

Derechos de las Víctimas Informe de Encuesta Global 2019



Justicia **Confianza** **Respeto** **Ley** **Apoyo**
Información **Público** **Comprender** **Dignidad**
Protección **Representación** **Legislación**
Voz **Reconocimiento** **Igualdad** **Deber**
Derechos **Central** **Desarrollo** **Víctimas**
Proyecto **Participación** **Responsabilidad**

Contenidos

1.	Introducción	2
2.	Definición de derechos de las víctimas	5
3.	Derecho a la información	6
4.	Derecho a la asistencia	8
5.	Derecho de apelación	10
6.	Derechos en los tribunales	11
7.	Conclusiones y recomendaciones	12
8.	Referencias	13
9.	Apéndice A: Encuestados en el relevamiento sobre derechos de las víctimas de IRVP	14
10.	Apéndice B: Preguntas clave sobre los derechos de las víctimas: propuestas y posibles indicadores para la encuesta de referencia (RoadPeace, 2015)	16
11.	Apéndice C: Referencias de los derechos clave de las víctimas	18

Glosario

AFRO	África
EMRO	Mediterráneo oriental
UE	Unión Europea
EURO	Europa
FEVR	Federación Europea de Víctimas del Tránsito
IRVP	Asociación Internacional de Víctimas de Tránsito
ONG	Organización no gubernamental
PAHO	Organización Panamericana de la Salud
SEARO	Sudeste asiático
OMS	Organización Mundial de la Salud
WPRO	Pacífico oriental

1. Introducción

Se debe hacer más, no solo para evitar siniestros viales sino también para hacer justicia y mitigar el sufrimiento de las víctimas. Nuestros seres queridos no se perdieron. Sabemos dónde están. Fueron asesinados en el camino, muy a menudo por conductores que violaron la ley.

(IRVP, 2018)

En 2018, según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), más de 1.35 millones de personas murieron en siniestros viales y otros 50 millones resultaron heridas. Más de 10 millones han muerto desde mayo de 2011, cuando se lanzó el Plan Global para la Década de Acción para la Seguridad Vial. A pesar de muchos esfuerzos y compromiso para reducir las muertes viales éstas han aumentado y son la principal causa de muerte de nuestros jóvenes de 5 a 29 años en todo el mundo.

Las muertes viales y las lesiones graves se pueden prevenir: este es un punto clave que los profesionales de seguridad vial promueven alrededor del mundo. Una vez que se producen las muertes y heridas graves que el Estado no ha podido evitar, las familias de las víctimas dependen del sistema de justicia para investigar los hechos, identificar y llevar a cualquier delincuente ante los tribunales y también para mitigar el sufrimiento de las víctimas y de sus familiares, a través del suministro oportuno de información y apoyo, compensación justa y justicia.

Asociación Internacional de Víctimas de Tránsito (IRVP)

Creada por defensores de víctimas, IRVP es una entidad que nuclea a más de 100 ONGs de todas las regiones del mundo, que se unieron para hacer campaña para que la seguridad vial también incluya a la respuesta posterior al siniestro y al sistema de justicia.

IRVP es una organización de voluntarios. En su conferencia inaugural en Mullingar, Irlanda, se elaboró un documento que destacó el tratamiento insatisfactorio de las víctimas de un siniestro vial.

Manifiesto de Mullingar sobre los derechos de las víctimas

Las víctimas no son daños colaterales. Merecen reconocimiento, información y apoyo.

Las víctimas deben ser reconocidas como tales.

Las víctimas de hechos viales deben ser reconocidas como víctimas de delitos en la carretera, desde el primer punto de contacto con el policía, hasta que se demuestre lo contrario: esperar una decisión judicial en ese sentido lleva demasiado tiempo. La sociedad debe optar por la precaución y la compasión, y proporcionar a las víctimas toda la información y apoyo desde el principio.

Las víctimas necesitan información sobre los procedimientos legales, sus derechos y su papel en los procedimientos, y deben ser informadas sobre el progreso de la investigación y del proceso judicial.

Las víctimas deben ser escuchadas para impulsar la acción penal y tienen derecho a apelar.

Las víctimas merecen apoyo. Al no haber podido evitar los siniestros que las han afectado, el Estado debe brindar apoyo y ayudar a las víctimas al menos a sobrellevar la situación, sino a recuperarse. Si se pueden proporcionar trabajadores sociales para otras víctimas del delito, entonces, ¿por qué no para los delitos viales? Lo que se recaude en multas debe ayudar a pagar estos servicios de apoyo.

Las víctimas merecen ser escuchadas e incluidas no sólo en la sala del tribunal para que brinden testimonio sino además en los organismos de seguridad vial y grupos consultivos.

Las estrategias para víctimas de delitos y los servicios de apoyo deben incluir a las víctimas de delitos en carretera.

Las prioridades de IRVP incluyen:

- Desarrollo de estándares mínimos y mejores prácticas en investigación de siniestros, enjuiciamiento penal, civil, compensación y derechos de las víctimas.
- Inclusión de la investigación de siniestros, enjuiciamiento penal, compensación civil y derechos de las víctimas viales en el Decenio de Acción de las Naciones Unidas.
- Investigaciones policiales exhaustivas, incluida la recopilación de datos, la preservación y el intercambio de información con todas las partes involucradas.

