no existen señalización peatonal o de semáforos”. (4)

En donde el hecho es determinar si esta situación tiene o no incidencia causal en el acaecimiento del accidente de tránsito.

#### 5.3.1.4. LA CONDUCTA ACTIVA DEL PEATÓN RESPECTO AL ACCIDENTE

En este supuesto según el autor Ghersi “hay una situación de cocausalidad pues hay un entrecruzamiento de causalidades activas que llegaría a ser el desplazamiento del automotor y la acción de peatón en la mitad de la calle o avenida”. (5)

Implica que ambos factores son determinantes para que se produzca el accidente de tránsito donde el peatón llega a ser culpable del accidente, Ej.: la ebriedad del peatón que es un factor que debe ser tomado en cuenta para declarar la culpa, o que haga caso omiso a las disposiciones del código de tránsito y su reglamento como cruzar la calle o avenida estando el semáforo en luz verde en un flujo vehicular masivo.

Nuestro Código de Tránsito menciona sobre este aspecto cuando el hecho de tránsito es ocasionado por el peatón:

**Artículo 165 (Responsabilidad del peatón):** Cuando el accidente ocurra en la calzada entre un peatón y un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón.

---

(4). GHERSI CARLOS A., Accidentes de Tránsito Derecho y Reparación de Daños, Editorial Universidad, Parte Primera, 2da Edición, Buenos Aires-Argentina, 1998, Pág.72

(5). GHERSI CARLOS A., Accidentes de Tránsito Derecho y Reparación de Daños, Editorial Universidad, Parte Primera, 2da Edición, Buenos Aires-Argentina, 1998, Pág.73

## **5.4. ASPECTOS PARA LLEGAR A LA RESPONSABILIDAD EN UN HECHO DE TRÁNSITO**

En este punto veremos los aspectos que se debe tomar en cuenta para que el administrador de justicia pueda llegar a la calificación de una responsabilidad en un hecho de tránsito.

1. Verdad histórica del hecho.
2. Personalidad del imputado
3. La responsabilidad

### **5.4.1. VERDAD HISTORICA DEL HECHO**

Debemos partir que la misma no prueba la responsabilidad del imputado por que toda la investigación que realicé el investigador de tránsito será para llegar a establecer lo que paso el momento del hecho de tránsito lo cual permitirá dar con las circunstancias y causas del accidente, para luego brindar información técnica y profesional a la autoridad competente para que este en base al informe determine las responsabilidades, es por eso que la labor del investigador de tránsito esta orientada a realizarse de una forma eficiente para lograr su fin ultimo que es “AVERIGUAR LA VERDAD DEL HECHO DE TRÁNSITO”.

### **5.4.2. PERSONALIDAD DEL IMPUTADO**

No hay un concepto unitario de personalidad. Desde una perspectiva descriptiva, Prince expresa que "personalidad es el conjunto de disposiciones, impulsos, tendencias, apetencias e instintos innatos del individuo, unidos a las disposiciones y tendencias adquiridas por la experiencia".

Desde una concepción dinámica, Cantril considera que el "comportamiento del individuo es el producto de la situación y la contribución que las creencias, actitudes

e inclinaciones del sujeto aportan a la situación concreta dada". En esta línea de pensamiento, Fulgrave considera que el hombre no sólo acciona, también casi siempre reacciona, con arreglo a esta fórmula:

Conducta = personalidad + situación.

Conforme a esto, Gemelli, considera que "sólo quien valora actitudes, los rasgos, las disposiciones, las inclinaciones y examina a aquel sujeto dentro del ambiente interindividual, puede llegar a una diagnosis de su personalidad y percatarse de las razones que han movido a aquel sujeto determinado a actuar de la línea con arreglo a la cual ha actuado". El profesor Huáscar Cajías, el sumo maestro de la Ciencia del Derecho penal en Bolivia, creó un modelo de diagnóstico y pronóstico criminal, al que a nuestro entender deberían acudir los administradores de justicia en Bolivia, cada vez que tengan que aplicar la pena al caso concreto.

El cometido que la ley penal boliviana asigna al juez de apreciar la personalidad del autor, es una tarea compleja; aunque debemos convenir que el mandato que da la ley al juez en los Arts. 37 y 38 (atender la personalidad del autor) no significa en sentido estricto hacer un diagnóstico científico "de la personalidad" sino que se trata de algo más sencillo: un perfil de la personalidad del autor del ilícito penal, en su vinculación con el hecho concreto.

Corresponde a lo mejor precisar aquí que el cometido del estudio de la personalidad del autor difiere en Derecho penal del que se tiene en Criminología; pues, mientras en criminología lo que se trata buscar con el estudio de la personalidad, es fundamentalmente encontrar "los tipos de personalidad", a la que puedan aplicarse determinados "tipos de tratamiento".

En Derecho Penal, en cambio, de lo que se trata es de conocer la personalidad del autor para aplicar la pena en la dimensión que corresponda a ese ser único, irrepetible; distinto de todos los demás seres humanos". De tal manera que el

reproche jurídico que merezca su comportamiento, guarde armonía con el hecho, su personalidad y las circunstancias.

Antes de meternos de lleno en la personalidad del imputado el juez no puede obviar lo referente al ITER CRIMINIS el mismo que servirá para valorar al imputado.

#### **5.4.2.1. ITER CRIMINIS**

Es la trayectoria que sigue el comportamiento del delincuente desde que surge en su mente la idea criminosa hasta que se resuelve a su ejecución y desde que lo resuelve hasta que lo da efecto.

Comprende dos fases: una interna o psicológica, y otra externa o material, y entre ambas interviene una tercera la resolución manifestada que la ley castiga a ciertos casos.

**1) FASE INTERNA.-** Donde sus momentos son:

**a) La ideación=** cuando surge en el delincuente de cometer el delito momento en que su mente surge la intención de realizarlo cuya idea puede ser rechazada o no.

**b) Resolución delictual=** Llamada también etapa de intención y voluntad de delinquir es donde el agente decide llevar adelante su propósito criminal.

**2) FASE EXTERNA-** Se abandona el dominio psicológico de las intenciones o de la resolución simplemente manifestada y se da a la materialización de la voluntad delictual hay tres momentos:

**a) Previos a la ejecución=** aspectos preparatorios es todo aquello capaces de servir a la ejecución de un delito pero que no forman parte de el aun cuando se refieren a ese delito en la intención del agente Ej.: Cuando el conductor de un vehículo quien actúa con culpa conciente o imprudencia como el automovilista que se cree experto en manejar a alta velocidad aunque prevé la posibilidad de un resultado dañoso, no lo consiente o tolera, ya que confía en su supuesta destreza.

**b) Ejecución**= se da la tentativa, frustración, consumación.

**I) *En la tentativa*** la fase externa se inicia con los actos preparatorios y cuando terminan estos se dan un nuevo paso en el camino del delito la tentativa del mismo constituye el momento de la ejecución del delito.(6)

**II) *Frustración*** se lo utiliza en la técnica penal, la figura del delito frustrado, como estado intermedio entre la tentativa inconclusa y el delito consumado. Mientras la tentativa no esta acabado el acto y el delito consumado si esta terminado produciéndose el resultado delictivo, en el delito frustrado sui esta acabado el acto, pero no se ha producido el resultado es decir que el proceso ejecutivo del delito se haya interrumpido por causas ajenas a la voluntad del autor. (7)

**III) *Consumación*** según Jiménez de Asúa “apunta que cuando el delito objetivamente se perfecciona y el delincuente realizado la lesión jurídica que resolvió ejecutar su voluntad se dice que el delito se encuentra consumado.”(8)

**c) El agotamiento**= Es el grado posterior a la consumación y por tanto a la ejecución misma, es el ultimo resultado que perseguía el agente donde la consumación es únicamente la violación de la de norma jurídica. (9)

Para apreciar la personalidad del imputado el juez tomara en cuenta varios aspectos la edad, educación, costumbre y conducta precedente y posterior del sujeto después de cometer el hecho de tránsito, también debe tomar en cuenta si el conductor que ocasiono el hecho se encontraba en estado de ebriedad o bajo influencia de algún tipo de estupefacientes por ultimo tomara en cuenta la prelimitación, el motivo bajo antisocial, la alevosía y ensañamiento y otros aspectos los cuales se encuentran en el artículo 38 del Código Penal.

#### 5.4.2.2. LA EDAD, EDUCACIÓN, LAS CONSTUMBRES

La edad, es un factor que puede operar como agravante o atenuante. Por ejemplo un menor de 15 años que haya producido un hecho de tránsito; lo propio ocurre, también, en determinadas circunstancias, con la edad avanzada llegando a ser semi

---

(6);(7);(8);(9). EZAINE CHAVEZS AMADO, Iter Criminis, Inproffset S.R.L., Edición tercera, Lima-Perú, 1978,Págs.24,95,96, 102, 107.



imputables el cual será alegada en situaciones donde el imputado demuestre la disminución notable de su comprensión en el momento de realizado el acto antijurídico.

En cuanto a la educación, debe operar por regla general como circunstancia agravante, al menos para determinada clase de delito; incluso en los delitos culposos, en los que la exigencia del deber de cuidado es mayor, según el nivel de conocimientos.

#### **5.4.2.3. VIDA ANTERIOR LIBRE DE PENAS**

Una vida anterior libre de sanciones penales no se debe tomar sin más como atenuante para la determinación de la pena. Lo que sí debe considerarse como factor de atenuación, es que el autor haya desarrollado hasta la comisión del hecho punible una vida ordenada y acorde al derecho, de tal manera que el hecho delictivo signifique una notoria contracción con su conducta anterior.

Una conducción de vida ordenada representa un importante punto de referencia como para estimar que aún con una pena mínima es posible provocar frente a dicho autor suficiente efecto inhibitorio para la no comisión de un nuevo delito, incluso, es posible lograrlo sin necesidad a lo mejor de la privación de libertad.

#### **5.4.2.4. LA CONDCUTA POSTERIOR**

Se debe tomar en cuenta como factor para la determinación de la pena, el esfuerzo del autor por reparar el daño causado. También debe apreciarse como favorable la conducta del procesado en el proceso penal, cuando: 1) Se haya entregado a la autoridad policial o judicial voluntariamente, pese a haber contado con la posibilidad de una fácil huida, o tener la posibilidad de no ser descubierto 2) La confesión que manifieste arrepentimiento, o bien que haya ayudado significativamente al establecimiento de la verdad mediante su declaración.

Tómese en cuenta que aquí a diferencia del sistema anglosajón, es el arrepentimiento el que se valora.

#### **5.4.2.5. RESULTADO POR ESTADO DE EBRIEDAD**

En todos los casos de hechos de tránsito grave y muy grave que significa la presencia de heridos o muertos se debe proceder a realizar la prueba técnica denominada alcoholemia a los conductores el mismo que servirá para verificar si el conductor estaba en estado de ebriedad

La ALCOHOLEMIA sirve para determinar la cantidad de alcohol que se encuentra en la sangre circulante, la muestra de sangre se debe tomar antes de las seis horas después de transcurrido el hecho.

La cantidad de sangre que se necesita para realizar la prueba química, oscila entre 5 y 7 c.c. Se deben tomar ciertas precauciones como por ejemplo, no realizar la limpieza del área de punción con antisépticos que contengan alcohol, pues hay algún riesgo de contaminar la muestra; se debe utilizar agua con jabón, agua oxigenada entre otros.

El alcohol, como sustancia altamente soluble, puede ingresar en el organismo humano por diversas vías, puesto que atraviesa fácilmente cualquier tejido orgánico y no requiere de un mecanismo específico de absorción sino que penetra por simple difusión y una de las vías es la percutánea, (a través de la piel).

Para conservar la muestra, se debe adicionar una sustancia anticoagulante y preservativa para evitar la contaminación bacteriana ya que en el crecimiento y metabolismo de las bacterias puede producir alcohol por fermentación, adulterándose la muestra. Es recomendable que la sangre permanezca refrigerada hasta que sea procesada en el laboratorio.

Con el fin de garantizar la autenticidad y confiabilidad de los elementos físicos de prueba, se debe aplicar la cadena de custodia a todas las muestras recolectadas para la determinación de alcoholemia, se debe acreditar sus condiciones de identidad, integridad, preservación, seguridad y continuidad de la custodia, según los lineamientos procedimentales y técnicos establecidos en la policía.

También se puede calcular de manera indirecta, midiendo la cantidad de etanol en aire espirado, para lo cual se podrá utilizar un equipo tipo alcohol-sensor que cuente con un La alcoholemia se expresa en cifras de miligramos de alcohol por ciento o en gramos de alcohol por mil (mg% o g%).

La interpretación de los resultados de alcoholemia, independientemente del método empleado para su determinación, se debe realizar la correlación con el estado de embriaguez alcohólica de una persona, de la siguiente manera:

Resultados menores a 70 mg de etanol /100 ml de sangre total, se interpretan como estado de embriaguez negativo.

Resultados entre 71 y 99 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al primer grado de embriaguez. (Existe contenido de alcohol en: 1 lata de Cerveza al 5%, 13 gramos; en 1 vaso de vino al 12%, 13.3 gramos y 1 copa de Whisky o singani 40 %).

Resultados entre 100 y 149 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al segundo grado de embriaguez.

Resultados mayores o iguales a 150 mg de etanol /100 ml de sangre total, corresponden al tercer grado de embriaguez.

Es por medio de este examen y el informé que brindara los resultados de los mismos que el juez podrá ver el grado de responsabilidad que tubo el autor de un hecho de tránsito que se encontraba bajo dependencias del alcohol.

#### **5.4.2.6. TRANSTORNOS DE LA PERSONALIDAD**

Los tribunales lo admiten cuando hay condiciones mentales de responsabilidad; ello implica, evidentemente que están dispuestos a inferir del silencio de algunas leyes que se requiere es decir valorar el aspecto psíquico del autor en ese caso el administrador de justicia deberá ver si el momento de cometer el hecho de tránsito el autor estaba conciente de lo que realizaba.

### ***a) DESDE EL PUNTO DE VISTA PSICOLOGICO***

Según Mirian Lopes los mecanismos psicológicos intervienen en la ejecución de los actos legales que en los actos ilegales las cuales hay aspectos internos como externos. Según las causas internas, citada según el autor Labrador la causa de la conducta estaría dentro de las personas, en las que existen algo(mente o carácter) que es el responsable de nuestras conductas es decir que la personalidad o trastorno de la personalidad por si mismo aplicaría la conducta de estos sujetos.

