

Meta pericia en el ámbito de la investigación forense en delitos de tránsito

Meta-expertise in the field of forensic investigation of traffic offenses

Luis Miguel Espinosa Baldassari¹

Recibido: 5 de marzo 2022

Aceptado: 15 de abril 2022

Publicado: 30 de junio 2022

Resumen


La investigación de un accidente de tránsito o del siniestro de tránsito está basado en las ciencias de la Accidentología Vial en el cual, los elementos técnicos que aborda y plasma el perito en el informe pericial, tienen por objetivo orientar a la administración de justicia a un debido proceso. Ciertas veces la práctica de las diligencias periciales es insuficiente para determinar una correcta hipótesis que permita desarrollar a la Fiscalía su teoría del caso, siendo necesario el dilucidar mayores elementos técnicos con la práctica de una metapericia donde la Criminalística, Accidentología Vial y Ciencias Forenses se puedan apoyar para transparentar y develar nuevos elementos de convicción que permitan establecer las causas y acciones generadoras que conllevaron a la producción del siniestro de tránsito.

Palabras clave: reconocimiento de lugar; reconstrucción de los hechos; metapericia; inspección ocular; investigación.

Abstract

The investigation of a traffic accident or traffic accident is based on the sciences of Road Accidentology in which, the technical elements that the expert approaches and expresses in the expert report, have the objective of guiding the administration of justice to a due process. Sometimes the practice of the expert proceedings is insufficient to determine a correct hypothesis that allows the prosecution to develop its theory of the case, being necessary to elucidate more technical elements with the practice of a meta-expertise where Criminalistics, Road Accidentology and Forensic Sciences can be supported to clarify and reveal new elements of conviction that allow to establish the causes and generating actions that led to the production of the traffic accident.

Keywords: recognition of place; reconstruction of the facts; meta-expertise; visual inspection; investigation.

¹ Mayor de la Policía Nacional del Ecuador. Jefe del Departamento de Asesoría Legal de la Policía Nacional, perito investigador de accidentes de tránsito acreditado por el Consejo de la Judicatura, tecnólogo en Accidentes de Tránsito, abogado de los Tribunales del Ecuador, magister en Derecho Procesal Penal y Litigación Oral. luismi548@hotmail.com.  : <https://orcid.org/0000-0001-7161-629X>

Introducción

Para abordar el tema de la metapericia se debe establecer con claridad en qué consiste el término puesto que, este insumo tiene por objetivo que la administración de justicia, en aras de la investigación, esclarezca los hechos generadores de los accidentes de tránsito, estableciendo mediante la investigación integral los hechos fácticos del siniestro. Dentro de la investigación encaminada y dirigida por la Fiscalía General existen pericias que son designadas a la Unidad de Accidentología Vial, entre las más importantes está la investigación *in situ* del accidente de tránsito, el reconocimiento y reconstrucción de lugar de los hechos. Estas tres pericias, que pertenecen al abanico de productos y servicios ofertados por la Unidad de Accidentología Vial, son las únicas herramientas que permiten establecer dentro de la investigación la causa basal del accidente, es decir, las condiciones y circunstancias necesarias que permitieron la ocurrencia del hecho.

Estas herramientas muchas veces son suficientes para establecer la teoría del caso, ya que al armonizar sus causas basales confluyen en elementos técnicos suficientes para motivar una decisión. Pero, ¿qué sucede cuando las pericias antes mencionadas, tienen conclusiones diferentes, que distan una de la otra? El criterio pericial se divide en diferentes hipótesis y cada una de estas obedecen a una graduación de los elementos constitutivos de la culpa, es allí cuando el fiscal se encuentra frente a un dilema y una necesidad que es la de solicitar la práctica de una metapericia.