Contexto

Esta no es la primera vez que se plantea el problema de los derechos de las víctimas de los siniestros viales. Antes del establecimiento de IRVP, la Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial ya tenía un comité de respuesta posterior al choque, que incluía a muchos miembros de la Junta del IRVP y que produjo una sesión informativa sobre "Justicia y la respuesta posterior al siniestro" para la Conferencia Ministerial de Alto Nivel en Seguridad Vial llevada a cabo en Brasilia en 2015. Muchos años antes, FEVR había destacado el maltrato que padecen las víctimas por parte del sistema de justicia (FEVR, 1996).

La Justicia y la respuesta post siniestro: pedidos clave por los derechos de las víctimas (2015)

El Plan Global incluyó actividades para "apoyar a los pacientes lesionados y a los que sufren por los siniestros viales para minimizar el trauma físico y psicológico". Nuestros pedidos son los siguientes:

1. Las víctimas de siniestros viales deben ser reconocidas como víctimas de delitos hasta que se demuestre lo contrario. Las familias destruidas como consecuencia de los conductores que violaron la ley deben ser tratadas como familias de personas fallecidas en homicidios.
2. El gobierno debe proporcionar a las víctimas guías de información sobre los procedimientos legales que siguen al siniestro (investigación, enjuiciamiento e indemnización).
3. La policía debe ser responsable de mantener a las víctimas informadas sobre el progreso del caso.
4. A las víctimas de siniestros se les debe ofrecer apoyo, incluido el apoyo de sus pares, para ayudarlas a hacer frente a la tragedia. Esto puede ser financiado por los infractores.
5. Las estrategias y programas gubernamentales para las víctimas de delitos deben incluir a las víctimas del tránsito, al igual que las encuestas y estadísticas de victimización.
6. Las víctimas de siniestros viales deben incluirse entre los expositores de los congresos sobre seguridad vial y formar parte de los comités asesores del gobierno.
7. Se deben desarrollar estándares nacionales e indicadores de buenas prácticas para el apoyo a las víctimas de siniestros viales, tales como:
 - a. Compromiso de tratar a las víctimas de siniestros viales como víctimas de delitos, hasta que se demuestre lo contrario.
 - b. Producción de una guía de información para las familias en duelo y heridos. Tales guías deberían ser obligatorias y producidas por el gobierno con la participación de la ONG involucrada en el caso.
 - c. Servicio de apoyo para las víctimas de siniestros.
 - d. Inclusión de las estadísticas de inseguridad vial en las estadísticas de víctimas de delitos dolosos.
 - e. Igual representación en paneles gubernamentales y grupos de trabajo que el dispensado a víctimas de delitos.

(RoadPeace, FEVR y Comité Post Siniestro de la Alianza Global de ONG para la Seguridad Vial, 2015)

Metodología de la encuesta

El diseño de la encuesta fue aprobado por la Junta Directiva de IRVP. Se utilizó SmartSurvey para recopilar y analizar las respuestas. Las preguntas se difundieron en marzo de 2019 y los miembros de IRVP tuvieron tres semanas para responderlas.

Se recibieron respuestas de 74 organizaciones en 40 países. A los fines de su discusión, se organizaron las respuestas según la clasificación regional de la OMS:

- África (AFRO): Argelia, Benín, Camerún, Costa de Marfil, Ghana, Kenia, Liberia, Malawi, Mali, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Togo, Túnez, Uganda, Zambia.
- América (PAHO): Argentina, Canadá, Estados Unidos, Antigua y Barbuda.
- Mediterráneo oriental (EMRO): Egipto, Líbano, Marruecos, Pakistán.
- Europa (EURO): Bélgica, Gran Bretaña, Georgia, Grecia, Irlanda, Italia, Países Bajos, Polonia, Portugal, Eslovenia, Suecia
- Sudeste asiático: India, Indonesia, Nepal.
- Pacífico occidental (WPRO): Australia, Filipinas.

Consultar el Apéndice A para obtener una lista de las organizaciones de las cuales se recibieron respuestas completas.

¹ <https://app.sartsurvey.co.uk/>

2. Definición de Derechos de las Víctimas

El punto de partida fue determinar cuántos países tenían políticas oficiales sobre los derechos de las víctimas. Se les preguntó a los miembros de IRVP sobre la existencia de cualquier documento gubernamental que definiera los derechos de las víctimas.

Tabla 1: ¿Hay algún documento gubernamental que defina los derechos de las víctimas?

	AFRO	EMRO	EURO	PAHO	SEARO	WPRO	Total
Sí	4	1	9	9	5	1	29
No	16	3	6	2	6	2	35
No lo sabe	3	0	2	0	4	0	9
Total	23	4	17	11	15	3	73

En la tabla 1, casi la mitad (48%) respondió negativamente. Otro 12% desconocía si existía dicho documento. La situación es particularmente difícil en África, donde cuatro veces más respondieron negativamente que positivamente. Comentarios incluidos:

- La Ley de Derechos de las Víctimas se centra más en otros delitos y abusos en el cargo que en víctimas de siniestros viales (Kenia).
- Las víctimas de siniestros viales no son vistas como víctimas de delitos, aunque en teoría califican, ya que conducir alcoholizado, así como la conducción imprudente y negligente, son delitos. SADD está trabajando para que estos crímenes sean aceptados de acuerdo con la carta (Sudáfrica).