El mismo Labrador también critica las causas de la causa interna y mantiene que son las causas externas son las verdaderas motivaciones de la conducta donde las condiciones como incitaciones controlan más que las conductas humanas

Según lo expuesto anteriormente la personalidad o trastorno de personalidad no explicaría la conducta, no sería la causa de ella, donde se ve necesaria buscar la conducta en características del ambiente (causas externas) tanto actuales como anteriores las cuales actúan como estímulos y condicionan la respuesta del individuo.

### ***b) ASPECTO PSIQUIATRO-FORENSE***

En el criterio de causalidad nos exige determinar si la conducta anti normativa es consecuencia del trastorno de personalidad, es decir si tal conducta es un síntoma de determinado trastorno de personalidad.

Para explicar la causalidad de una conducta delictiva desde el punto de vista de la psiquiatría forense, estamos obligados a descubrir los estímulos del ambiente que actúa sobre la personalidad y obligados, por otra parte, a comprender como tales estímulos interaccionan con las características particulares del sujeto y cuya interacción determina una acción antijurídica determinada.

Diremos que determinar la causalidad entre un hecho delictivo y el trastorno de personalidad padecido por quien lo cometió es una tarea fuera del método científico y sujeto más bien a la observación empírica. Y esto es así porque, si bien es cierto que el sujeto en cuestión ha podido presentar un patrón determinado de comportamiento en el pasado, nada nos asegura que este patrón sea el responsable de la conducta que se imputa en el presente.

Por otro lado, establecer la causalidad entre una conducta ilegal y el trastorno de personalidad del infractor es responder a la cuestión de si este hubiese cometido el mismo delito en el caso de no padecer dicha alteración, es decir, es movernos en el terreno meramente probabilístico.

Es por tanto que necesitará el estudio de un psiquiatra forense que evaluara al autor del hecho y de un informe de dicha evaluación a la autoridad competente el mismo que estudiara los resultados de dicho examen para ver el grado de responsabilidad que pueda llegar a tener el autor del hecho de tránsito.

Donde un informe debe contar con:

Un informe sobre la personalidad psicológica del sujeto en el que se debe escribir el tipo de estructura prevaleciente es decir, si sufre alguna alteración mental. Donde debemos indagar en la historia vital del sujeto en los momentos de crisis personal o familiar en las cuales se inscribe cualquier conducta de la persona.

Es en este caso que el juez podrá disponer previo dictamen de peritos su interacción en un establecimiento correspondiente cuando el imputado fuere declarado inimputable y absuelto conforme al artículo 17 del Código Penal.

### **5.4.3. DE LA RESPONSABILIDAD**

Donde el juez en base a lo ya mencionado en los dos puntos anteriores calificara el grado de responsabilidad del que ocasiono el hecho de tránsito.

En donde el juez en base al informe brindado por el investigador de tránsito vera el grado de culpabilidad del imputado tomando en cuenta la personalidad del mismo las circunstancias y consecuencias del hecho de tránsito, lo cual ya se explico en los dos puntos anteriores y así determinar la pena aplicable, tal cual lo menciona el artículo 37 del Código Penal.

**Artículo 37 (Fijación de la pena).** Compete al juez atendiendo la personalidad del autor la mayor o menor gravedad del hecho, las circunstancias y consecuencias del delito:

- 1) Tomar conocimiento directo del sujeto, de la victima, y de las circunstancias del hecho, en la medida requerida para cada caso.
- 2) Determinar la pena aplicable a cada delito dentro de los límites legales.

Donde la fundamentación de la pena llega a ser una exigencia inexcusable tanto para el condenado sepa por que a recibido tal o cual pena en su condena, donde el juez debe exponer las circunstancias que para el han sido determinantes en la fijación de la pena.

Debemos tomar en cuenta que varia el, grado de culpabilidad del imputado y por tanto es personal (intuito persona) ya que la persona que cometió un hecho de tránsito debe sufrir la pena que la ley señala a dicho acto.

Es así que en cuanto a las responsabilidades en hechos de tránsito se encuentra emergentes el Código Tránsito y su Reglamento donde en el Art. 160 del Código de Tránsito habla de la responsabilidad: “La determinación de la responsabilidad tiene por objeto el resarcimiento de los daños civiles y el cumplimiento de la sanción, conforme a ley.”(10)

Concordante con el Art. Anterior esta el Art. 161 que menciona “En caso de

---

(10). BOLIVIA, Código de Tránsito, Decreto Ley N° 10135 de 16 de Febrero de 1973, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág. 31

accidentes dolosos o culposos de los que resulten daños a las personas o las cosas, son penal y civilmente responsables los conductores, auxiliares, peatones, usuarios propietarios o terceros, sea como autores, autores mediatos, instigadores o cómplices.”(11)

En los casos de responsabilidad penal corresponderá a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia calificar la responsabilidad del autor y llegar a un veredicto que sea justo y equilibrado tanto para el que cometió el acto como para la víctima que sufrió un hecho o accidente de tránsito, tal como menciona el Art. 399 (R.TR.)” Si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas la determinación de la responsabilidad tanto penal como civilmente corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.”(12)

Es así que el autor Raúl Zaffaroni menciona lo siguiente” La deslegitimación del ejercicio de poder selectivo y arbitrario del sistema penal” pasa” la responsabilidad del procesado al organismo judicial. Donde el procesado ya no es más el responsable, porque no tiene más porque responder legítimamente. La responsabilidad es del organismo judicial, que debe responder ante el procesado y ante la comunidad dando cuenta de la forma en que ejerce y administra su reducida cuota de poder limitador.”(13)

Se debe tomar en cuenta donde si el conductor de vehículo responsable de un accidente o hecho de tránsito muere antes llega a quedar extinguida la responsabilidad penal; pero no así la responsabilidad civil la cual no llega a extinguirse sino que llega a trasmitirse al heredero (os) del que ocasiono el acto.

***En conclusión se puede decir:*** A todo conductor de un automotor peligroso le es hoy más que antes exigible no solo a través de la observancia de lo suyo, propio de

---

(11). BOLIVIA, Código de Tránsito, Decreto Ley N° 10135 de 16 de Febrero de 1973, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág. 31

(12) BOLIVIA, Reglamento de Tránsito, Resolución Suprema No187444 de 8 de junio de 1978, U.P.S. Editorial s.r.l., Primera edición 2004, Pág.144

(13). EUGENIO RAUL ZAFFARONI, En Busca de las Penas Perdidas, Editorial Ediar, Argentina, 1989, Pág.271

las cosas y las vías entre las que debe hacer transitar el automotor sino que también le es exigible la previsión del descuido de otros.

El principio generalmente aceptado por nuestra jurisprudencia penal es el análisis de la conducta de la víctima y el victimario a la luz de las respectivas normas de tránsito vigentes y que unidas a las reglas comunes y tenidas en cuenta para determinar cuando una conducta es imprudente y negligente forman parte básica de la formación del criterio de apreciación de la responsabilidad penal del procesado.

Sin embargo, se advierte que la responsabilidad por el delito no nace simplemente de la sola violación de los reglamentos u ordenanzas, sino que esta infracción, que coloca al autor en aptitud culposa, debe ser la causa originaria del resultado.

En cambio cuando la muerte de la víctima originada por su sola aptitud imprudente, tal resultado no puede ser atribuido al automovilista, aunque este también pudiera haber actuado con imprudencia donde no se trata de una compensación de culpa sino de un problema de causalidad.

Hay que considerar un aspecto general de esta cuestión en su fase penal, que en esta clase de delitos ante la falta de dolo no es posible la tentativa ni la posible participación, pudiendo concurrir con otros delitos dolosos y culposos.

Se debe tomar en cuenta que la sociedad solo por medio del derecho y las leyes busca evitar los hechos y accidentes de tránsito como una forma de garantizar la responsabilidad penal como la reparación de los daños causados por este tipo de actos por personas que aparte de incumplir con las normas del Código de Tránsito y su Reglamento pisan los derechos de las víctimas el cual está inmerso en el Art. 7 Inc. a) de la Constitución Política del Estado que es el derecho a la vida, la salud y la seguridad, provocándoles la muerte o lesiones graves o gravísimas las mismas que se acogen al Código Penal en su Art. 261



## 5.5. LEGISLACIÓN BOLIVIANA

**A) CONSTITUCIÓN POLITICA DEL ESTADO.** En el cual nos basaremos en el Art.7 Inc. a. que dice” Toda persona tiene los siguientes derechos fundamentales, conforme a las leyes que reglamenten su ejercicio:

a) A la vida, salud y seguridad;

En este inciso del Art. 7 de la CPE. Lo que se protege el hábitat natural del ser humano. Donde los agravios y agresiones que diariamente reciben tienen su máxima expresión en el accidente de tránsito, los cuales han sido calificados como una epidemia por la Organización Mundial de la Salud y constituye la tercera causa de mortalidad de la población en general (después de las enfermedades cardiovasculares y el cáncer) dato impactante que revela la gravedad de dichos accidentes.

**B) CÓDIGO DE TRÁNSITO Y SU REGLAMENTO.** El *Código de Tránsito* se divide en VII Títulos, 39 Capítulos y 200 artículos, donde tratan aspectos relacionadas a las vías públicas, vehículos, circulación de vehículos y peatones, de las inspecciones, velocidad, estacionamiento, señalización, de los pasajeros, peatones y conductores, del transporte de los servicios públicos, de la licencia, derechos y deberes del conductor, de las faltas y sanciones, de las infracciones de 1er, 2do y 3er grado, de los accidentes de tránsito (Título IV - Capítulo III ), de las responsabilidades en caso de accidentes.

El *Reglamento del Código de Tránsito* que regula y sanciona, consta de VII Títulos, 51 Capítulos y 447 artículos.

Título VI, Capítulo I. De las infracciones y sanciones,

Art. 380. Determina las infracciones de Primer Grado.

- ✓ Por la fuga y falta de asistencia a las víctimas en caso de accidente, con inhabilitación del brevet o licencia hasta que se conozca el fallo ejecutoriado de la justicia ordinaria sobre la responsabilidad y pena impuesta al conductor de acuerdo al artículo 262 del Código Penal.

- ✓ Por conducir vehículos en estado de embriaguez ocasionada por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo el efecto de drogas, narcóticos u otros alucinantes. Si por conducir en estado de embriaguez se ocasionare accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas la sanción será de suspensión definitiva del conductor.
- ✓ Por conducir vehículos sin tener brevet, licencia, ni autorización

## ***Capítulo II. De las normas para la aplicación de las sanciones***

Art. 384°. *Sanción de los delitos.* El juzgamiento y sanción de los delitos de tránsito, son de competencia de la justicia ordinaria.

En estos casos, la Policía del Tránsito procederá al levantamiento de las Diligencias de Policía Judicial conforme a las normas señaladas por los artículos 112 y siguientes del Código del Procedimiento Penal, elevando obrados al Juez de la causas.

Art. 385°. *Modo de aplicar la sanción de inhabilitación.* La sanción de inhabilitación definitiva o temporal, en los casos señalados por el Código o el presente Reglamentos se impondrá mediante resolución de la Dirección General del Tránsito para lo que las Jefaturas Departamentales elevarán los antecedentes en cada caso.

## ***Capítulo III. De los accidentes de tránsito***

Art. 394°. *Policía judicial.* Conforme al Artículo 117 del Código de Procedimiento Penal, el Servicio Nacional del Tránsito, ejercerá funciones de Policía Judicial en los accidentes ocurridos dentro de las actividades reguladas en este ramo.

Art. 395°. *Informe técnico.* Ocurrido un accidente intervendrá el personal de la Policía del Tránsito a fin de proceder a la investigación del hecho y establecer las causas y circunstancias en que se ha producido.

Art. 396°. *Obligación de informar.* Si el accidente ocurre en zona rural alejada de los centros urbanos, el conductor presentará el informe a que está obligado a la Jefatura Departamental del Tránsito o al puesto policial más próximo, dentro de las 24 horas siguientes de ocurrido el hecho. Este informe será presentado personalmente por el

conductor y solamente lo hará por intermedio de terceras personas en caso de encontrarse impedido por haber sufrido graves lesiones con motivo del accidente.

#### ***Capítulo IV. De las responsabilidades***

Art. 399°. *Responsabilidad penal.* Si el accidente es grave, con personas fallecidas o gravemente lesionadas, la determinación de la responsabilidad tanto penal como civil corresponde a las autoridades de los tribunales ordinarios de justicia.

Art. 400°. *Competencia del juez de tránsito.* Si el accidente es leve y los daños a las personas o el valor de los desperfectos ocasionados a los vehículos o las cosas, son de poca consideración, el caso será conocido, tramitado y resuelto por el Juez del Tránsito conforme a sus atribuciones.

Art. 402°. *Reparación de daños por el peatón.* Si se comprobare que un accidente ha sido ocasionado por culpa directa del peatón éste queda obligado a reparar los daños y perjuicios ocasionados, sea civil o penalmente.

Art. 403°. *Ley de la calzada.* Cuando el accidente ocurre en la calzada, entre un peatón y el conductor de un vehículo, se presume la culpabilidad del peatón, quedando el conductor exento de responsabilidad tanto penal como civil mientras no se pruebe su culpabilidad.

### **C. CÓDIGO PENAL Y PROCEDIMIENTO PENAL.**

#### ***Título I. La Ley Penal***

Capítulo Único. Reglas para su aplicación

***Artículo 1:*** *En cuanto al espacio.* Este Código se aplicará: A los delitos cometidos en el territorio de Bolivia o en los lugares sometidos a su jurisdicción.

#### ***Título V. Delitos contra la seguridad común***

##### ***Capítulo I. Incendios y otros estragos***

***Artículo 210. Conducción peligrosa de vehículos:*** El que al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa

originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años.

## ***Título VIII. Delitos contra la vida y la integridad corporal***

### ***Capítulo I. Homicidio***

#### ***Artículo 261. Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de Tránsito:***

El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años.

Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años.

***Artículo 262. Omisión de socorro:*** Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionado con privación de libertad de uno a cuatro años. La pena será de privación de libertad de seis meses a dos años, cuando el conductor de otro vehículo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeran en lugar deshabitado.