Los peritos con mayor experiencia en las Ciencias Forenses, especialistas en materia penal de tránsito y conocedores de las ciencias y técnicas de la accidentología vial, están llamados a posesionarse y atender este tipo de diligencias, mediante un examen exhaustivo y metodológico de las pericias realizadas y del contenido del expediente fiscal. Deben determinar mediante un análisis integral y objetivo, las circunstancias generadoras del accidente de tránsito, graduando las infracciones cometidas por cada uno de los usuarios viales y estableciendo el grado de participación desde la imprudencia más grave hasta la menos grave. Por lo tanto, para adentrarse en la metapericia

es necesario entender algunos conceptos clave en la diligencia pericial.

Investigación in situ del accidente de tránsito

Consiste en la investigación de campo. Luego de ocurrido el accidente de tránsito (donde se presente el delito culposo), el perito de accidentología vial debe realizar el levantamiento de indicios, fijación y registro de las demostraciones de puntos y zonas de impacto, las constataciones técnicas de los indicios, huellas, rastros o vestigios y cotejamiento de daños materiales de los vehículos que intervienen en el hecho. Estos indicios tienen aspectos asociativos y son objeto de estudio y análisis. Les corresponde a los peritos, por tanto, determinar sin estos indicios son indubitados o vinculantes a la escena del accidente, para luego, establecer las causas generadoras que motivaron el hecho.

Reconocimiento del lugar de los hechos

De conformidad con el artículo 460 del Código Orgánico Integral Penal (COIP) una vez que la Fiscalía General ordena al personal de apoyo de la Unidad de Accidentología Vial, esta diligencia se puede practicar, incluso, en ausencia de las partes y con la presencia obligatoria del agente de tránsito. Esto permite localizar e identificar el entorno vial, señalética, posibles testigos, intervenciones de las partes involucradas en el accidente de tránsito y elementos de convicción que permitan al perito establecer las causas generadoras.

Reconstrucción del lugar de los hechos

El artículo 468 del COIP establece que la reconstrucción del lugar de los hechos es un tipo de pericia. El fiscal ordena su práctica, preferiblemente en la hora y lugar en que se produjo el accidente de tránsito. En la práctica participan los mismos móviles u otros de similares características, es decir, bajo condiciones que equiparen el escenario del siniestro. Para ello, el experto en la materia realizará en la diligencia un estudio pormenorizado de la evolución del accidente en todas sus fases y trayectorias, de modo que, esto le permita cotejar toda la información que tenga hasta el día de la diligencia.

Finalmente, podrá establecer las causas generadoras del accidente.

Otras actividades adicionales a los informes periciales de inspección ocular técnica, reconocimiento y reconstrucción del lugar de los hechos, consiste en la elaboración de la planimetría y fotogrametría forense. Se trata de un levantamiento en 2D que contienen la configuración vial, sus objetos, vehículos con su trayectoria, orientación cardinal y demás indicios presentes que, mediante los equipos de medición y con la ayuda del sobrevuelo de drones, permiten la construcción planimétrica del lugar del accidente con una dinámica gráfica de la trayectoria de los móviles o participantes.

También existen peritos especializados en animación forense 3D que realizan la reconstrucción de manera virtual del lugar del accidente, estableciendo aspectos como la iluminación, trayectorias, zonas y puntos de impacto, entre otros. El perito, conocedor y debidamente acreditado, recrea con base en todos estos elementos aportados por las partes y con la información que consta en el expediente fiscal, la evolución y dinámica en la cual se produjo el accidente de tránsito. Cabe destacar que, esto también se debe a la ayuda de los equipos y el programa tecnológico con el que cuenta la Unidad de Accidentología Vial. Para el jurisconsulto Jorge Zavala Baquerizo (2004, 61):

Una de las obligaciones del perito, si no la más importante de todas ellas, es la de informar. Pero la ley no se satisface con ordenar que el perito debe informar, sino que, además, exige que el informe pericial contenga ciertos requisitos formales. La obligación de dictaminar -que es la ciencia de la peritación- lleva implícita la obligación de decir la verdad.