Las Américas y Europa fueron las únicas regiones donde la mayoría respondió positivamente. Sin embargo, los encuestados de Argentina señalaron que:

- Existe una ley nacional de víctimas (27.372) y una ley provincial (7896, artículo 8, decreto 1881/14, Programa de asistencia a víctimas)
- En mi provincia no hay un instrumento específico. Existe a nivel nacional, pero como la distribución de poderes es federal, en nuestro territorio no nos protege.

En Europa, la Directiva de Víctimas del Delito de la Unión Europea (UE) ha establecido los estándares mínimos de derechos para las víctimas. Todos los miembros de la UE deberían adoptar esta directiva en noviembre de 2015.

Muchos encuestados pudieron proporcionar enlaces de sitios web a sus documentos clave. Estos se proporcionan en el Apéndice A.

¿Cuándo comienza a tratarse a las víctimas de siniestros viales como víctimas de delitos?

Se preguntó a los encuestados en qué etapa las víctimas de siniestros comienzan a ser tratadas como víctimas de delitos. Este ha sido un tema clave, dada la importancia de la intervención temprana y la asistencia. Si las víctimas tienen que esperar al juicio, esto puede significar meses o incluso años sin soporte o información.

Mientras que 30 encuestados afirmaron que las víctimas del siniestro vial fueron tratadas como víctimas del delito a partir del informe del hecho, otros 10 dijeron que se requería un enjuiciamiento. Otros 12, incluidos cinco de África, informaron que se requería una condena.

Aclaraciones incluidas:

- La legislación varía de estado a estado, pero generalmente desde el momento de la carga de la información del siniestro (Australia).
- En Londres, el alcalde ha aclarado que la policía debe tratar a todas las víctimas de siniestros viales como víctimas de delitos desde el informe del siniestro (Gran Bretaña).

3. Derecho a la información

Se preguntó a los miembros de IRVP si las víctimas de un siniestro vial tenían algún derecho a la información sobre la investigación y el proceso penal.

Tabla 2: ¿Tienen las víctimas algún derecho a la información sobre la investigación y el proceso penal?

	AFRO	EMRO	EURO	PAHO	SEARO	WPRO	Total
Sí	7	1	7	9	9	2	31
No	7	1	2	3	3	0	13
No lo sabe	2	1	0	0	0	0	4
Otro	7	1	8	3	3	2	26
Total	23	4	17	15	15	4	74

Como se muestra a continuación, 31 (42%) informaron que las víctimas del siniestro tenían derecho a la información. Más de la mitad de los que informan que las víctimas no tenían ese derecho eran de África. E incluso donde hay un derecho en principio, puede haber problemas con esto en la práctica. Se preguntó a los miembros de IRVP si tenían derecho a ver la investigación policial del siniestro o declaraciones de testigos y si hubo honorarios. La mitad respondió que tenían derecho a ver esta información, declarando:

- Hay que pagar para acceder a los informes. (Uganda)
- Cuando finaliza la investigación, y gratis (excepto si desea una copia). (Bélgica)
- Si no se va a procesar judicialmente al acusado con el documento de investigación enviado al forense, entonces las familias tienen el derecho de ver el informe y las declaraciones antes de la investigación y de forma gratuita. Si se procesa al acusado, las familias deben esperar hasta que termine el caso penal y tienen que pagar por esta información. (Inglaterra y Gales)
- Todos los pasos para acelerar el procedimiento de atención médica y compensación son realizados por la víctima o su familiares, por lo que incluso para informar a la policía o los bomberos sobre el siniestro debe pagar una suma que oscila entre 20 y 30 dólares. Una vez que se efectúa el pago, la policía envía el archivo a la justicia. Para que la justicia envíe el archivo al seguro, es necesario pagar otros 40 dólares. (Costa de Marfil)
- El resumen del informe de la Garda se proporciona de forma gratuita, pero sólo después de que se complete la investigación del forense. Esto incluye copia de declaraciones de testigos. No se entrega una copia del informe de investigación de colisión a la familia, aunque se puede ver a petición de parte. (Irlanda)

La encuesta preguntó sobre la responsabilidad policial en mantener informadas a las víctimas. Más encuestados informaron que la policía tuvo que mantener informadas a las víctimas (37), aunque 32 no informaron de tal requisito. Mientras que la información general sobre procedimientos de investigación puede estar disponible, esto es de poca utilidad si las víctimas no se mantienen informadas sobre el progreso de la investigación acerca del siniestro que mató o hirió a su ser querido.

Cuando se preguntó si la policía designó a alguien para mantener informada a la familia de las víctimas, solo 24 confirmaron que este era el caso, comparado con 47 que respondieron negativamente. Sólo 2 de los 11 que respondieron desde América, y 6 de los 23 de África, informaron que esto existía. Comentarios incluidos:

- Ahora hay 2 Defensores de Víctimas de Safe Horizon, ubicados en recintos de policía de Nueva York. Sin embargo, no son específicos para delitos viales (NYC)
- Se nombra un oficial investigador. Están destinados a mantener informada a la familia. A menudo se olvidan de contar sobre aplazamientos de la corte, etc. Si la familia no solicita la información por escrito, a menudo no se le informa nada en absoluto. (Sudáfrica)
- La policía no está obligada (Grecia)
- El oficial de enlace de la familia es designado en todos los casos donde hay una muerte (Irlanda)