### ***Capítulo IV. Abandono de niños o de otras personas incapaces***

***Artículo 281. Denegación de auxilio:*** El que debiendo prestar asistencia, sin riesgo personal, a un menor de doce años o a una persona incapaz, desvalida o en desamparo o expuesta a peligro grave e inminente, omitiere prestar el auxilio

necesario o no demandare el concurso o socorro de la autoridad pública o de otras personas, será sancionado con reclusión de un mes a un año.

## ***Título II Órganos de Investigación***

***Artículo 69. Función de la Policía Judicial:*** La Policía Judicial es una función de servicio público para la investigación de los delitos.

La investigación de los delitos se halla a cargo del Ministerio Público, de la Policía Nacional y del Instituto de Investigaciones Forenses, de conformidad con lo previsto por la Constitución Política del Estado, las leyes y con los alcances establecidos en este Código.

## **D. Ley de Seguros**

El (SOAT) Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, es un seguro para todos los vehículos automotores que transitan por el territorio boliviano. Ampara los daños corporales causados a las personas como resultado de un accidente de tránsito, ya sean peatones, pasajeros o conductores.

Gracias al SOAT, el conductor, los pasajeros del vehículo y los peatones afectados pueden recibir atención médica en cualquier centro de salud o entidad hospitalaria pública o privada con cargo a la póliza.

## ***Título IV. De los seguros obligatorios***

### ***Capítulo Único***

***Artículo 37. Establecimiento del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT):*** Se establece como obligatorio, que todo propietario de vehículo automotor en el territorio de la República, sea cual fuere su tipo, cuente con un seguro de accidentes de tránsito. Dicho seguro será indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa contra la entidad aseguradora.

El seguro obligatorio tiene como objetivo el otorgar la cobertura uniforme y única de los gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte de cualquier persona individual, que sufra los eventos de accidente o muerte originada por vehículos automotores en el territorio de la República.

Los vehículos de todo tipo que circulen en territorio nacional deberán portar obligatoria y permanentemente el certificado de Seguro que acredite la validez de este seguro. El incumplimiento de esta disposición será sancionada de acuerdo a Ley. Artículo 1. *Objeto.* El presente Decreto Supremo tiene como objeto, reglamentar el Artículo 37 de la Ley de Seguros N° 1883 de 25 de junio de 1998.

Artículo 39. *Atención a las víctimas.* Todo Centro Médico está en la obligación ineludible de atender a las víctimas de los accidentes de tránsito para lo cual deberá tomar los recaudos necesarios. La negativa será considerada como delito de denegación de auxilio previsto y sancionado por el Artículo 281 del Código Penal.

Si un funcionario de algún centro médico público se negara a prestar atención médica a una víctima de accidente de tránsito, al efecto se aplicará el Artículo 154 del mismo cuerpo sustantivo penal.

Si la víctima requiere de atención médica especializada y el Centro Médico no contará con el equipo ni los insumos necesarios, el director o encargado del Centro Médico, bajo su responsabilidad, podrá autorizar su traslado a otro centro que cuente con las condiciones apropiadas para poder brindar la atención requerida.

De igual manera la entidad aseguradora, bajo consentimiento del accidentado o sus familiares, podrá solicitar su traslado a otro Centro Médico, siempre y cuando este hecho no represente peligro alguno en el tratamiento del damnificado.

*Artículo 40. Centros de atención médica.* Los Centros Médicos que posean los equipos requeridos para efectuar test de alcoholemia quedan obligados a realizar dicho test a los conductores de los vehículos accidentados cuando estos sean ingresados al Centro Médico, cuyo costo será indemnizado por el SOAT. La omisión

del análisis no será causal de rechazo de cobertura por la entidad aseguradora. Si el resultado del test fuera superior al grado de alcoholemia permitido por la norma dictada por el Organismo Operativo de Tránsito, dará lugar al derecho de repetición, previa indemnización del siniestro, conforme lo previsto por el Art. 22 del presente reglamento. Para todos los efectos, el grado de alcoholemia determinado por el Organismo Operativo de Tránsito, se aplicará sobre cualquier examen efectuado por un Centro Médico.

*Artículo 48. Vehículos no identificados.* En caso de ocurrir un accidente de tránsito en el cual el o los vehículos se evadan impidiendo su identificación, la(s) persona(s) lesionada(s), o los beneficiarios del fallecido, para cobrar la indemnización del SOAT, deberán presentar al FISO, los documentos descritos en el artículo 29 del presente reglamento, entre los cuales el Informe del Médico Forense certifique que la(s) lesión(es) o muerte(s), se deben a accidentes de tránsito.

***RM N° 0636 (30 de agosto 2005) Art. 5 (Atención de accidentados).*** "Los establecimientos de salud del Sistema Nacional de Salud, están obligados a prestar atención médica de emergencia de acuerdo al nivel de atención que les corresponda y a las Normas Básicas de Diagnóstico y Tratamiento de Contingencias del SOAT y solo si no cuenta con la capacidad de resolución necesaria para el tratamiento deben realizar la transferencia del paciente a los recintos hospitalarios más cercanos para recibir atención especializada y con mayor capacidad de resolución. Las transferencias que no se ajusten a los procedimientos definidos en las Normas Básicas de Diagnóstico y Tratamiento de las contingencias del SOAT, no generarán obligación de pago para el nuevo establecimiento de salud".

***RM N°0361 (30/05/05) Reglamento de cobros por atención en los establecimientos de salud para pacientes del SOAT:***

***(Cap. VIII. Art. 7 Inciso c):*** "Los Médicos tratantes y los responsables de los establecimientos de salud para la atención del paciente a cargo del SOAT deben aplicar obligatoriamente las Normas Básicas de Diagnóstico y Tratamiento de las contingencias del SOAT."

**RM N°0361: DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD Y SU CLASIFICACIÓN: (Cap. IV. Inciso c):** “Cada establecimiento de salud está obligado y es responsable de completar el tratamiento indicado cuando la resolución de la patología se halla en el ámbito de su nivel, según las Normas Básicas de Diagnóstico y Tratamiento de las contingencias del SOAT. Esto comprende el seguimiento del paciente hasta el alta definitiva”.

**RM N°0361. Cap. V, ESTABLECIMIENTO DEL FONDO DE COMPENSACIÓN. Art. 11- I.** “Se crea el Fondo de Compensación en los establecimientos de salud de primer y segundo nivel de atención del sector público y del seguro social de corto plazo, con los recursos provenientes por el cobro de honorarios profesionales en la atención del SOAT”.

**REGLAMENTO DE SANCIONES. CAP.II DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES APLICABLES. Cap. II. Art.3. Inciso a. (Sanciones aplicables).**“El procedimiento aplicable para establecer las sanciones en éste ámbito será el Reglamento de Responsabilidad por la Función Pública, aprobado por DS N° 23318-A.” Inciso c) A los establecimientos de salud Privados: Sanción pecuniaria, clausura temporal y clausura definitiva.

**Art. 4 (Sanciones Penales).** De acuerdo al Art. 39 del DS N° 26871; la negativa de atención en los establecimientos del Sistema nacional de Salud, a las víctimas de los accidentes de tránsito será sancionada de conformidad con el Art. 281 del Código Penal.

**Art. 5 (Sanciones administrativas).** “Los servidores públicos, que contravengan las normas previstas en el Reglamento Único del Seguro Obligatorio de accidentes de Tránsito SOAT, Reglamento General de Hospitales, la aplicación de las Normas Básicas de Diagnóstico y Tratamiento de Atención Médica, Reglamento de Cobros por atención, y demás disposiciones inherentes a la atención de las víctimas de



accidentes de tránsito; serán sujetos de responsabilidad administrativa y procesados conforme a Ley 1178”.

Las Normas Básicas para la atención de *Emergencias Médicas del SOAT*, se encuentran definidas y establecidas de acuerdo a las siguientes especialidades: Terapia Intensiva, Traumatología, Neurocirugía, Pediatría y Medicina Interna.

## **5.6. COMPETENCIA DEL COMISARIO DE TRÁNSITO**

Art. 400° (RCT).- Si el accidente es leve y los daños a las personas o el Valor de los desperfectos ocasionados a los vehículos o las cosas, son de poca consideración, el caso será conocido, tramitado y, resuelto por el Juez del Tránsito conforme a sus atribuciones.

Las Comisarías de Tránsito funcionarán en cada Organismo Operativo de Tránsito Departamental, de acuerdo a las necesidades del servicio, con la facultad de conocer tramitar, resolver y sancionar en su caso, dentro de los límites de su jurisdicción las infracciones o contravenciones en materia de tránsito.

La administración de justicia en las Comisarías de Tránsito se hará de conformidad a las disposiciones del presente Código, leyes pertinentes y reglamentos en vigencia.

**a. PROCEDIMIENTO** . En caso de accidentes leves, el procedimiento ante la Comisaría de Tránsito, es el siguiente:

El proceso ante el Comisario de Tránsito podrá iniciarse por requerimiento del Ministerio Público, denuncia o parte de los funcionarios del Organismo Operativo de Tránsito.

A los efectos del artículo anterior, se considera como denuncia las publicaciones efectuadas por la prensa oral o escrita, sobre infracciones o contravenciones en materia de tránsito.

Recibida la denuncia, a Requerimiento Fiscal o parte de los funcionarios el Comisario la admitirá señalando el día y la hora de audiencia, para el juzgamiento y resolución del caso.

Dispondrá también se libren las cédulas de comparendo u órdenes que correspondan. Las partes serán notificadas con una anticipación de 24 horas cuando menos, antes de la realización de la audiencia que se hará pública, salvo casos excepcionales que podrá celebrarse en forma reservada.

El día y hora señalados, celebrará la audiencia con asistencia del Comisario, Secretario y las partes, que estén o no con sus abogados; luego de escuchar a las partes, el juez pronunciará fallo resolviendo el caso.

El Juez de Tránsito podrá expedir mandamiento de apremio en casos y faltas o contravenciones de carácter flagrante y cuando las partes hubieran desobedecido la cédula de comparendo.

Si el infractor niega haber cometido la infracción, o el juez considera necesario para el esclarecimiento del hecho; se abrirá término probatorio común y perentorio de un término de 8 días, dentro de cuya vigencia el juez de oficio o a petición de partes podrá ordenar la relación de cuanta diligencia sea necesaria para la comprobación de la infracción, recibiendo las pruebas que aporten u ofrezcan las partes.

Finalizado el término de prueba, el Comisario pronunciará resolución en audiencia pública en la que deben estar presentes las partes; sino concurriese el denunciante, la audiencia se llevará cabo con la asistencia del personal de la Comisaría. Si no se hace, presente el demandado, la audiencia se celebrará en rebeldía.

Las partes quedarán citadas y emplazadas con el fallo pronunciado en audiencia pública. Todas las actuaciones constarán Acta que levantará el Secretario de la Comisaría.

Las resoluciones se ejecutarán por la Comisaría de origen en término de 3 días, estando facultado el Comisario, para que en caso de resistencia, a ordenar el arresto del infractor o el secuestro de los vehículos, hasta que se haga efectivo el cumplimiento de las sanciones impuestas.

En los lugares donde aún no se hayan puesto en funcionamiento las Comisarías de Tránsito, sus funciones serán cumplidas por los Comisarios de Tránsito (trancas y puesto de control), quienes se sujetarán al procedimiento establecido en el Código y su Reglamento.

Todo el procesamiento de los accidentes leves se lo realiza en las Comisarías de Tránsito, luego que la División Accidentes del Organismo Operativo de Tránsito, mediante la investigación pertinente, determine la culpabilidad del o los conductores peatones, señalando cuáles de los artículos del Código Nacional de Tránsito y su Reglamento fueron infringidos; los que registrados en el informe correspondiente para que el Juez de Tránsito en audiencia determine el grado o porcentaje responsabilidad.

La apelación es aquella que se presenta cuando la parte contraria se considera agraviada por la Resolución del Comisario, Juez o Tribunal, y que se eleva ante una autoridad judicial, para que con conocimiento de la cuestión debatida, revoque, modifique anule la Resolución apelada.

Contra el fallo pronunciado por el Comisario de Tránsito, procede el recurso de apelación que debe interponerse en el tiempo máximo da 3 días: concedida que sea la apelación, el Comisario ordenará se remitan, a conocimiento del Director del organismo Operativo de Tránsito, el pronunciarán en el término de 8 días de haber recibido el proceso y cuyo fallo será irrecurrible. El comisario podrá rechazarla apelación interpuesta, fuera del término establecido.

**b) CONSIDERACIONES LEGALES.** La estructura y organización de las Comisarías Policiales en la Institución se hallan determinadas por razón de materia:

de Tránsito y de Policía propiamente en capitales de departamento, provincias, unidades cantonales y fronterizas.

Las Comisarías de Tránsito en las Capitales de Departamento substanciarán sus causas en primera y segunda instancia.

Las Comisarías de Tránsito en las Capitales de Departamento, estarán integradas, para el cumplimiento de sus funciones, por el siguiente personal:

1. Un Comisario.
2. Un Secretario.
3. Un Diligenciero

En cuanto a su dependencia, las Comisarías de Tránsito dependen del Comando Departamental de Policía, por intermedio del Organismo Operativo de Tránsito.

La duración del tiempo en la funciones de Comisario será de dos años, pudiendo ser relegado, sin que sean removidos del ejercicio de sus funciones, salvo la comisión de faltas graves o delitos, comprobados mediante proceso ejecutoriado.

La jurisdicción es la potestad que tienen los Comisarios de Tránsito, para administrar justicia en materia de Tránsito de acuerdo a las leyes y reglamentos de Policía.

La competencia es la facultad que tienen los Comisarios de tránsito para ejercer la jurisdicción de un determinado asunto. La competencia del Comisarío Policial en materia de tránsito, se determina por razón del territorio materia y cuantía y de la calidad de las personas. De esta manera podemos decir que la jurisdicción tiene sus alcances limitados; es decir, que no pueden ir más allá.

La jurisdicción en razón de territorio, significa que sólo se actúa en un área o territorio determinado; sólo cuando existe una orden instruida se podrá actuar en otro territorio.

La jurisdicción en razón de materia, significa que la Policía debe conocer las leyes específicas de su función. Jurisdicción en razón de las personas, quiere decir que determinadas personas en razón de la función que cumplen, un determinado privilegio que se llama inmunidad.

La jurisdicción y competencia de los Comisarios se suspende temporalmente en los siguientes casos:

1. Por prórroga de competencia.
2. Por declinatoria de jurisdicción.
3. Por apelación.
4. Por suspensión del asunto en los casos señalados por ley.
5. Por acuerdo de partes.
6. Por excusas y recusaciones.