Es decir, el informe pericial es un documento redactado por un experto especializado, titulado, con conocimientos en una materia o área determinada, auxiliar de la justicia, cuyo informe servirá como medio de prueba para el esclarecimiento de los hechos investigados por la Fiscalía. Dicho documento debe cumplir con ciertas formalidades de forma y de fondo, tal como lo señala el artículo 511, numeral 6 del COIP.

[...] como mínimo el lugar y fecha de realización del peritaje, identificación del perito, descripción

y estado de la persona u objeto peritado, la técnica utilizada, la fundamentación científica, ilustraciones gráficas cuando corresponda, las conclusiones y la firma.

En concordancia con los artículos 20 y 21 del Reglamento del Sistema Pericial Integral de la Función Judicial (2014), el informe será presentado de manera verbal y escrita, sin perjuicio de que sea explicado, sustentado, con sus anexos, en la medida que se lo requiera.

Forma del informe

En cuanto a la forma, es preciso indicar que, adicional a lo que establece el anterior Reglamento, la Unidad de Accidentología Vial debe cumplir con los formatos establecidos por el Consejo de la Judicatura como son; 1) los datos generales del perito, del juicio e investigación previa; 2) antecedentes; 3) consideraciones técnicas o metodología a aplicarse; 4) conclusiones, e; 5) inclusión de documentos de respaldo, anexos o explicación de criterio técnico.

La Dirección de Planificación (Dirplan) ha establecido, además de dichas exigencias, las siguientes:

- Accidente replanteado: detalla el lugar con sus coordenadas geográficas y puntos de referencia, fecha y hora del suceso, de aviso y llegada, tipología del accidente, consecuencias
- Participantes y vehículos implicados en el accidente de tránsito
- Bien inmueble/mueble/de propiedad pública, privada o patrimonial
- Heridos
- Fallecidos
- Comparecientes: se incluyen los datos del suscriptor del parte de tránsito
- Nombre del agente fiscal
- Descripción del entorno al momento del accidente
- Visibilidad y visual de los participantes
- Identificación de la calzada con sus respectivas fotografías
- Condiciones de funcionalidad, sentido de circulación, dirección y números de carriles
- Señales de tránsito: horizontales y

- verticales
- Geometría vial: capa de rodamiento, ancho de la calzada, aceras, parterre, bermas, cunetas, sobreanchos, inclinación, peralte
 - Variables e índice de tráfico: flujo vehicular
 - Diseño geográfico: desde el accidente si se ha modificado o no, se incluirá fotografías
 - Constataciones técnicas, huellas, vestigios y manchas
 - Análisis pericial: dinámica general del accidente
 - Conclusiones
 - Observaciones de causalidad de cada uno de los participantes y de la vía
 - Causa basal, concurrente, infracciones accesorias, circunstancias del accidente
 - Anexos como es levantamiento planimétrico
 - Información adicional en caso de existir
 - Suscripción de la persona que elabora y la que realiza el visto bueno

De esta manera se cumple con todas las formalidades de forma. En cuanto al fondo y contenido del informe, esa responsabilidad le pertenece únicamente al perito que realiza la experticia.

Objeto de la pericia

En los delitos de tránsito el objeto de estudio de la pericia se determina por la disposición o encargo que realiza la Fiscalía al perito para que practique determinada investigación sobre la base de los conocimientos del experto en la materia, basados en la experticia técnica-científica. El tratadista Jorge Zavala Baquerizo (2004, 137) manifiesta que,

El objeto de la peritación está dado por la materia sobre la cual recae la observación del perito. El objeto puede ser una persona o cosa. El reconocimiento que hace el perito médico de las lesiones sufridas por una persona, es pericia personal; la que realiza el perito sobre un vehículo accidentado, o sobre el lugar de la infracción, es pericia real o sobre cosas. Como corolario de lo

dicho debemos concluir que no puede haber pericia sobre cuestiones abstractas sino concretas, precisas.