Se preguntó a los miembros de IRVP si las víctimas del siniestro tenían el mismo derecho a la información que las víctimas de otros delitos. Sólo 32 (43%) informó que sí. Algunos también manifestaron que los acusados tienen más derechos que las víctimas. La información puede ser retenida por algún tiempo. Se proporciona una vez que se completa la investigación del forense. El libro de evidencias no se proporciona a la víctima/familia. Se proporciona al acusado antes de la audiencia judicial (Irlanda)

4. Derecho a la asistencia

Los siniestros viales son eventos violentos y repentinos para los que nadie está preparado. Ocurren en circunstancias rutinarias, cuando las personas van a trabajar, estudiar o a divertirse. Las familias no tienen tiempo para prepararse o despedirse. Y entonces su sufrimiento se ve agravado aún más por el sistema de justicia penal que tan a menudo les niega información, incluso sobre las circunstancias básicas del hecho. El Estado debe apoyar a aquellas familias que sufren los siniestros que el Estado no pudo evitar.

Tabla 3: ¿Tienen las víctimas algún derecho a la asistencia?

	AFRO	EMRO	EURO	PAHO	SEARO	WPRO	Total
Sí	10	2	10	9	7	2	40
No	10	1	5	2	6	1	25
No lo sabe	3	0	2	0	2	0	7
Total	23	3	17	11	15	3	72

Cuando se les preguntó si las víctimas tenían algún derecho de apoyo, 40 respondieron positivamente en comparación con 25 que dijeron que las víctimas no tenían tal derecho. Se dividió uniformemente en África y el sudeste asiático, mientras que la mayoría de encuestados de Europa y América informó que este derecho existía. Algunos encuestados (10%) no sabían si las víctimas del siniestro tenían ese derecho. Algunas manifestaciones para puntualizar:

- Esto es relativamente nuevo. Desde que se aprobó la Ley de Víctimas en el año 2016 y se puso en práctica en 2017, tenemos el derecho a solicitar asesoramiento legal y psicológico (Argentina).
- El artículo 21 de la constitución de la India consagra el derecho fundamental al tratamiento gratuito de emergencias derivadas de un siniestro vial y a la compensación según la sección 166 de la Ley de Vehículos Motorizados de 1988 (India).
- Si los autores han sido identificados, ayudan a pagar las facturas médicas o los arreglos del funeral según corresponda (Malawi).
- Se organiza la ayuda a las víctimas mediante un subsidio del Departamento de Justicia (Países Bajos).
- En el estado de Nueva York hay una Junta de Derechos de Víctimas de Delitos en la Oficina de Servicios a las Víctimas del Estado que compensa el asesoramiento, la pérdida de salarios y otro tipo de apoyo relacionado con las víctimas... el conductor debe ser acusado de un delito oficial (Nueva York, EE. UU.).
- Los municipios están obligados por ley a ofrecer apoyo a las víctimas de delitos y esto no funciona como debería (Suecia)

Financiamiento gubernamental

Además de los derechos legales, la encuesta preguntó si el gobierno financió algún apoyo para las víctimas de siniestros viales. Sólo 29 respondieron positivamente. El sudeste asiático y las Américas fueron las únicas regiones en las que hubo más encuestados que respondieron que sí que los que dijeron que no. Las tres cuartas partes de los que respondieron desde África informaron que no había fondos gubernamentales. Comentarios incluidos:

- En casos de choque y fuga, existe un Fondo otorgado por el Gobierno a las víctimas o sus familias como seguro. El monto del seguro cambiaría dependiendo de cada caso. (India)
- Cuando se desconoce el automóvil o el vehículo y la policía testifica en su informe que efectivamente el siniestro realmente sucedió, el gobierno tiene fondos para ayudar a las víctimas. (Ghana)
- El Road Accident Fund apoya financieramente a las víctimas y a las familias. El Fondo está básicamente en bancarota, y los pagos, si se aprueban, pueden demorar muchos años. Si la persona tiene problemas financieros, obtiene atención médica gratuita en hospitales estatales. (Sudáfrica)
- El gobierno central financia una línea de ayuda y una guía nacional para las familias en duelo, mientras que otro tipo de apoyo es comisionado a nivel local (Inglaterra y Gales)
- Hay 90 oficinas que se abrieron el año pasado. (Argentina)

La encuesta preguntó si la policía tenía que derivar a las víctimas a ONG especializadas en el apoyo a las víctimas. Si bien puede haber poco o nada de dinero público disponible para las víctimas, una opción de bajo costo es proporcionarles información sobre servicios de apoyo proporcionado por el voluntariado. Pero como muestran las respuestas a continuación, esto tampoco está siempre/a menudo disponible.

Solo 16 informaron que la policía tuvo que referir a las víctimas a organizaciones de apoyo, con más del triple (51) respondiendo negativamente. Irlanda informó que "Los Gardai" tienen un suministro de folletos de las Organizaciones de Apoyo a las Víctimas y se deben entregar a las Víctimas en el primer contacto.

Cabe señalar que cuando se les preguntó si las víctimas del hecho tenían el mismo derecho de apoyo que las víctimas de otros delitos, solo 20 informaron que esto era cierto.