En consecuencia, los Comisarios de Tránsito, conocerán y resolverán las infracciones al Código Nacional de Tránsito y su Reglamento en el distrito o zona que se fijen dentro de su jurisdicción y competencia asignada.

c) **PRESCRIPCIÓN DEL ACCIDENTE Y SUS EFECTOS.** El Art. 430(R.TR.)Efectos de la prescripción.- Vencidos los términos señalados por los artículos 184 y 185 del Código del Tránsito para la prescripción de la denuncia y la potestad de sancionar las infracciones, las denuncias demandadas o reclamaciones sobre ellas ya no podrán ser conocidas por la Policía del Tránsito pudiendo las partes ocurrir a los Tribunales ordinarios de justicia.

Art. 431(R.TR.) Prescripción de los delitos.- Tratándose de los delitos del Tránsito, la potestad para ejercer la acción y la potestad para ejecutar la pena, se extinguen o prescriben, conforme a las normas del Título VII, Capítulo Único, Libro Primero del Código Penal.

1. muerte del autor.
2. Se le ha concedido amnistía.
3. Ha prescrito.
4. Por renuncia o desistimiento del Ofendido.
5. En los delitos de acción privada.

Art. 432(R.TR.)Prescripción de la responsabilidad civil.- La responsabilidad civil emergente de la comisión de un delito de tránsito prescribe conforme a las normas del Código Civil.

*La denuncia, tratándose de infracciones de tránsito, prescribe a los 30 días de ocurrido el hecho.*

*La potestad imponer la sanción por infracciones de tránsito prescribe a los 60 días desde que ocurrió el hecho.*

Tanto el término de la prescripción de la denuncia como la de imponer la sanción se interrumpen por la comisión de otra infracción.

La potestad para ejercer acción prescribe:

1. En 8 años para los delitos que tengan señalada una pena privativa de libertad de más de 6 años.
2. En 5 años para los que tengan señalados penas privativas de libertad menores de 6 años y mayores de 2 años.
3. En 3 años para los demás delitos

En los delitos sancionados con penas indeterminadas, el juez tomará siempre en cuenta el máximo de la pena señalada.

La prescripción empezará a correr desde la media noche del día en que se cometió el delito, siempre que no se hubiera iniciado la instrucción correspondiente. En caso de que se hubiese dado ya comienzo, el término de la prescripción de la acción se computará desde la última actuación.

El Organismo Operativo de Tránsito podrá intervenir y obligar el cumplimiento de las transacciones que las partes hubieran suscrito voluntariamente sobre la reparación o resarcimiento de los daños puramente materiales, causados en un accidente,

siempre que estos acuerdos o transacciones hubieran sido suscritos con intervención de la autoridad de tránsito.

El Organismo Operativo de Tránsito puede participar tanto en trato y cumplimiento de las transacciones de los daños y perjuicios ocasionados en un accidente de tránsito, de los que lógicamente se origina la responsabilidad civil, siempre y cuando hubiera acuerdo voluntario entre ambas partes, quienes se someterán a la jurisdicción y competencia de las autoridades de Tránsito, comprometiéndose a respetar y cumplir sus fallos.

En este tipo de transacciones civiles debe tomarse en cuenta principalmente la cuantía de los daños y perjuicios ocasionados, puesto que de no haber acuerdo de partes, el Organismo Operativo de Tránsito remitirá obrados a la Justicia Ordinaria.

En lo que se refiere a la responsabilidad penal, su tratamiento no es de jurisdicción y competencia de las autoridades de tránsito, por lo tanto dicha responsabilidad queda bajo jurisdicción de la Justicia Ordinaria quien determinará quién o quienes son los responsables desde el punto de vista penal.

Los accidentes de tránsito ocasionados por conductores en estado de ebriedad, constituyen faltas de primer grado de acuerdo al Reglamento del Código Nacional de Tránsito; y en segundo lugar pueden constituirse en agravante desde el punto de vista penal, ya que se hace dolosa o culposa, teniendo en cuenta las circunstancias del hecho.

Si por conducir en estado de ebriedad o embriaguez se ocasionara accidente a cuya consecuencia resultaran personas muertas o gravemente lesionadas, la sanción será de suspensión definitiva del conductor.

Siendo la responsabilidad civil personal, el conductor que bajo el efecto de bebidas alcohólicas ocasiona un hecho de tránsito grave, luego de las investigaciones y

levantamiento de Diligencias de Policía Judicial, al que se adjunta la prueba de alcoholemia, será remitido al Ministerio Público para su juzgamiento.

En accidentes ocasionados por conductores sin licencia, autorización, estos son penalmente responsables de los daños causados; principalmente a las personas, así como también de los daños civiles.

En casos de accidentes ocasionados por conductores suspendidos, también ocurre lo mismo; es decir, que tanto la responsabilidad penal y civil pueden ser consecuencia propia de su acción u omisión, además de infringir el Reglamento de Tránsito.

En ambos casos, la División Accidentes de Tránsito, mediante la investigación y artículos infringidos del Reglamento, qué de acuerdo a la gravedad o levedad del accidente, levantar o no las respectivas Diligencias de Policía Judicial para su remisión a la Justicia Ordinaria o al Juzgado de Tránsito, teniendo en cuenta la jurisdicción y competencia de acuerdo a Ley.



## **CAPITULO VI**

### **PROPUESTA DE LA CREACIÓN DE UNA NORMATIVA QUE REGULE LOS PROCEDIMIENTOS DE INVESTIGACIÓN DE LA POLICIA EN CASOS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

#### **6.1. FUNDAMENTACIÓN**

Los hechos de tránsito a nivel mundial cada año van en aumento debido a las diferentes condicionantes sean estas humanas, vehiculares, viales y del medio ambiente. De entre estas, el factor humano sería el determinante de acuerdo a las estadísticas tanto internacionales como nacionales. Los accidentes de tránsito se han convertido en un problema social que involucra a grupos familiares debido al fallecimiento o discapacidad de alguno de sus miembros.

En Bolivia, las características en la evolución de su perfil epidemiológico más algunas evidencias encontradas inducen a pensar que el problema de accidentes de tránsito constituye un serio desafío para la salud pública debido a las características conceptuales del país y en especial de la ciudad de La Paz entre las que destacan las condiciones de pobreza las deficiencias de infraestructura vial de educación de la población y las características topográficas donde se ubican las ciudades caminos y carreteras inter departamentales y interprovinciales.

La presente tesis procura orientar a los interesados para la constitución en parte penal y parte civil en hechos y accidentes de tránsito, desarrollando, en su contenido, conceptos básicos; dando a conocer los procedimientos, métodos y técnicas de investigación policial en casos de accidentes de tránsito y el manejo de normas las cuales son aplicables a este tipo de hechos.

Es después de haber concluido mi investigación y haber hecho el trabajo de campo, realizando encuestas a la población de la ciudad de La Paz específicamente en el centro de la ciudad como a miembros de la División de Accidentes de Tránsito de la Unidad Operativa de Tránsito de La Paz y haber recabado las estadísticas de los años 2006-2007 del Departamento de Planeamiento y Operaciones dicha Unidad referente a los hechos y accidentes de tránsito llego a sugerir la siguiente propuesta:

*De acuerdo a las encuestas realizadas a los miembros de la División de Accidentes de Tránsito de la Unidad Operativa de Tránsito como a los ciudadanos de la ciudad de La Paz (Anexo-B-C- Preg. 7), se ve la necesaria creación de una normativa jurídica que regule los procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial en casos de accidentes de tránsito para que la misma pueda coadyuvar a los administradores de justicia para que lleguen a realizar una calificación de responsabilidad penal justa y equilibrada.*

*Es por esta razón que propongo un proyecto de modificación a al Decreto Ley No. 10135 para que se haga la introducción de un capítulo referente a los procedimientos, métodos, técnicas de investigación que realiza el Investigador de Tránsito en casos de hechos o accidentes de tránsito los mismos que no están normados en el Código de Tránsito.*

#### **6.1.1. ANALISIS DE LOS DATOS RECOGIDOS MEDIANTE ESTADISTICAS Y ENCUESTAS**

La investigación que se realizo referente a los “PROCEDIMIENTOS, MÉTODOS Y TECNICAS DE INVESTIGACION POLICIAL PARA LA CALIFICACION DE RESPONSABILIDAD PENAL SOBRE ACCIDENTES DE TRÁNSITO” es el de demostrar la falta de una normativa que regule los procedimientos del investigador de tránsito ya que la labor que realiza permite establecer las circunstancias y causas del accidente, para luego brindar información técnica y profesional la autoridad competente para que este en base a ese informe determine responsabilidades a los protagonistas el mismo que servirá posteriormente para planificar la prevención de accidentes.

Uno de los puntos de la investigación es el de demostrar el aumento de hechos de tránsito según las estadísticas del Departamento de planeamiento y Operaciones del Organismo Operativo de Tránsito en los años 2006-2007.

- 1) En tipos de accidente el mayor porcentaje el 2006 fueron en los casos de atropello y colisiones (ver anexo A-1); el 2007 se llega a incrementar el porcentaje, donde el total de los tipos de hechos de tránsito con muerte fue de 288, con heridos 2574, con daño a vehículos de 5566 (ver anexo A-5).
- 2) Referente a causas en hechos de tránsito el 2006 se ocasionaron por causa de imprevisión del conductor, embriagues e imprudencia (ver anexo A-2); el 2007 se incrementa la cifra donde las causas de hechos de tránsito con muerte fue de 288, heridos 2574, daños a vehículo 5566 (ver anexo A-6).
- 3) Otro aspecto es referente al lugar o vía donde se originaron los hechos de tránsito el 2006 se puede evidenciar que los lugares más propensos fueron las calles, avenidas, autopistas, plazas y parques (ver anexo A-3); el 2007 se incrementa la cifra debido al flujo vehicular con muerte fue de 288, heridos 2574, daño al vehículo 5566.
- 4) Referente a las zonas donde se produjeron hechos de tránsito el 2006 el mayor incremento fue en la zona central y zonas comerciales (ver anexo A-4); el 2007 en los mismos puntos se incrementó la cifra donde el total con muerte fue de 288, con heridos, 2574, daño al vehículo 5566.

Otro punto fue la realización de encuestas una primera a los miembros de la División de Accidentes de Tránsito, y otra a la ciudadanía en general como profesionales, estudiantes y chóferes.

Es así que se pudo destacar lo siguiente:

- 1) En la pregunta 3 del anexo B-C coinciden en responder que la causa más frecuente de un accidente de tránsito es la imprudencia del conductor.
- 2) I en la pregunta 7 del anexo B-C concuerdan que con la no existencia de una normativa que regule los procedimientos de investigación en un accidente de

tránsito es causa para que la información técnica que realizó el investigador no coadyuvé al administrador de justicia para llegar a una justa y equilibrada calificación de responsabilidad.

- 3) En la pregunta 8 del anexo B-C coinciden en que los administradores de justicia no dan una justa y equilibrada calificación de responsabilidad en un hecho de tránsito el por que se demuestra en la pregunta 9 de los mismos anexos donde los datos recogidos de los encuestados dan a conocer que los administradores de justicia no dan el valor jurídico correspondiente a un hecho de tránsito.
- 4) Por ultimo en la pregunta 10 del anexo B-C los encuestados coinciden con la necesidad de la creación de un Instituto Técnico Científico compuesta por policías y abogados donde puedan brindar con sus conocimientos y experiencias una información técnica y profesional para que el que la autoridad competente en base a ese informe pueda llegar a una calificación justa y equilibrada para el autor como para el que sufrió un hecho de tránsito.

Es en base a este análisis de los datos recogidos de las encuestas y las estadísticas del Departamento de Planeamiento y Operaciones de tránsito que llego a realizar mis conclusiones como recomendaciones.

Por tanto propongo un ante proyecto que regule los procedimientos del investigador de tránsito ya que los mismos deben ser debidamente planificadas donde su objetivo no es solo la recopilación de datos, sino que va dirigida al descubrimiento de las causas y acumulación de pruebas de sustentación de un hecho de tránsito donde la labor del investigador de tránsito esta orientada a realizarse de forma eficiente para logra su fin ultimo “AVERIGUAR LA VERDAD DEL HECHO DE TRÁNSITO”.

## 6.2. ANTE PROYECTO DE LEY

Dn. Juan Evo Morales Ayma

Presidente Constitucional de la Republica de Bolivia

Por cuanto el Honorable Concejo Nacional ha sancionado la siguiente Ley.

El Honorable Congreso Nacional;

Decreta:

### **LEY DE LOS PROCESOS DE INVESTIGACIÓN EN CASOS DE HECHOS Y/O ACCIDENTES DE TRÁNSITO.**

**Artículo 1. (Objeto).**- El objeto de esta norma es de regular los procedimientos y técnicas de investigación realizadas por el investigador de tránsito en casos de hechos y accidentes de tránsito.

**Artículo 2(Ámbito de aplicación).**-La presente norma se aplicar en todo el territorio de la Republica de Bolivia.

**Artículo 3. (Limitación de funciones y técnicas).**- Incorpórese el siguiente capítulo en el Código de Tránsito Boliviano en vigencia:

### **CAPÍTULO \_\_\_\_\_**

#### **DE LOS PROCESOS DE INVESTICACIÓN EN CASOS DE HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

**Artículo 1.- (Base legal)).** Todas las actividades desarrolladas por el Investigador de Tránsito se enmarcaran en el Código de Tránsito y su Reglamento, como en el Código Penal, Código de Procedimiento Penal, Código Civil y otras disposiciones legales e institucionales.

**Artículo 2.- (Situación en un hecho o accidente de tránsito).** Cuando se suscite un hecho o accidente de tránsito para lograr una investigación favorable el investigador deberá realizar los siguientes aspectos:

- 1) Llegar al lugar de hecho con rapidez y seguridad.

- 2) Evitar que el accidente adquiriera mayores proporciones.
- 3) Colocar la cadena de custodia.
- 4) Auxiliar a los heridos.
- 5) Anotar y obtener datos referentes al hecho lícitado.

**Artículo 3.- (Fase inicial de la investigación de un accidente de tránsito).**

I. El investigador al momento de llegar al lugar del hecho deberá realizar las siguientes acciones:

- 1) Realizar la entrevista a los protagonistas del accidente.
- 2) Tomara las declaraciones a los testigos que presenciaron el hecho.
- 3) Comprobara las condiciones del vehículo como de la vía y el tiempo.
- 4) Realizara la recolección de pruebas.
- 5) Realizar mediciones y diagramas.
- 6) La toma de fotografías y filmaciones.