Es preciso señalar que el objeto de la pericia consiste en hacer saber al lector de forma clara y específica, cuál es el alcance del trabajo realizado, de su experticia y en qué ámbito se va a desarrollar la misma. Esto dependerá de las particularidades propias del encargo o mandado recibido por el perito, por ejemplo:

La práctica del reconocimiento de lugar de los hechos, llevado a efecto Av. Ruta Viva a 01.60 metros hacia el Sur Oriente del puente vehicular de la Vía Intervalles, sector Cumbayá, cantón Quito; el día martes 16 de junio de 2020; a las 10h40, para lo cual elevo para su conocimiento el siguiente informe pericial.²

En consecuencia, el objeto de la pericia es el estudio y aplicación del tipo de informe que debe realizar el conocedor de la materia, en relación a la disposición o encargo realizado por el fiscal como titular de acción penal de tránsito. En caso de experticias complejas y que merecen una mayor atención y análisis, Francisco Aragón (2003, 230) indica que:

Cuando las opiniones periciales sean discordantes, la autoridad citará a los peritos a una junta; en esta diligencia se les hará discutir sobre el resultado del dictamen pericial rendido por cada uno, preguntándoles lo conducente, de ser necesario. Si los peritos no se ponen de acuerdo, se designará entonces un perito tercero en discordia por parte del Juez, quien, en vista de los dictámenes discordantes, emitirá otro definitivo que podrá ser tomado en cuenta por el Juez al momento de dictarse la sentencia definitiva si a su juicio se encuentra apegado a derecho.

En Ecuador no existe la anterior figura, como tampoco, una regulación normativa e institucional que permita a los peritos con mayor experiencia, conformar una junta técnica en casos complejos, sin perjuicio que se reúnan para estudiar y emitir sus opiniones técnicas. Es responsabilidad del perito la emisión del informe y, de ser el caso, la sustentación del mismo. En referencia a la metapericia, esta tampoco se encuentra contemplada en la norma, aunque en la

² Fuente: Formato de solicitud de diligencias periciales, emitidas por la autoridad competente (fiscalía) dirigidas a la

Unidad de Investigación de Accidentes de Tránsito para la práctica del objeto de la pericia.

práctica se realizan con frecuencia. El tratadista Diego Salamea (2021, 9), sobre la metapericia, indica que:

Los medios de prueba son herramientas legales para llegar a la verdad fáctica de un hecho controvertido. Entre estos medios, está la prueba pericial, de la que es posible realizar a su vez una metapericia para establecer si un dictamen pericial se ajustó o no al principio de certeza; o si esta prueba técnico-científica, se enmarcó metodológicamente en la rigurosidad que exige la cientificidad moderna. Frente a esta disyuntiva, la pregunta sería hasta dónde un metaperitaje puede ayudar a los operadores de justicia a resolver procesos y litigios, considerando que muchos de quienes administran justicia desconocen los fundamentos [...]

La metapericia ha permitido que muchos casos sean resueltos, siempre que guarden relación con los planes de investigación o protocolos y los principios de libertad probatoria. Es posible aportar con una mejor práctica de prueba que brinde por resultado la observancia con el principio de averiguación integral de la verdad.

Metodología

Los peritos, para la realización de su experticia, están obligados a aplicar el procedimiento correspondiente con base al trabajo de campo y diversos medios probatorios documentales, evidencias recogidas, recabadas e incorporadas en el expediente fiscal respetando la cadena de custodia. Los jueces evalúan la fiabilidad, certeza y eficacia probatoria de la información técnica-científica, reducida al informe pericial por escrito y posterior al testimonio oral en audiencia de juicio.

Uno de los requisitos de forma más importantes que debe contener el informe pericial es aquel que consiste en la relación del procedimiento o de los procedimientos que utilizó el perito para reconocer el objeto de la pericial. Se trata de una exposición de los métodos prácticos utilizados en el examen de la persona o cosa puestas a su observación técnica y científica (Zavala 2004, 168).