5. Derecho de apelación

El derecho de las víctimas a apelar una decisión de no enjuiciamiento es una preocupación clave. Casi dos tercios (48, 65%) de los encuestados informaron que tal derecho existía. Más organizaciones informaron que no sabían, que no fueron informadas sobre ese derecho. En el sudeste de Asia y Europa, todos los que conocían la situación informaron que las víctimas del siniestro tenían derecho a apelar. Los encuestados señalaron:

- El derecho a apelar se limita a ciertos casos. Si la policía decide no procesar, entonces las víctimas casi nunca pueden apelar. Casi todas las decisiones de "no más acciones" se toman por la policía. Si el CPS ha tomado la decisión, las familias tienen derecho a apelar si el CPS decide no enjuiciar (pero no si deciden enjuiciar por un cargo menor). (Inglaterra y Gales).
- La mayoría de los casos que sigo terminan antes de que el procesamiento llegue a la corte. (Filipinas)

Casi el doble de encuestados informó que las víctimas pudieron acceder a la información sobre la investigación antes de apelar (30), respecto de los que informaron que no tuvieron esa chance (18).

Cuando se les preguntó si las víctimas del siniestro tenían el mismo derecho de apelar una decisión que las víctimas de otros delitos, solo 24 respondieron afirmativamente.

Tabla 4: ¿La policía puede tomar la decisión de no procesar?

	AFRO	EMRO	EURO	PAHO	SEARO	WPRO	Total
Sí	11	1	6	2	5	2	27
No	8	3	7	8	7	1	34
No lo sabe	4	0	4	1	3	1	13
Total	23	4	17	11	15	4	74

Si bien la policía siempre tiene la responsabilidad de investigar los siniestros viales, en algunos países también tiene el poder para decidir si no hay pruebas suficientes para un enjuiciamiento.

Casi un tercio de los encuestados informó que esto sucede en sus países y que si la policía decide archivar la acción puede hacerlo sin ninguna verificación con control por parte del fiscal. Esto incluyó a muchos en África, Europa y el sudeste asiático. Comentarios incluidos:

- La policía tiene autoridad para decidir que no hay pruebas suficientes para iniciar el proceso penal, y su decisión no requiere aprobación por parte del CPS (Inglaterra y Gales).
- La Garda puede recomendar que una causa quede "sin enjuiciamiento", pero en todos los casos en que haya habido una víctima fatal debe prepararse un informe para el DPP. El DPP decide si procesar o no en cada caso que llegue a su conocimiento (Irlanda).

Casi tres veces más informaron que la policía/fiscal tuvo que informar a las víctimas las razones por las cuales no hubo enjuiciamiento. De aquellos que sabían la respuesta, todos los que respondieron desde las Américas y el Pacífico Occidental informaron que las víctimas tuvieron que ser informadas. Los encuestados señalaron:

- Tanto la policía como el poder judicial son corruptos. No hay justicia para las víctimas pobres (Uganda).
- Sólo después de que finalice el procedimiento y se haya procesado al conductor acusado. Hasta entonces la familia solo puede tomar una copia del Libro de incidentes registrados de la comisaría (Grecia).

6. Derechos en los tribunales

La mayoría de los encuestados (82%) informó que las víctimas tenían derechos en el tribunal penal. Cuando se les preguntó si esto incluía el derecho a reunirse con el fiscal, más del 60% informó que existía este derecho. De los 11 que respondieron negativamente, 5 eran de África, mientras que 5 del sudeste asiático no sabían si ese derecho existía en su país. La mayoría (71%) también informó que las víctimas estaban representadas en los tribunales. Los encuestados señalaron:

- Las víctimas son clientes de la fiscalía, por lo que tienen acceso al equipo de la fiscalía (Malawi).
- Para quienes pueden pagar los servicios de un abogado (Uganda)
- Un fiscal público (PP) los representa en la corte. No tienen otra opción, y es sin cargo. El fiscal puede ser recién recibido o experimentado. Las víctimas pueden nombrar un abogado particular y pagar por un "Informe de actuación" para que éste lo revise y trate de guiar al fiscal (isi el fiscal lo permite!) (Sudáfrica)
- Las víctimas están representadas por un abogado, tienen que pagarle, pero si el veredicto es de culpabilidad del acusado recibirán un reembolso por los cargos del juicio (Argelia).

Tabla 5: ¿Las víctimas tienen derecho a hacer una declaración en la corte?

	AFRO	EMRO	EURO	PAHO	SEARO	WPRO	Total
Sí	28	3	13	9	13	3	59
No	4	1	1	2	1	1	10
No lo sabe	1	0	3	0	0	0	4
Total	23	4	17	11	14	4	73

Ser escuchadas es importante para las víctimas. Una forma en que muchos gobiernos han tratado de mejorar la participación de las víctimas es permitirles aportar declaraciones personales, en las que puedan testimoniar sobre el impacto del siniestro vial en sus familias. Estas declaraciones escuchan en el momento de la sentencia y en algunos países incluso pueden modificar la decisión judicial. La mayoría de las ONG encuestadas respondieron que este recurso existe en su país, con algunos comentarios notables:

- Tienen derecho a hacer una declaración, pero muy rara vez se les informa sobre este derecho. El fiscal y el juez a menudo desalientan a la víctima a leer su propia declaración. Es el derecho de las víctimas leer sus testimonios, y es mucho más impactante cuando eso sucede (Sudáfrica).
- Ahora tenemos derecho a hablar ante el juez, pero no podemos elegir cuándo y solo podemos hacerlo una vez, mientras el acusado puede hablar cuando quiere y la cantidad de veces que desee (Argentina).

Cuando se les preguntó si las víctimas del siniestro tenían los mismos derechos en los tribunales penales que las víctimas de otros delitos, 44 encuestados informaron que sí.