II. Las investigaciones preliminares deben concluir en el plazo máximo de 5 días de iniciada la prevención.

**Artículo 4.- (Análisis de los hechos).** El investigador para llegar a un análisis de lo que ocurrió en un accidente de tránsito para establecer las causas y circunstancias del hecho utilizara los siguientes instrumentos:

- 1) Pruebas de velocidad.
- 2) Ayuda técnica de laboratorio.
- 3) Inspecciones oculares del hecho.
- 4) Reconstrucciones del accidente.

**Artículo 5.- (Acción de accidente con fuga).** Cuando el autor o autores de u hecho o accidente de tránsito se dan a la fuga el investigador de tránsito, obtendrá información de los testigos o de las mismas victimas, llegando a ser de importante el testimonio del patrullero o del que realizo la acción directa si lo hubo

**Artículo 6.- (Informe del accidente).**

- I. El investigador registrara los datos en forma objetiva lo cual permita conocer las circunstancias de l accidente tomando en cuenta:
  - a) Donde tuvo lugar el accidente.
  - b) Cuando.
  - c) Quienes eran las personas afectadas.
  - d) Lesiones de las victimas.
  - e) Que vehículos estaban implicados.

II. El investigador de tránsito tiene 8 hrs. Desde su primera intervención para informar al Fiscal de materia.

III. El informe en cuestión no incluirá las conclusiones sobre las causas del mismo.

**Artículo 7.- (Informe preliminar).** El informe preliminar será elaborado por el Investigador asignado al caso y elevado a conocimiento de Jefe de la División de Accidentes de Tránsito u otra autoridad superior.

El informe deberá ser claro y conciso lo cual contendrá la relación de los hechos suscitados en un accidente de tránsito.

La finalidad del informe será de solicitar alguna actuación legal dentro de las investigaciones como ser reconstrucción, inspección ocular, requisas y allanamientos que ha tomado la investigación preliminar.

**Artículo 8.- (Reconstrucción del accidente de tránsito).** Cuando se haya producido accidentes graves a cuya consecuencia existen personas muertas, heridas o lesionadas, la reconstrucción se lo realizara en el lugar del hecho en presencia del Fiscal asignado al caso, familiares y abogados de las partes.

**Artículo 9.- (Reconstrucción en maqueta).** Cuando se trate de hechos leves la reconstrucción se hará en la División de Investigación de Accidentes de Tránsito mediante maqueta, parecida a la vía donde ocurrió el hecho ya que los daños no revisten gravedad.

Dicha reconstrucción deben estar presentes las partes acompañadas de sus abogados como no, dando lugar así a posibles responsabilidades.

Concluida la reconstrucción el Oficial Investigador determinara que artículos del Código de Tránsito y su Reglamentó fueron infringidos, donde elaborar el REPORT el cual será remitido a la Comisaría de Tránsito para resolver y sancionar el caso.

**Artículo 10.- (En cuanto al curso del proceso judicial).** El oficial que a tomado la investigación preliminar en un hecho o accidente de tránsito tiene la obligación de presentarse ante el juez si este es citado a efecto que ratifique en el contexto de los informes que se desarrollaron como consecuencia del hecho o accidente de tránsito.

Por razones de responsabilidad el investigador deberá poseer un archivo privado en el que se haya registrado anotaciones importantes con relación al caso.

Es dado en Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, Bolivia, a los \_\_\_\_\_ días del mes de \_\_\_\_\_ de dos mil \_\_\_\_\_ años.

*Esperando que dicho aporte sirva para disminuir los índices de hechos y accidentes de tránsito a continuación concluyo con un análisis critico refiriéndome a los procedimientos de investigación de Tránsito, procedimientos del Ministerio Publico, y al los artículos pertinentes del Código penal referente a accidentes de tránsito.*



## **PROCEDIMIENTOS DE TRÁNSITO**

*- Donde a mi parecer se debe realizar es una planificación en cuanto al cambio de destinos de los investigadores de la División de Accidentes de Tránsito, para su continuidad en el cargo por tratarse de una especialidad muy delicada dentro de las funciones de la Institución Verde Olivo.*

*- Otro aspecto es la falta de medios técnicos los cuales estén acordes a la necesidad de nuestros días, para que el trabajo que lleguen a realizar sea óptimo ya que la labor que realizan los miembros de la División de Accidentes de Tránsito es muy sacrificada y pocas veces valorada.*

*- La falta de un Instituto Técnico Científico conformado tanto por policías como abogados, los cuales sirvan como peritos de parte para determinar cual fue la causa principal para que se produzca un hecho o accidente de tránsito de forma veras y equilibrada para que no exista errores al momento de la calificación de la responsabilidad penal o civil.*

*- La falta de un manual que trate de los procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial referente a hechos de tránsito el cual sirva a los administradores de justicia, como a los abogados de las partes involucradas en este tipo de casos.*

*Al realizar mi investigación referente a los procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial en casos de accidentes de tránsito y teniendo la cooperación del Comandante de la Unidad Operativa de Transito Cnl. DESP. Reynaldo Iturri Iturri de ese entonces cuando empecé a realizar la investigación y el actual Comandante Cnl. DESP. Edmundo E. Nogales Flores, como la colaboración de oficiales, sub. oficiales, sargentos, policías de la División de Accidentes de Transito y viendo el diario vivir de su función llego a la conclusión que los procedimientos de investigación que realizan son eficientes.*

*Las cuales coadyuvan con sus conocimientos para que la autoridad competente pueda realizar la calificación de una responsabilidad penal como civil, donde pocas veces es valorado este trabajo sacrificado que realizan los miembros de la Institución del Orden.*

## **PROCEDIMIENTO DEL MINISTERIO PÚBLICO**

*- Un aspecto que note es la falta de Fiscales adscritos a la Unidad Operativa de Tránsito, ya que solo cuenta con un solo Fiscal, que desde mi punto de vista no es suficiente para atender casos de hechos o accidentes de tránsito.*

*- Como también deberían existir egresados o alumnos de último curso de la facultad de derecho los cuales realicen pasantías como trabajo dirigido en esa entidad a modo de colaborar al fiscal y dar una orientación jurídica a las personas que asisten a esta Unidad Operativa de Tránsito.*

*- Otro aspecto que se ve a menudo en oficinas de Tránsito es cuando las partes realizan el desistimiento, donde solo la parte civil podrá presentarlo después de haber realizado una transacción económica con el imputado lo cual solo da una solución a la acción civil y no así a la penal.*

*Donde en casos de accidentes de tránsito al presentarse un desistimiento en la etapa de las diligencias de Policía Judicial el Fiscal no debe aceptar el desistimiento por tratarse un delito de acción pública, donde el Fiscal lo que debe realizar es adjuntarlo al expediente dicho desistimiento y lo podrá a conocimiento del Juez de la causa donde la parte que pidió el desistimiento ratificara dicho pedido.*

## **EN CUANTO A LOS ARTICULOS PERTINENTES AL CÓDIGO PENAL**

a) **Art. 210 Conducción peligrosa de vehículos:** El que al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o

diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis meses a dos años.

*Análisis:* Se puede decir que es un delito de peligro puro el cual se pone en condiciones de causar daño a la inobservancia de las disposiciones de tránsito llegando a ser mas de tipo administrativo policiales los cuales a mí parecer merecen mas sanciones a nivel de juzgado de tránsito como la función que cumple la Comisaría de Tránsito de la ciudad de La Paz regulados por el Código de Tránsito y su Reglamento, donde hay que tomar en cuenta que no es necesario ocasionar un accidente de tránsito para hacerse pasible a una sanción penal ,donde solo al infringir una norma de tránsito que ponga en peligro la seguridad común de otra(s) personas.

**b) Artículo 261. Homicidio y lesiones graves y gravísimas en accidentes de**

**Tránsito:** El que resultare culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con reclusión de uno a tres años.

Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno a cinco años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno a cinco años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeren como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno a dos años.

*Análisis:* Este artículo se refiere a los accidentes de tránsito la cual establéese tres situaciones:

1.- Al que causa la muerte o lesiones graves de personas lo hace por falta de Previsibilidad es decir la obligación que tenemos de vivir en sociedad donde se debe tomar ciertas precauciones y prever lo que puede llegar a resultar de nuestra

*conducta, ya que causando la muerte y lesiones lo comete por negligencia imprudencia y inobservancia del Reglamento de tránsito.*

*2.- Se refiere a los conductores de vehículos que causan un hecho o accidente de tránsito bajo influencia del alcohol o estupefacientes, donde se debe tomar en cuenta que el conductor debe prever este tipo de hecho, llegando a salir de este tipo penal para recaer solo en homicidio simple Art. 251 CP.*

*3.- La tercera parte habla del propietario, gerente o administrador donde no comparto esta última parte del artículo ya que todo delito es "intuito persona", donde el que debe responder por el daño causado es el conductor de vehículo motorizado y no así el propietario o administrador del vehículo.*

**Artículo 262. Omisión de socorro:** Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionado con privación de libertad de uno a cuatro años.

La pena será de privación de libertad de seis meses a dos años, cuando el conductor de otro vehículo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeren en lugar deshabitado.

**Análisis:** *Es una figura propia la cual cuenta con dos partes:*

*1.- Llega a constituir un agravante y presumirse dolo en el accionar porque el darse a la fuga del lugar del hecho puede llegar a generar la conclusión que se quiso causar el accidente y deseando el accidente.*

*2.- La segunda parte esta referido a las persona(s) que no es el autor del hecho o accidente de tránsito donde conociéndolo no coopera a las victimas cometiendo el delito de omisión faltando a la solidaridad con los demás sobre todo si ese hecho se realiza en lugar deshabitado.*

*Hay que tomar en cuenta que los dos artículos 210 y 261 del Código Penal son muy generalizados y ambiguos dando lugar a que el Juez no interprete de forma correcta y concreta el contenido de estos artículos llegando así a errores para que no se realice una calificación justa y equilibrada para aquellas personas que han sido victimas de un hecho o accidente de tránsito.*

## **CAPITLU VII**

### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

#### **7.1. CONCLUSIONES**

1.- Se debe adecuar al conductor de un vehiculo como al peatón por organismos pertinentes, eliminando la idea de que las normas de tránsito son impuestas para fastidiarlos a ambos, dándoles a entender que al aludir el cumplimiento de la norma cuando no se ven vigilados pueden llegar a ocasionar accidentes de tránsito y cuya consecuencia trae responsabilidades penales como civiles para ambos.

2.- En base a la investigación realizada se ve la necesaria creación de una normativa jurídica que regule los procedimientos métodos y técnicas de investigación policial en casos de accidentes de tránsito los mismos puedan brindar una información técnica y profesional a la autoridad competente para que en base a ese informe determine las responsabilidades tanto para el autor como para el que sufrió un hecho de tránsito.

3.- En materia de accidentes de tránsito no se puede dejar de tomar en cuenta que la culpa de la persona que conduce un vehiculo entraña un grave riesgo para la seguridad y bienes de los demás; Mientras la culpa del peatón no llega a perjudicar más que a el mismo.

Donde parto que la actividad del que conduce un vehiculo debe ser apreciada con mas estrictez por los órganos correspondientes así también la del peatón cuando se trate de fijar el porcentaje de responsabilidad de cada uno en un hecho o accidente de tránsito.

4.- También se ve la necesaria creación de un Instituto Técnico Científico compuesta por policías, abogados cuyo resultado de los conocimientos de ambos puedan coadyuvar al administrador de justicia para llegar a una calificación de

responsabilidad justa y equilibrada sin llegar a apreciaciones incorrectas que perjudiquen a las víctimas como al que cometió el hecho o accidente de tránsito.

5.- La creación de un manual de procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial en casos de accidentes de tránsito, el mismo que pueda servir a los jueces como a los abogados de las partes involucradas en hechos o accidentes de tránsito.

Para así dejar a un lado los errores y apreciaciones incorrectas de parte de los jueces los cuales son encargados de velar la correcta aplicación de la ley en el ordenamiento legal del país.

6.- La sociedad debe desarrollar en forma urgente un conjunto de acciones a fin de evitar que la tasa de mortalidad por hechos o accidentes de tránsito siga aumentando a pesar de los esfuerzos de diferentes organismos, no solamente a expensas de la imprudencia de los conductores o peatones, sino también a los que son víctimas de la constante negligencia del Estado y municipios locales.

## **7.2. RECOMENDACIONES**

1.- Necesidad de conformar equipos multidisciplinarios bajo el enfoque de acciones interinstitucionales, con la participación de la Policía Nacional (Comando Departamental de La Paz, Organismo Operativo de Tránsito, Escuela de Conductores, Policía Caminera), OPS/OMS, Ministerio de Salud y Deportes, Servicio Departamental de Salud de La Paz, en la que se recomienda la elaboración de Normas y Procedimientos de prevención de hechos de tránsito con finalidad el de concientizar a las personas de los peligros a los que están expuestos como conductores, peatones o pasajeros y el mejorar la atención de urgencia médica.

2.- La implementación de un examen semestral de la capacidad psíquica y física de los conductores de vehículos públicos como particulares para ver si existen perturbaciones del conductor a causa del consumo de bebidas alcohólicas o otros factores, las cuales deben ser practicados por psicólogos y psiquiatras forenses.

3.- Desarrollar acciones de EDUCACIÓN VIAL desarrollar en el ciudadano en su condición de pasajero, o peatón, las actitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que actúe de manera razonable, comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito, transporte terrestre y así contribuir a prevenir y evitar accidentes viales.