La ley determina que el informe pericial debe contener la técnica utilizada por el perito que, mediante su conocimiento técnico-científico, lo llevan a plantear su investigación y experimentación. De estos datos arriba a las

conclusiones. La metodología aplicada por los peritos debe ampararse en una disciplina y bajo la técnica científica. Pueden intervenir especialistas y conocedores en un área determinada como son los ingenieros mecánicos y los peritos en reconstrucción 3D, evaluadores de vehículos y de inspección ocular técnica, entre otros. Estos investigadores están formados para establecer de manera exacta la realidad de los hechos en el siniestro de tránsito, cotejando los daños materiales. Los vehículos son sus mayores testigos puesto que arrojan información sobre la dinámica, trayectoria y desplazamiento del accidente, es decir, pueden determinar las circunstancias que originaron el accidente y, con ello, tener claro en el desarrollo de la pericia una hipótesis comprobada para llegar a su conclusión.

El método científico va acompañado con técnicas periciales como es la observación en la cual se toman en cuenta aspectos como las condiciones ambientales, campos visuales en relación a las fases del accidente, zona de conflicto y circunstancias propias que guardan relación con la producción del accidente de tránsito, dinámica y desplazamientos de los participantes en la zona de conflicto previo, durante y posterior de haber ocurrido el accidente. Es decir, se toma en consideración la evolución del siniestro, que comprende tres fases: percepción, decisión y conflicto. A continuación, se explicará brevemente en qué consisten:

- **Fase de percepción:** significa que el conductor percibe por primera vez el peligro o riesgo del accidente. Se compone del punto de percepción posible y el punto de percepción real. En la primera, una persona normal y atenta (sea conductor, acompañante o testigo) puede percibir, reconocer, valorar e, incluso, anticiparse al siniestro de tránsito. Es decir, un conductor que se encuentra atento podrá visualizar el punto de percepción posible, que no es más que percibir la presencia de un posible peligro aproximado. En el segundo punto, el conductor identifica la existencia del peligro del accidente y entra en la toma de decisión para evitar el accidente de tránsito. Si el accidente sucede, el perito deberá determinar si existió o no las fases

antes descritas ya que en muchas ocasiones la falta del deber objetivo de cuidado o el exceso de velocidad hace que el hecho confluya directamente a la fase de conflicto, sin ser necesario pasar por la fase de percepción posible y la fase de percepción real. Para mejor comprensión, a mayor velocidad, menor será el espacio de maniobra, menor tiempo de reacción, mayor fatalidad.

- **Fase de decisión o reacción:** significa que un conductor en condiciones normales ante la presencia de un peligro inminente realizará una maniobra simple o compleja como el frenado, luces, giro del volante y acción del pito, entre otros. La diferencia entre decisión y reacción depende del conocimiento del conductor o usuario vial. El conductor experimentado reaccionará tomando varias alternativas de decisión, mientras que el conductor novato decidirá únicamente con decisión de frenado.
- **Fase de conflicto:** es el punto de máximo efecto del accidente. Es la fase en la cual se produce el accidente de tránsito, siendo esta la última fase. Dentro de la misma se distinguen tres elementos: el área de conflicto, el punto de conflicto y la posición final. El área de conflicto se refiere al lugar donde se produce el accidente que, generalmente puede coincidir o no con el área de maniobra. El punto de conflicto es donde se consuma el accidente y la posición final, es la terminación que adoptan los vehículos y objetos luego del hecho.

Otra técnica referente a la observación, es la recolección de datos. Consiste en el registro de manera ordenada, minuciosa y sistemática de las evidencias físicas que luego serán los elementos de convicción que, dentro de la investigación, permitirán identificar las circunstancias que originaron el accidente. Se debe determinar los elementos asociativos y descartar aquellos que no guardan relación.

Conclusiones del informe pericial

Zavala (2004, 102) indica que: “El dictamen pericial es el acto procesal proveniente del perito por el cual se hace llegar al proceso las conclusiones técnicas o científicas obtenidas del examen realizado sobre el objeto de la pericia y las motivaciones en que fundan dichas conclusiones”.