7. Conclusiones y Recomendaciones

El número de muertes en siniestros viales ha seguido creciendo, a pesar de un gran aumento de la inversión internacional durante la última década. Este dato refuerza la necesidad que el sistema de justicia dé el tratamiento adecuado a las víctimas.

Esta encuesta ha mostrado cómo varían los derechos de las víctimas de siniestros viales entre países, e incluso dentro de la misma región, así como la postergación de los derechos de las víctimas de siniestros viales respecto de los derechos de las víctimas de otros tipos de delitos. La justicia tiene un precio, ya que muchos encuestados informaron que ejercer sus derechos, incluido el de acceso a la información, implicaba un costo si contrataban a un abogado para representarlos.

También encontró un nivel disímil de concientización, esperable dada la amplia gama de miembros de IRVP. No todos están comprometidos a apoyar o trabajar con las víctimas y no pudieron responder a todas las preguntas de la encuesta.

Se encontraron avances, incluso en diferentes regiones. En Europa, la Directiva de Víctimas del Crimen de la UE ha garantizado un standard mínimo de tratamiento para las víctimas de delitos. Los centros de víctimas establecidos en Argentina y financiados por la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el Ministerio de Justicia de la Nación y las oficinas de víctimas de Irlanda son ejemplos clave que otros países podrían aprender. Esto incluye la creciente comprensión de que las autoridades de transporte tienen la responsabilidad de apoyar a las víctimas de siniestros viales, incluso aquellos donde no se detectó ningún delito pero que podrían haberse evitado reduciendo los límites de velocidad o el límite de alcoholemia tolerado.

Internacional

1. Se solicita la colaboración de la ONU en materia de seguridad vial para:
 - a. Asegurar que la respuesta posterior al choque se extienda más allá del rescate, la atención médica y la rehabilitación e incluya el tratamiento de víctimas a los afectados por siniestros viales y a sus familiares;
 - b. Identificar las mejores prácticas de tratamiento de las víctimas de siniestros viales, incluidos los derechos legales en el sistema de justicia penal con apoyo financiado por las autoridades de seguridad vial; e
 - c. Incluir el tratamiento de víctimas de siniestros viales en sus programas de seguridad vial.

Nacional

2. Los proyectos de seguridad vial deberían incluir la mejora del tratamiento de las víctimas.
3. Debe haber una guía para las víctimas que explique la investigación en cada país. Los miembros de IRVP pueden ayudar a producirlos, pero se requerirá la asistencia del gobierno para garantizar que sean publicados y que las víctimas conozcan su existencia.
4. Como mínimo, la información sobre los servicios de apoyo disponibles debe ponerse a disposición de las víctimas.

IRVP

5. IRVP puede ayudar a promover el intercambio de información entre sus miembros. Los miembros de IRVP que hagan campaña por los derechos de las víctimas trabajarán juntos para producir un resumen para ayudar a informar a otros miembros de IRVP y aumentar la concientización tanto a nivel nacional como global.
6. IRVP también puede trabajar para producir una guía posterior al siniestro para las víctimas y sus familias para ayudarlos a lidiar con las terribles consecuencias de su pérdida, incluso con su búsqueda de información, apoyo, compensación y justicia.

Referencias

Bloom M (2018), A summary of existing knowledge: Victims of Road Traffic Offences
<https://fevr.org/wp-content/uploads/2019/02/Summary-of-existing-knowledgeCompr.pdf>

European Federation of Road Traffic Victim Organisations (1997), Impact of Road death and injury,
https://fevr.org/wp-content/uploads/2019/01/FEVR-impact1001_split_1.pdf

European Parliament (2012), DIRECTIVE 2012/29/EU OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 25 October 2012 establishing minimum standards on the rights, support and protection of victims of crime, and replacing Council Framework Decision 2001/220/JHA

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

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

IRVP (2018), Road Death Investigation Report <https://www.irvp.org/PDF/SurveyRoadDeathIRVPLR.pdf>

MAPFRE/FICVI, Guía Iberoamericana de Atención Integral a Víctimas de Tránsito, 2016

RoadPeace (2015), Justice and the Post Crash Response in the UN Decade of Action for Road Safety
Key questions and possible indicators for baseline survey

RoadPeace, FEVR and Post Crash Committee of Global Alliance of NGOs for Road Safety (2015). Justice and the Post-crash response . https://fevr.org/wpcontent/uploads/2018/03/okWEB_revised_RP_Brasilia_Justice_briefing_2015.pdf

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

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

WHO (2018). Global status report on road safety, Geneva

Apéndice A: Encuestados en el relevamiento sobre derechos de las víctimas de IRVP