4.- El retiro definitivo de la licencia de conducir a los conductores de transporte público como particulares los cuales haya cometido una trasgresión grave a otra persona ya sea por muerte o haberle ocasionado lesiones graves, en donde la responsabilidad penal a esa persona debe ser rigurosa.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- - -ALVAREZ CORRALES JUSTINIANO JOSÉ, Guía de Investigación en Accidentes de Tránsito, 2002, La Paz-Bolivia.
  - 
  - -BENJAMIN MIGUEL HARB, Derecho penal Parte General y Especial, 5ta. Edición, Ed. Juventud, 2002.
  - 
  - -CAJIAS HUSCAR, Criñología, Librería Editorial Juventud, 5ta Edición, La Paz- Bolivia.
- CABO PLANA JUAN ANTONIO, Valoración de las lesiones causadas a las personas en accidentes de circulación, 2da. Edición, Ed. Masson, Barcelona.
- -CÓDIGO DEL TRÁNSITO, Decreto Ley N° 10135 de 16 de Febrero de 1973. Gaceta Oficial.
  - -CONCHA A., Prevención de violencia y lesiones. OPS/OMS.
- DECRETO SUPREMO N° 27295 de 2003.
- DONNA EDGARDO ALBERTO, La Peligrosidad en el Derecho Penal, Editorial Astrea; Buenos Aires; 1978; Pág. 12.)
- EZZANIE CHAVEZ AMADO, Iter Criminis, Improfeset S.R.L., Edición tercera, Lima- Perú, 1978
- FLORES ALORAS CARLOS, Criminología, Ind. Grf. Joata Ele, La Paz- Bolivia, 2002
- GACETA OFICIAL, Señales de tránsito obligatorias y Programas de educación vial. Decreto Supremo No. 17.696 de 1980.
- GACETA OFICIAL, Código Penal Ley, N° 10426 de 23 de Agosto de 1972.
- GACETA OFICIAL, Ley de Seguros, Ley N° 1883 de 25 de Junio de 1998



- GACETA OFICIAL, Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, SOAT.
- GHERSI CARLOS A., Accidentes de Tránsito Derecho de Reparación de Daños, 2da Edición, Ed. Universidad, Buenos Aires, 1998.
- GHERSI CARLOS A., Impacto Psicológico en un Accidente Automovilístico, 2da Edición, Ed. Universidad, Buenos Aires, 2000.
- MINISTERIO DE SALUD Y DEPORTES, Policía Nacional, OPS/OMS. Accidentes de tránsito en Bolivia. Situación del último quinquenio. 2004.
- MUÑOS CONDE FRANCISCO, Derecho Penal Parte General, 4ta Edición, Sevilla-Barcelona, Julio 2000, Pág. 225
- OPS/OMS, Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. 2003.
- MELIJA GUSTAVO RAUL, Accidentes de Tránsito Normas de Responsabilidad, Ed. De Palma, Buenos Aires, 1991.
- NINO CARLOS SANTIAGO, Los Límites de la Responsabilidad, Ed. Astrea, Buenos Aires, 1980
- PLAN NACIONAL 2005-2009, Prevención y atención integral a hechos de tránsito y sus consecuencias. Policía Nacional, OPS/OMS, Ministerio de Salud y Deportes. 2006. La Paz-Bolivia.
- POLICIA NACIONAL, Planificación del Tráfico Vehicular en el centro de la ciudad de La Paz, 1992.
- POLICIA NACIONAL, Normas y Procedimientos de Prevención Primaria en Hechos de Tránsito, Producciones Gráficas Acuario, 1er. Edición, 2006, La Paz-Bolivia.

- -PROGRAMA DE ADMINISTRACIÓN DE JUSTICIA DE USAID/Bolivia  
Policía de Patrullaje – Guía de Acción directa. Edit. Multimac. Noviembre  
2003.La Paz- Bolivia.

-POLICIA NACIONAL, OPS/OMS, HONORABLE ALCALDIA MUNICIPAL DE  
PATACAMAYA; SEDES LA PAZ, MINISTERIO DE SALUD Y DEPORTES.  
Hechos de Transito y Acciones de Prevención Primaria y Secundaria. Modelo de  
intervención local. Bolivia. 2005.

-REGLAMENTO DEL CÓDIGO DE TRÁNSITO, Resolución Suprema N° 187444  
de 8 de Junio de 1978. Gaceta Oficial.

- ZAFFARONI EUGENIO RAUL, En Busca de las Penas Perdidas, Editorial  
Ediar, Argentina, 1989.



## ANEXO A

**POLICIA NACIONAL**  
Organismo Operativo de Tránsito  
Dep. de Planeamiento y Operaciones  
La Paz- Bolivia

### Anexo: A-1

### ACCIDENTES DE TRÁNSITO LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006

DETALLE TIPO DE ACCIDENTE	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR						VEHÍCULOS										DENUNCIO			
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Mimbuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales	TOTAL
Atropello	1013	23	318	57	9	6		146	268	45	55	22	25	48	332	220	18	2	656	365	15	1036
Colisiones	5002	103	3859	454	42	15		725	2051	187	188	179	121	201	1234	882	41	21	3432	1602	71	5105
Choque a objeto fijo	434	20	251	30		1		132	133	50	22	19	18	18	57	90	5	2	264	183	7	454
Vuelco	191	7	131	7	1			59	30	52	12	12	10	4	16	49	13		94	99	5	108
Embarrancamiento	65	3	40	4				24	11	15	11	2	3	3	9	13	1		37	30	1	68
Encunetamiento	122	1	64	13				46	37	15	15	8	11	7	16	13	1		72	50	1	123
Deslizamiento de vehículo	7		4			1		3	3	1				1	1	2			2	5		7
Caída de pasajero	48		37	1		1		9	9	6	3		4	2	19	3	2		35	11	2	48
Incendio de vehículo																						
<b>TOTAL</b>	<b>7463</b>	<b>173</b>	<b>5616</b>	<b>1617</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1323</b>	<b>2800</b>	<b>409</b>	<b>345</b>	<b>266</b>	<b>205</b>	<b>309</b>	<b>1810</b>	<b>1385</b>	<b>86</b>	<b>26</b>	<b>4931</b>	<b>2599</b>	<b>111</b>	<b>7641</b>

**POLICIA NACIONAL**  
**Organismo Operativo de Tránsito**  
**Dep. de Planeamiento y Operaciones**  
**La Paz -Bolivia**

**Anexo:A- 2**

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO**  
**LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006**

CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR		VEHÍCULOS														DENUNCIO			
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Mimibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales	TOTAL
Falla mecánica	292	13	230	24	4			47	108	23	12	6	9	12	79	51	5		192	105	9	305
Embriaguez	1013	6	615	32	5	1		316	450	32	35	35	18	33	174	229	11	2	555	450	14	1019
Imprevisión del conductor	2980	47	2362	222	8	15		420	1103	149	150	103	82	126	745	532	25	13	1917	1071	39	3027
Imprudencia del conductor	454	10	364	21	3	3		73	159	16	19	14	9	14	142	85	6		323	137	4	464
Estacionamiento peligroso	49		38	6				5	18	4	4	2	1	3	8	9			30	19		49
Factor climático	29	1	25	3				2	9	5	5	2	3		3	3			21	9		30
Omitir señales de tránsito	163	3	133	16				22	72	8	10	5	3	6	42	25			107	62	2	171
Exceso de velocidad	305	51	584	101	18			152	300	61	34	34	25	31	196	148	21	6	590	252	14	856
Mala maniobra	1558	40	1178	134	15	1		270	545	102	70	59	53	80	391	279	17	3	1129	443	27	1538
Carecer de luces	14		12	2								2			5	4			7	6	1	14
No acatar disp. De tránsito	37	1	27	5		6			12	3	1	2	1	3	11	5			21	17		38
Otras causas	69	1	48	1	1			20	21	7	5	3	1	1	14	15	1	2	40	28	2	70
<b>TOTAL</b>	<b>7463</b>	<b>178</b>	<b>5616</b>	<b>617</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1328</b>	<b>2800</b>	<b>409</b>	<b>345</b>	<b>266</b>	<b>205</b>	<b>309</b>	<b>1810</b>	<b>1385</b>	<b>86</b>	<b>26</b>	<b>4931</b>	<b>2599</b>	<b>111</b>	<b>7641</b>

**ACCIDENTES DE TRÁNSITO  
LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006**

SEXO	LICENCIA DEL CONDUCTOR	VEHÍCULOS	DENUNCIO
------	------------------------	-----------	----------

LUGAR O VIAS DE HECHOS DE TRÁNSITO	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR						VEHÍCULOS											DENUNCIO		
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Minibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales	TOTAL
Autopista	209	23	157	17	2	1		55	79	14	22	10	15	10	57	20	2	3	174	55	3	232
Avenidas	2965	64	2193	241	22	7		566	823	145	153	113	99	142	927	585	33	9	1990	1000	39	3029
Calles	2095	49	1608	1556	13	9		359	1132	77	72	70	20	59	378	312	20	2	1492	626	25	2143
Intersección de avenida	129	3	107	9		2		14	68	2	2	5	2	9	17	25	2		83	49		132
Intersección de calles	430	11	336	61	3			41	237	4	11	14	4	10	71	89	1		261	172	8	441
Plazas o parques	956	16	733	95	7	3		134	310	29	43	34	18	50	263	211	15	1	559	393	20	972
Puentes/curvas	132	6	114	9	1			14	35	4	1	5	4	10	39	36	4		63	73	2	138
Periféricas	69		43	4				22	28	7	3	2	2	3	10	14			40	27	2	69
Carreteras	439	6	297	22	4	4		118	81	119	35	12	38	14	44	84	7	11	249	185	11	445
Caminos	39	1	28	3	2	1		6	7	8	4	1	3	2	5	9	2		20	19	1	40
<b>TOTAL</b>	<b>7263</b>	<b>173</b>	<b>5616</b>	<b>617</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1329</b>	<b>2800</b>	<b>409</b>	<b>345</b>	<b>266</b>	<b>205</b>	<b>309</b>	<b>1910</b>	<b>1335</b>	<b>86</b>	<b>26</b>	<b>4931</b>	<b>2599</b>	<b>111</b>	<b>7641</b>

**POLICIA NACIONAL**  
**Organismo Operativo de Tránsito**  
**Dep. de Planeamiento y Operaciones**  
La Paz -Bolivia

**Anexo: A-4**

**ACCIDENTES DE TRANSITO**  
**LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006**

ZONAS	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR						VEHÍCULOS										DENUNCIO			
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Minibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales	TOTAL
Zona central	3375	82	2582	314	20	6		535	1292	114	148	125	82	152	896	605	38	5	2233	1176	48	3457
Zona comercial	1838	53	2582	314	20	6		334	725	86	69	64	28	66	451	364	24	4	1153	712	26	1691
Zonas periféricas	1581	33	1107	128	10	2		367	526	90	88	65	46	73	365	337	15	9	1093	512	19	1614
Zona rural	669	10	561	14	6	6		92	257	119	40	12	39	18	98	79	9	8	462	199	18	679
<b>TOTAL</b>	<b>7463</b>	<b>173</b>	<b>5616</b>	<b>617</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>1328</b>	<b>2300</b>	<b>409</b>	<b>345</b>	<b>266</b>	<b>205</b>	<b>309</b>	<b>1810</b>	<b>1385</b>	<b>86</b>	<b>26</b>	<b>4931</b>	<b>2599</b>	<b>111</b>	<b>7641</b>

**ACCIDENTES DE TRANSITO**  
**LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2007**

DETALLE TIPO DE ACCIDENTE	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR						VEHÍCULOS										DENUNCIO		
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jet	Buses	Micros	Mimibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales
Atropello	1089	13	905	48	13		3	133	308	46	65	24	29	53	361	202	13		861	232	9
Colisiones	5339	109	4421	421	37	13	24	532	1885	186	206	152	142	204	1463	1136	55	6	4070	1330	48
Choque a objeto fijo	434	17	263	42	1		2	143	148	47	27	20	12	20	77	92	4	1	302	146	3
Vuelco	223	3	153	11	1		3	58	26	53	36	14	11	10	36	38	2		147	74	5
Embarrancamiento	72	2	36	45			1	32	9	13	6	4	6	2	11	21	1		47	27	
Enc.unetamiento y Deslizamiento de vehículo	120	1	77	10	1		2	31	23	34	6	6	6	4	19	17	3		87	32	2
Caída de pasajero	68		53	2	1		6	12	6	6	3		7	4	37	2	3		57	11	
Choque a vehículo continuo	1324	31	1109	83	4	1		152	511	76	59	44	47	75	250	278	9		913	430	12
Incendio de vehículo	1							1							1					1	
<b>TOTAL</b>	<b>8670</b>	<b>176</b>	<b>7017</b>	<b>622</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>1094</b>	<b>2916</b>	<b>461</b>	<b>408</b>	<b>264</b>	<b>260</b>	<b>372</b>	<b>2255</b>	<b>1786</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6484</b>	<b>2283</b>	<b>79</b>

TIPO DE HECHOS	CON MUERTE	CON HERIDOS	CON DAÑOS AL VEHICULO
Atropello	50	970	1
Colisiones	85	547	4062
Choque a objeto fijo	1	184	324
Vuelco	63	423	109
Embarrancamiento	68	242	35
Enc.unetamiento y Deslizamiento de vehículo	4	81	64
Caída de pasajero	2	51	11
Choque a vehículo detenido	10	76	959
Incendio de vehículo	5		1
<b>TOTAL</b>	<b>288</b>	<b>2574</b>	<b>5566</b>



## ACCIDENTES DE TRANSITO

### LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2007

CAUSAS DE ACCIDENTES DE TRANSITO	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR					VEHÍCULOS										DENUNCIO			
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Mimibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales
Falla mecánica	57		47	1				9	7	7	6	4	4	5	15	6	2		37	19	1
Embriaguez	887	21	597	61	3	1	1	245	381	23	33	35	32	31	187	180	6		671	235	2
Imprevisión del conductor	6179	133	5121	477	40	11	33	630	2073	338	279		166	276	1591	1316	60	6	4681	1368	63
Imprudencia del peaton	847	7	727	31	11	1	4	80	245	39	61	192	27	37	272	144	13	1	686	159	9
Estacionamiento peligroso	84	1	65	4		1		15	32	6	4	15	3	5	10	22			46	38	1
Factor climático	45	1	32	10			1	3	14	6	5	1		2	12	5			12	34	
Omitir señales de transito	345	3	254	24	2		2	66	119	8	8	2	16	14	100	68	5		201	146	1
Exceso de velocidad	168	3	130	11	1			29	24	28	11	8	12	2	50	30	3		110	60	1
Carecer de luces	45	1	28	1	1			16	13	5	1	5			11	12	1		25	20	1
No acatar disp. De transito	13	6	16	2	1			1	8	1		2			7	3			15	4	
<b>TOTAL</b>	<b>8670</b>	<b>176</b>	<b>7017</b>	<b>622</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>1094</b>	<b>2916</b>	<b>461</b>	<b>408</b>	<b>264</b>	<b>372</b>		<b>2255</b>	<b>1786</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6484</b>	<b>2283</b>	<b>79</b>