Las conclusiones del informe se desarrollarán luego del análisis brindado por el experto de la materia el cual se encuentra en los antecedentes de la pericia, del objeto que ha sido previamente delimitado y que constituirá la parte fundamental, necesaria y suficiente para que el juzgador pueda tener la certeza de cómo se produjo la evolución del accidente de tránsito. El perito establecerá los grados de participación de los usuarios viales que intervinieron solo en los casos de las pericias de investigación *in situ*, reconocimiento y reconstrucción del lugar de los hechos.

El artículo 511, numeral 6 del COIP establece que uno de los requisitos básicos del informe pericial son las conclusiones. Esto concuerda con los artículos 19, numeral 5, y artículo 21, numeral 3, del Reglamento del Sistema Pericial Integral de la Función Judicial. El informe no solo es un requisito que debe presentarse por escrito, de forma clara, directa, congruente con relación al desarrollo de toda la experticia, ya que una de las obligaciones del perito es que pueda defender y explicar en audiencia oral sus argumentos. Es necesario indicar que, el perito dentro de su informe en el acápite de conclusiones, puede establecer no solo la causal basal, sino también, las causas concurrentes o infracciones accesorias pudiendo confluir en una misma investigación todas o una de ellas.

La Metapericia

La práctica de las diligencias periciales hace parte de un abanico de productos y servicios ofertados por el Departamento de Criminalística y Ciencias Forenses y por la Unidad de Accidentología Vial. Sin embargo, la metapericia no se encuentra estipulada en la normativa de tránsito, como tampoco, a nivel institucional. No obstante, los peritos no son ajenos a su tratamiento

ya que se le puede ejecutar de múltiples maneras e, incluso, combinar con otras ciencias de la Criminalística y Ciencias Forenses. Esto fue lo que sucedió en la investigación de Edith Bermeo “caso Sharon” que permitió que la investigación tuviese un mayor alcance probatorio al revelar mayores indicios de responsabilidad.

La metapericia no consta en el catálogo de incumbencias periciales. Para la Fiscalía General no es de conocimiento y uso técnico este término. Esto se debe, en parte, a que dicha práctica se basa en la experiencia del perito que no solo conoce de las Ciencias Forenses, sino también, de otras especialidades como el derecho de las cuales puede disponer. El perito debe desglosar las causalidades del accidente de tránsito, análisis de dinámicas, colisiones, entre otros.

Surge entonces la pregunta sobre cómo se puede ejecutar esta metapericia que no es de conocimiento oculto y cuya práctica se realizada en otras legislaciones. La respuesta guarda relación con lo que posiblemente se obvió en las diligencias preliminares. El perito realiza, primero, un metaanálisis desde las primeras experticias practicadas y hasta las últimas actuaciones realizadas por parte de la Fiscalía, el cotejamiento de todas las versiones dentro del expediente fiscal, solicita se provea de los elementos de convicción que se encuentran bajo la cadena de custodia y del set fotográfico que posee cada perito que intervino en la investigación. Esto le permite al perito experimentado realizar un nuevo análisis minucioso, detallado, sistemático en el cual puede establecer los elementos fácticos que llevaron al accidente de tránsito.

Pareciera, entonces, que se trata de volver a estudiar lo estudiado, de volver a periciar lo periciado, en sí, de volver a revisar y encontrar lo que fue en su momento obviado. ¿Es así de afable? Aquí entra la experiencia y conocimiento. Es necesario comprender que estas operaciones preliminares son el inicio de una cadena de acciones que buscan completar el rompecabezas de la investigación y que es necesario solicitar al dueño de la investigación el practicar los posibles elementos faltantes que determinen las circunstancias que generaron el accidente de tránsito. En el “caso Sharon”, por ejemplo, los participantes recrearon las circunstancias del hecho, se valoraron en igualdad de condiciones los elementos aportados por las partes y los peritos de Criminalística y Accidentología Vial dilucidaron aquellos elementos indubitados y asociativos para esclarecer el accidente de tránsito.