OMS Región	País	ONG
Africa (AFRO)	Argelia	"les amis de la route" Road Safety NGO
	Benín	ONG ALINAGNON
	Camerún	HOPE AND HUMANITARIAN SERVICE ASSOCIATION SECURROUTE AFRICA
	Costa de Marfil	ONG OJISER
	Ghana	Road Safety Advocacy and Victims Rights Org. Oli Best Road Safety Organisation Nyankonton Aid Foundation
	Kenya	ASIRT KENYA
	Liberia	Save Life Liberia
	Malawi	Road Safety Alert Foundation
	Mali	Siraba lakana Association *Les Amis de la Route* du Mali
	Nigeria	Kwapda'as Road Safety Demand Trust Fund Globastorm Safety Foundation (GSAFO) PATVORA Initiative
	Senegal	LASER International
	Sudáfrica	Arrive Alive Online South Africans Against Drunk Driving- SADD
	Togo	AVA-TOGO
	Túnez	les Ambassadeurs de la sécurité Routière
	Uganda	HOPE FOR VICTIMS OF TRAFFIC ACCIDENTS
	Zambia	Zambia Road Safety Trust
	América Organización Panamericana de la Salud (PAHO)	Antigua & Barbuda
Argentina		ACTIVVAS Asociación civil contra la Violencia Vial Asociación Madres del Dolor Fundación Estrellas Amarillas La Pampa ESTRELLAS AMARILLAS Grupo J.E.N. OVILAM PAVICEI)
Canadá		Madd Canada One Crash Is Too Many Japan Youth Association for Safer Alberta
Estados Unidos		Families for Safe Streets (NYC)
Mediterráneo oriental (EMRO)	Egipto	ESRS
	Líbano	ROADS FOR LIFE
	Marruecos	AL MONTADA ASSOCIATION FOR ROAD SAFETY AND PROTECTION OF ENVIRONMENT
	Pakistán	Social Research and development organizations.SRDO)

Europa (EURO)	<p>Bélgica Reino Unido</p> <p>Georgia Grecia</p> <p>Irlanda Italia Países Bajos</p> <p>Polonia</p> <p>Portugal Eslovenia Suecia</p>	<p>Rondpunt Brake RoadPeace 20's Plenty for Us - Love 30 Foundation Partnership for Road Safety SOS ROAD CRIMES "You Are What U Do- Kostas Kouvidis" NGO a Non Profit Greek Organization for Social Awareness about Road Safety and Road Victims. "EFTHYTA RHODES" OBSERVATORY POST OF DRIVING SAFETY TO RHODES NGO Irish Road Victims' Association Fondazione Luigi Guccione Nahzorg VVS NL Centrum Inicjatyw na rzecz poprawy Bezpiecze stwa Ruchu Drogowego World Association for Connecting People Zavod VOZIM--Institute VOZIM Swedish Abstaining Motorists Association and MADD-Sweden</p>
Sudeste asiático (SEARO)	<p>India</p> <p>Indonesia Nepal</p>	<p>ArriveSAFE AVOID ACCIDENT Indian Federation of Road Safety INDIAN HEAD INJURY FOUNDATION People's Trust Jaipur R-SAFE Shubham Soti Foundation Telangana Four Wheeler Driver's Association the ability people TRAX Road Safety Association NASA Foundation, Nepal RMR Foundation Safe and Sustainable Travel Nepal (SSTN)</p>
Pacífico oriental (WPRO)	<p>Australia</p> <p>Filipinas</p>	<p>Safer Australian Roads and Highways Injury Matters PhilippinesFRVS ASSOCIATION PHILIPPINES INC Families of Road Victims and Survivors PROJECT CARES (Community Activities Reaching to Everyone through Services)</p>

Apéndice B: Preguntas clave sobre los derechos de las víctimas y posibles indicadores para la encuesta de referencia (RoadPeace, 2015)

Actividad 3: Brindar rehabilitación temprana y apoyo a las víctimas y sus familiares para minimizar el trauma físico y psicológico.

¿Es política del gobierno reconocer a las víctimas de siniestros viales como víctimas de delitos, hasta que se demuestre lo contrario?

¿Existen guías para las víctimas que expliquen la investigación del siniestro, el procedimiento penal y civil, la compensación y los servicios de apoyo disponibles?

¿Es la policía responsable de mantener a las víctimas informadas sobre el progreso de la investigación?

¿Se brindan servicios de apoyo a las víctimas de siniestros viales, incluido el apoyo de pares?

¿Algún porcentaje de las multas se invierte en apoyo a las víctimas de siniestros viales?

¿Las estrategias y programas de víctimas de delitos del gobierno incluyen a las víctimas de delitos viales?

¿Las encuestas y estadísticas sobre víctimas de delitos incluyen a las víctimas de delitos viales?

¿Están representadas las víctimas de delitos de tránsito en los paneles y comités asesores de víctimas del gobierno?

Actividad 4: Fomentar el establecimiento de esquemas de seguro adecuados para los usuarios de la vía.

¿Ha habido un estudio de alcance sobre los beneficios de una política de compensación civil de responsabilidad presunta?

¿Ha habido una comparación internacional de los acuerdos de indemnización y daños realizados recientemente?

Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva sobre el siniestro vial y la aplicación de una ley efectiva que dé respuesta a las muertes y lesiones viales y, por lo tanto, alentar acuerdos justos y justicia para los deudos y heridos.

Investigación del siniestro

¿Existen normas nacionales acordadas para la investigación de muertes viales? ¿Cómo se investiga la discapacidad?

¿La policía ha producido algún manual de investigación de muertes viales?

¿Existen programas nacionales de capacitación en investigación de siniestros, que incluya la no culpabilización de las víctimas?

¿La policía tiene una política para tratar las muertes viales como homicidios hasta que se demuestre lo contrario?

¿La investigación del siniestro, así como la decisión de llevar o no la causa a juicio, se hace de manera transparente?

¿El proceso de investigación del siniestro incluye la consideración de lo que hubiera evitado la muerte o el choque?

¿Existe un grupo de trabajo nacional de investigación de siniestros y muertes viales que incluya a representantes de las ONG de víctimas?