CAUSAS DEL ACCIDENTE	CON MUERTE	CON HERIDOS	CON DAÑOS AL VEHICULO
Falla mecánica	1	135	13
Embriaguez	15	190	1473
Imprevisión del conductor	211	1320	3604
Imprudencia del peaton	29	669	43
Estacionamiento peligroso	1	10	47
Factor climático	12	45	
Omitir señales de transito	2	48	216
Exceso de velocidad	12	142	128
Carecer de luces	4	14	38
No acatar disp. De transito	1	1	4
<b>TOTAL</b>	<b>2574</b>	<b>2574</b>	<b>5566</b>

## ACCIDENTES DE TRANSITO LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006

SEXO	LICENCIA DEL CONDUCTOR	VEHÍCULOS	DENUNCIO
------	------------------------	-----------	----------

LUGAR O VIAS DE HECHOS DE TRANSITO	SEXO		LICENCIA DEL CONDUCTOR										VEHÍCULOS										DENUNCIO
	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con autorización	Auxiliar del conductor	Sin documentos	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Mimbuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales		
Autopista	145	2	125	2	1			19	21	11	10	7	14	1	50	28	4		119	27	1		
Avenidas	3499	84	2777	301	31	7	22	445	1274	142	132	103	89	154	926	722	34	1	2740	807	36		
Calles	3157	71	2613	204	19	5	11	376	1155	101	170	96	54		818	658	29	2	2237	962	29		
Intersección de avenida	302	8	240	24	2		4	40	103	4	16	7	7	142	79	64	14		220	89	1		
Plazas o parques	897	3	750	67	2	1	1	79	301	18	25	23	31	11	260	197	3		701	197	2		
Carreteras	668	8	510	24	3	1	3	135	62	183	55	28	65	40	122	117	6	4	466	200	10		
Caminos	2		2							2				24					1	1			
<b>TOTAL</b>	<b>8670</b>	<b>176</b>	<b>7017</b>	<b>622</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>1094</b>	<b>2916</b>	<b>461</b>	<b>408</b>	<b>264</b>	<b>260</b>	<b>372</b>	<b>2255</b>	<b>1786</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6484</b>	<b>2283</b>	<b>79</b>		

CAUSAS DEL ACCIDENTE	CON MUERTE	CON HERIDOS	CON DAÑOS AL VEHICULO
Autopista	6	138	94
Avenidas	18	608	2567
Calles	45	494	1691
Intersección de avenida		83	133
Plazas o parques	5	141	670
Carreteras	214	1109	411
Caminos		1	
<b>TOTAL</b>	<b>288</b>	<b>2574</b>	<b>5566</b>

**ACCIDENTES DE TRANSITO**  
**LA PAZ ZONA CENTRAL ANUAL 2006**

SEXO	LICENCIA DEL CONDUCTOR								VEHÍCULOS								DENUNCIO
------	------------------------	--	--	--	--	--	--	--	-----------	--	--	--	--	--	--	--	----------

ZONAS	Varones	Mujeres	Profesional	Particular	Motociclista	Con	Auxiliar del	Sin	Automóviles	Camiones	Camioneta	Jett	Buses	Micros	Mimibuses	Vagonetas	Motocicletas	Bicicletas	Publico	Particulares	Oficiales
Zona central	5647	121	4632	473	43	12	26	582	2046	169	220	164	134	252	1521	1197	51	2	4269	1448	51
Zona comercial	797	16	679	39	1		6	88	320	12	29	17	12	19	261	132	8	1	642	169	2
Zona residencial	180	3	130	25	2			26	65	1	33	12	1	11	26	29	3	1	111	70	2
Zona periférica	1369	17	1054	55	11		3	263	413	97	69	44	47	65	314	309	22	2	979	393	14
Zona rural	677	19	522	30	1	2	6	135	72	182	57	27	66	25	133	119	6	1	483	203	10
<b>TOTAL</b>	<b>8846</b>	<b>176</b>	<b>7017</b>	<b>622</b>	<b>58</b>	<b>14</b>	<b>41</b>	<b>1094</b>	<b>2916</b>	<b>461</b>	<b>408</b>	<b>264</b>	<b>260</b>	<b>372</b>	<b>2255</b>	<b>1786</b>	<b>90</b>	<b>7</b>	<b>6484</b>	<b>2283</b>	<b>79</b>

CAUSAS DEL ACCIDENTE	CON MUERTE	CON HERIDOS	CON DAÑOS AL VEHICULO
Zona central	23	949	3625
Zona comercial	15	182	535
Zona residencial		39	72
Zonas periféricas	11	295	901
Zona rural	239	1109	433
<b>TOTAL</b>	<b>288</b>	<b>2574</b>	<b>5566</b>

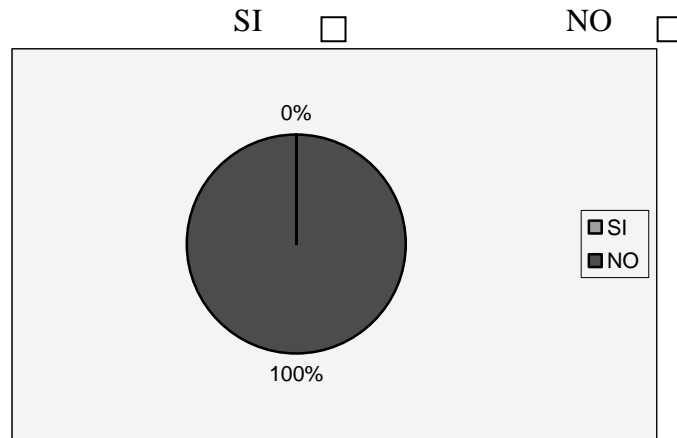
**ANEXO: B**

**ENCUESTA A MIEMBROS DE LA DIVISION DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO**

Nombre del encuestado:.....

Grado:..... Fecha:.....

1.- ¿Cree UD. que los chóferes de transporte publico, particulares y peatones conocen el Código de Transito y su Reglamento?

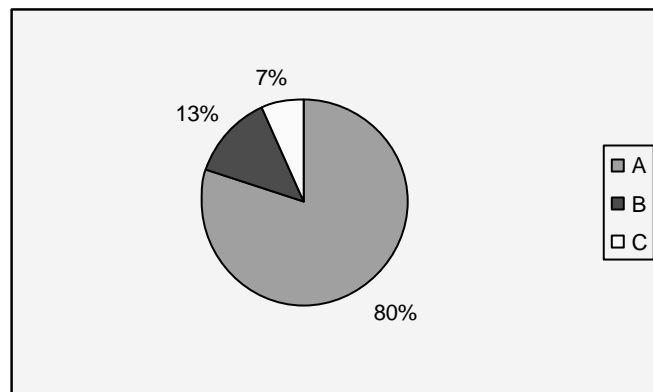


2.- ¿A que se atribuyen los accidentes de tránsito?

a) Fallas humanas  
climatológicos

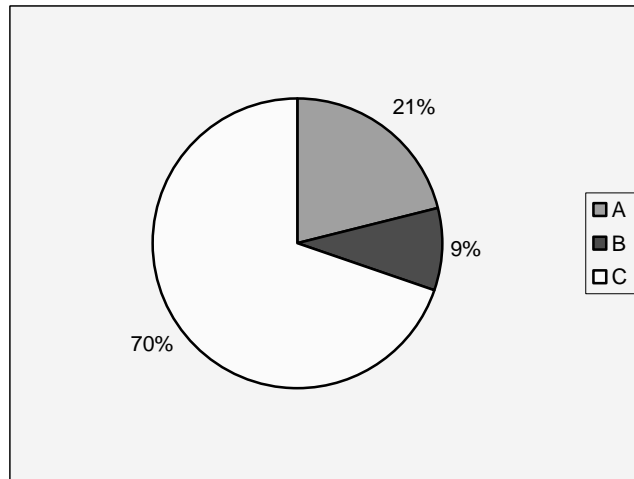
b) Fallas mecánicas

c) Factores



3.- ¿Según los casos atendidos por la División de Accidentes de Tránsito cuales fueron las causas más frecuentes en Accidentes de Tránsito?

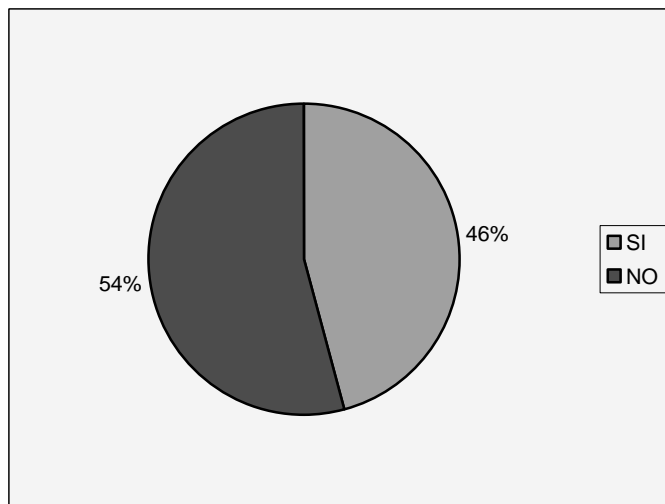
- a) Embriagues      b) Exceso de velocidad      c) Imprudencia      d) Fallas mecánicas



4.- ¿Los procedimientos como métodos realizados por la Unidad Operativa de Tránsito son suficientes para una investigación minuciosa en casos de hechos de tránsito?

SI

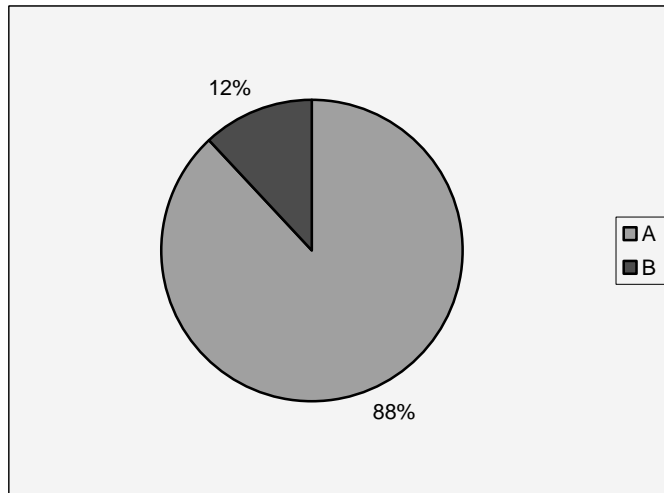
NO



5.- ¿Quién mayor mente llega a ser responsable en un caso de accidenté de tránsito según los casos atendidos?

a) Chóferes

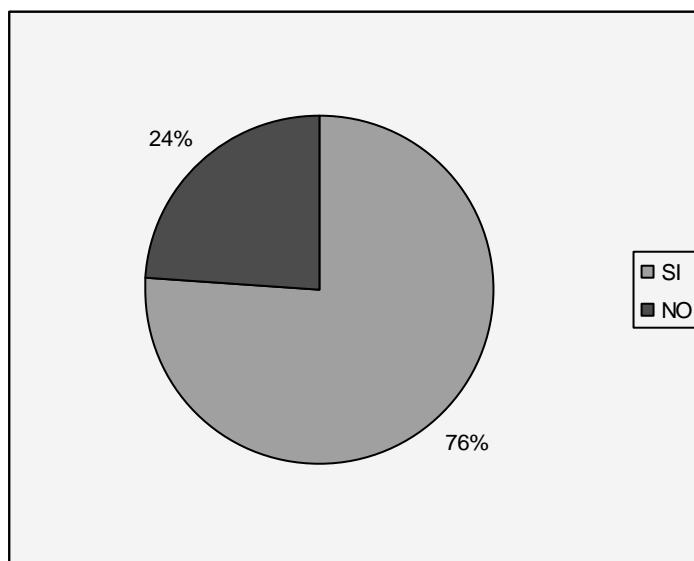
b) Peatonos



6.- ¿Los procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial en casos de accidente de tránsito coadyuvan para la calificación de una responsabilidad penal justa y equilibrada?

SI

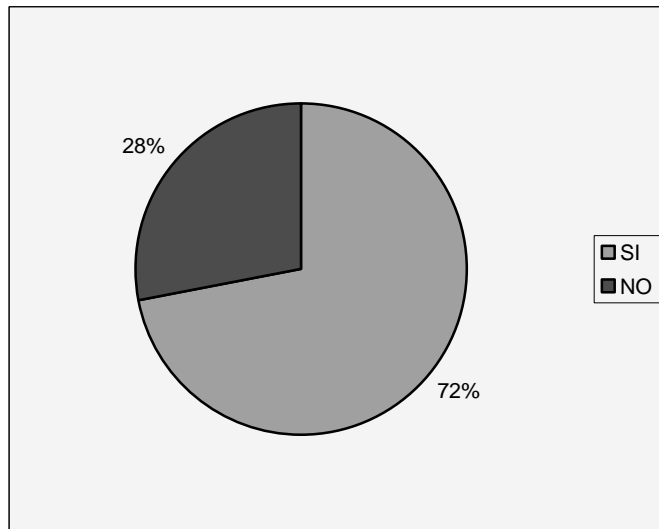
NO



7.- ¿Cree UD. que la no existencia de una norma jurídica que regule los procedimientos, métodos y técnicas de investigación de accidentes de tránsito es causa para que se cometan errores en la calificación de una responsabilidad penal?

SI

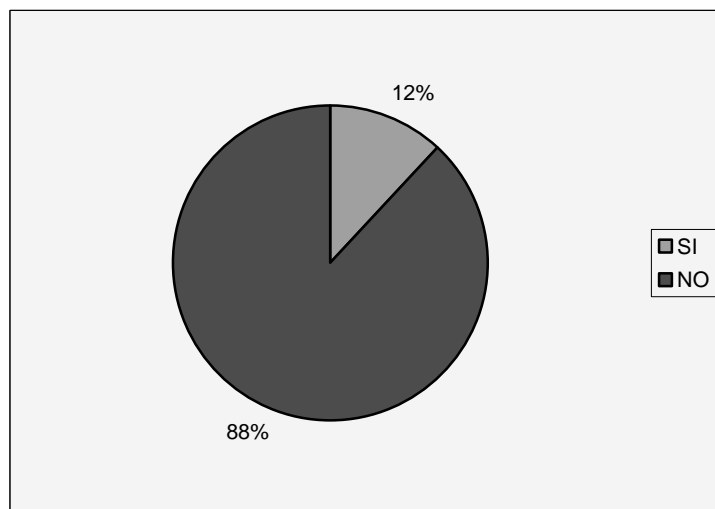
NO



8.- ¿UD. cree que es justa y equilibrada la calificación que realizan los administradores de justicia en casos de hechos de tránsito?

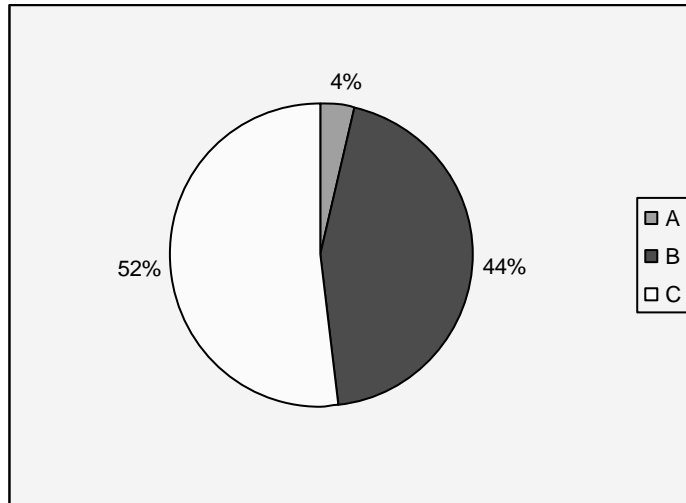
SI

NO



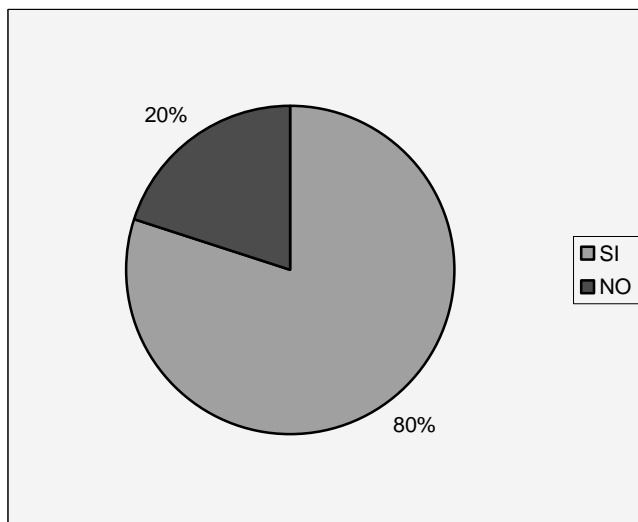
9.- ¿Para UD. Cual es el factor para que no se llegue a una responsabilidad penal justa y equilibrada por parte de los administradores de justicia?

- a) Falta del conocimiento de los procedimientos, métodos, técnica utilizados por la policía.      b) No darle la debida importancia a la investigación brindada por La Unidad Operativa de Tránsito      c) No darle el valor jurídico correspondiente a un hecho o accidente de tránsito



10.- ¿Ve necesario la creación de una división especial Técnico Científica, la cual sirva para llegar a la calificación de una responsabilidad penal equilibrada compuesto por policías, como administradores de justicia?

SI       NO





## ANEXO-C

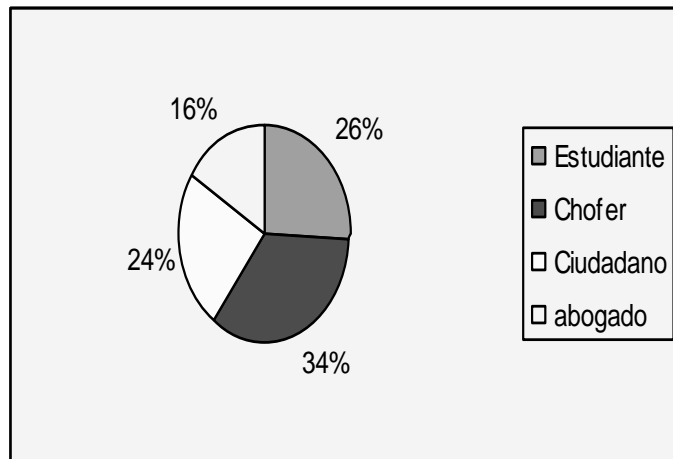
UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES  
FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS POLÍTICAS  
CARRERA DE DERECHO

### ENCUESTA A CIUDADANOS DE LA CIUDAD DE LA PAZ

La información recabada será de uso estrictamente académico.

#### 1) Ocupación

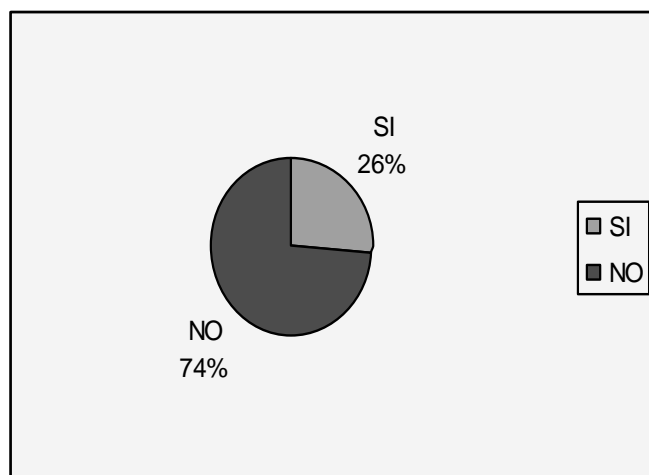
Estudiante  Chofer  Ciudadano  Abogado



2) ¿Cree UD. que los chóferes de transporte publico, particulares y peatones conocen el Código de Transito y su Reglamento?

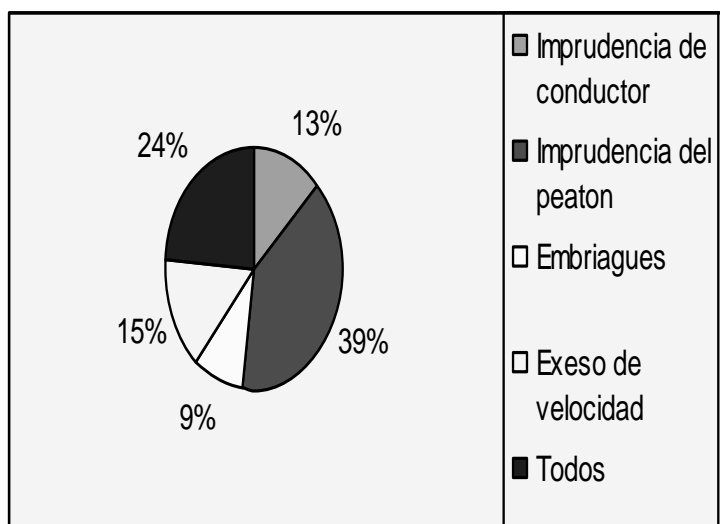
SI

NO



3) ¿Según Ud. cuales son las causas para que se susciten hechos de tránsito?

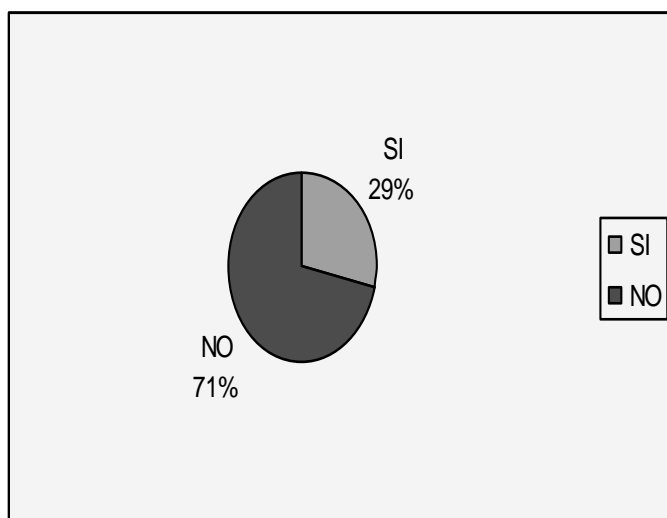
- a) Imprudencia del conductor b) Imprudencia del peatón c) Embriagues d) Exceso de velocidad d) Todos



4) ¿Los procedimientos como métodos realizados por la Unidad Operativa de Tránsito son suficientes para una investigación minuciosa en casos de hechos de tránsito?

SI

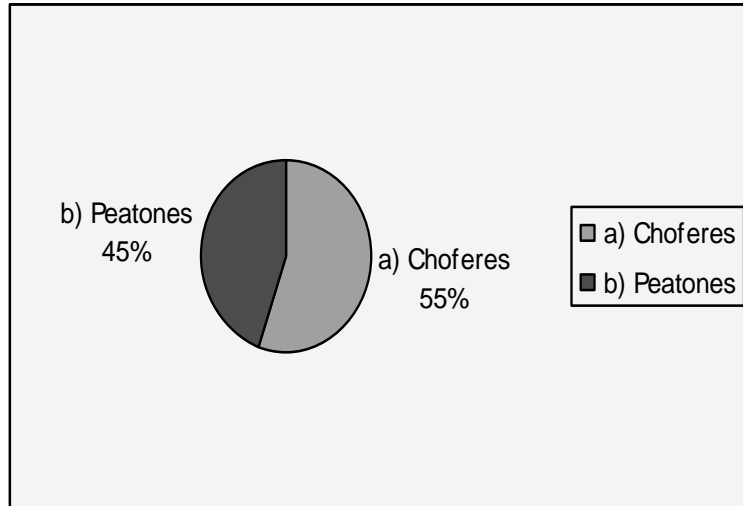
NO



5) ¿Para Ud. mayor mente llega a ser responsable en un caso de accidenté de tránsito?

a) Choferes

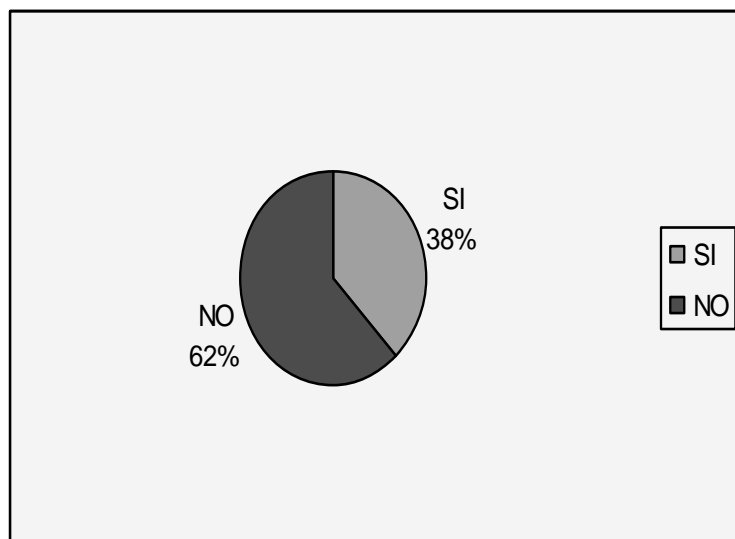
b) Peatones



6) ¿Los procedimientos, métodos, técnicas de investigación policial en casos de accidente de tránsito coadyuvan para la calificación de una responsabilidad penal justa y equilibrada?

SI

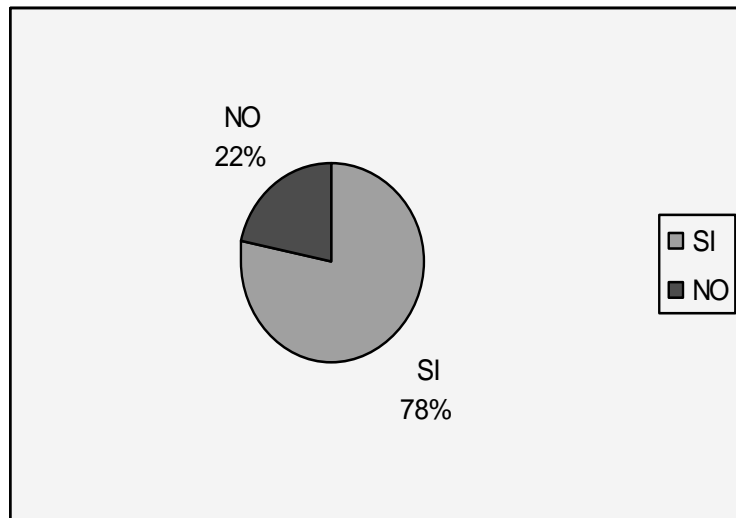
NO



7) ¿Cree Ud. que la no existencia de una norma jurídica que regule los procedimientos, métodos y técnicas de investigación de accidentes de tránsito es causa para que se cometan errores en la calificación de una responsabilidad penal?

SI

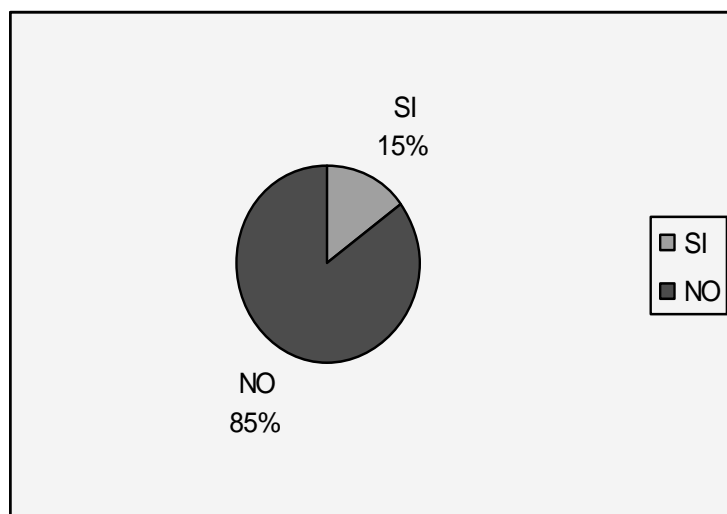
NO



8) ¿Ud. cree que es justa y equilibrada la calificación que realizan los administradores de justicia en casos de hechos de tránsito?

SI

NO





## ANEXO D: PROCEDIMIENTOS BASICOS EN HECHOS DE TRANSITO FLUJOGRAMA