Enjuiciamiento penal

¿Las estadísticas gubernamentales sobre víctimas de delitos incluyen muertes y lesiones viales?

¿Mencionan las infracciones de tránsito, como conducir bajo los efectos del alcohol, conducción descuidada o conducción peligrosa cuando ha habido una muerte o lesión?

¿Los estándares de enjuiciamiento (definición, ejemplos incluidos) de los delitos viales mencionan a los usuarios vulnerables de la vía?

¿Las sentencias incluyen prohibiciones de conducir y confiscación de vehículos, u otras sanciones no privativas de la libertad más graves que las multas monetarias?

¿Existen programas nacionales de capacitación sobre muertes viales y lesiones graves para fiscales y jueces?

¿Existe alguna transparencia en las estadísticas judiciales para que sea posible monitorear procesamientos, condenas y sentencias para los conductores que matan o hieren a los usuarios vulnerables?

Actividad 7: Fomentar la investigación y el desarrollo para mejorar la respuesta posterior al siniestro.

Investigación del hecho/procesamiento penal

¿Se ha realizado una revisión de referencia?

- Que documente los recursos y la prioridad asignada a la investigación de colisiones
- Que revise los sistemas de indemnización civil, en materia de responsabilidad y daños
- Que compare la investigación y el enjuiciamiento de muertes y lesiones viales con homicidio y violación

General

¿Existen estándares de buenas prácticas para:

- Investigación del siniestro vial.
- Efectividad del enjuiciamiento penal.
- Justicia civil, incluida información y asistencia a las víctimas.
- Apoyo a víctimas de siniestros viales?

Apéndice C: Derechos de las víctimas, referencias clave

Área	Título/link
America	
Argentina	http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/275000-279999/276819/norma.htm
Estados Unidos	https://www.justice.gov/usao/resources/crime-victims-rights-ombudsman/victims-rights-act
Pacífico Oriental	
Australia	
Australia Meridional	South Australia Victims of Crime Act 2001 http://www.voc.sa.gov.au/victims-crime-act-2001
Nueva Gales del Sur	NSW Victims Rights and Support Act 2013 No 37 - http://www5.austlii.edu.au/au/legis/nsw/consol_act/vrasa2013318/
Queensland	Queensland Victims of Crime Assistance Act 2009 https://www.legislation.qld.gov.au/view/html/inforce/2018-09-28/act-2009-035
Victoria	Victoria Victims' Charter https://www.victimsofcrime.vic.gov.au/
Tasmania	Tasmania Victims of Crime Assistance Act https://www.legislation.tas.gov.au/view/html/inforce/current/act-1976-032
Australia Occidental	Western Australia Victims of Crime https://www.victimsofcrime.wa.gov.au/ https://www.victimsofcrime.wa.gov.au/V/victims_rights.aspx?uid=0961-2851-7126-0137 https://www.victimsofcrime.wa.gov.au/default.aspx https://www.courts.justice.wa.gov.au/_files/VSS_Whataboutmethevictim.pdf https://www.dpp.wa.gov.au/_files/publications/Policy-Guidelines-Victims-of-Crime.pdf
Territorio del Norte	Northern Territory https://justice.nt.gov.au/__data/assets/pdf_file/0020/584201/charter-of-victims-rights-03.pdf

África

Argelia	Loi n° 88-31 du 19 juillet 1988 modifiant et complétant l'ordonnance n° 74-15 du 30 janvier 1974 relative à l'obligation d'assurance des véhicules automobiles et au régime d'indemnisation des dommages, http://www.mtp.gov.dz/GUIDE%20JURIDIQUE/accidents-de-travail-maladies-professionnelles/6-Loi-n88-31.pdf https://www.cna.dz/content/download/113/571/version/1/file/4+-+Ordonnance+74-15+MC+%26+TXT+SUBSQ.pdf
Kenya	http://kenyalaw.org/kl/fileadmin/pdfdownloads/Acts/VictimProtectionAct17of2014.pdf
Sudáfrica	http://www.justice.gov.za/VC/docs/vc/vc-eng.pdf

Europa

Reino Unido	Ministry of Justice Code of Practice for Victims of Crime https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/470212/code-of-practice-for-victims-of-crime.PDF
Irlanda	https://www.dppireland.ie/brief-guide-to-the-criminal-justice-system/category/5/#a9 http://irishstatutebook.ie/eli/2017/act/28/enacted/en/pdf
España	https://www.boe.es/eli/es/l/2015/04/27/4/con

Sudeste Asiático

India	Motor Vehicle Act 1988 section 166 http://www.advocatekhaj.com/library/bareacts/motor/166.php?Title=Motor%20Vehicles%20Act,%201988&STitle=Application%20for%20compensation
-------	--



ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE VÍCTIMAS DE TRÁNSITO



Más de 90 organizaciones no gubernamentales de todas las regiones del mundo Nuestra misión es trabajar juntos para mejorar la respuesta después de un hecho vial y abogar por los derechos de las víctimas a nivel mundial

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

ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE VÍCTIMAS DE TRÁNSITO
Pettitswood, Mullingar, Co. Westmeath, Irlanda

Sra. Donna Price
Correo electrónico: donnapriceirvp@gmail.com

Sra. Viviam Perrone
Correo electrónico: kevinsedano@yahoo.com.ar

Sitio web: www.irvp.org