Un ejemplo pragmático de la metapericia es el trabajo desarrollado en la diligencia de la “Y de Chuquiribamba con dirección a Catamayo; Distrito Loja; Circuito Clodoveo Jaramillo; Subcircuito Clodoveo Jaramillo 01, el 30 de enero del 2017 a las 14H30”, donde los peritos intervinientes analizaron de manera integral las pericias practicadas, realizaron un cotejamiento de todos los elementos recabados y contrarrestaron los resultados con la información proporcionada por los participantes y demás testigos. Al utilizar la teoría de las equivalencias pudo determinar lo siguiente que se observa en imágenes:

Imagen 1

Momento del accidente de tránsito (procedimiento *in situ*), primer perito investigador.



Fuente: Informe pericial Tipo-C-2016-SIAT-L, sábado, 15 de octubre del 2016, accidente de tránsito en la “Y” de Chuquiribamba con dirección a Catamayo; Distrito Loja; Circuito Clodoveo Jaramillo; Subcircuito Clodoveo Jaramillo 01.

Imagen 2

Momento del accidente de tránsito (procedimiento *in situ*), primer perito investigador.



Fuente: Informe pericial Tipo-C-2016-SIAT-L, sábado 15 de octubre del 2016, accidente de tránsito en la “Y” de Chuquiribamba con dirección a Catamayo; Distrito Loja; Circuito Clodoveo Jaramillo; Subcircuito Clodoveo Jaramillo 01.

Imagen 3

Vértice delantero derecho con deformación plástica de la estructura por impacto y compresión ejercida de móvil (1) sobre móvil (2)



Fuente: Informe técnico mecánico, pericia 845-B-2016-SIAT-L

Imagen 4

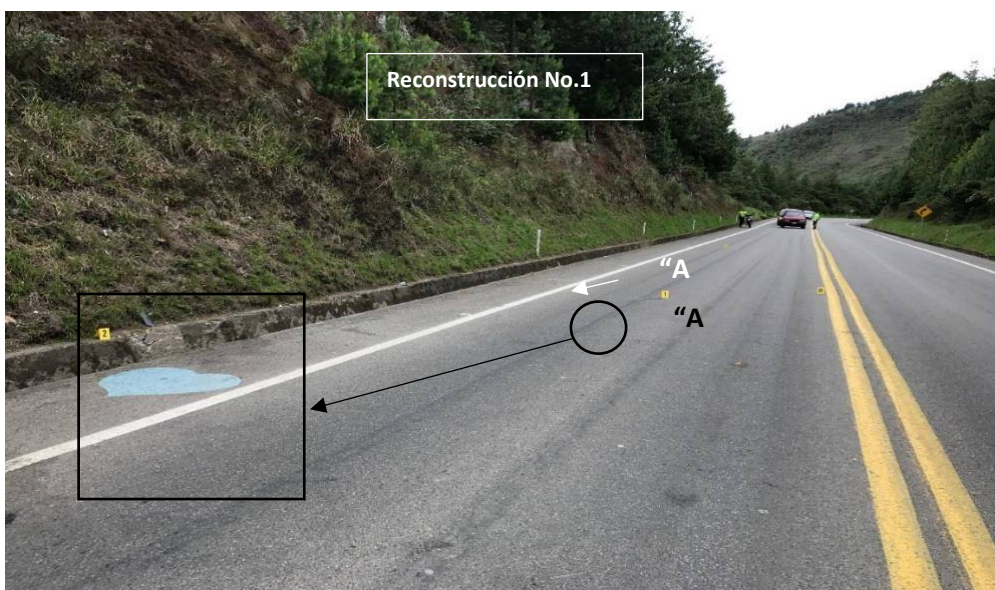
Fotografías de los técnicos mecánicos



Fuente: Informe técnico mecánico, pericia 844-B-2016-SIAT-L.

Imagen 5

Zona de Impacto “A”. Reconocimiento de lugar de los hechos, cotejamiento del desplazamiento con las huellas e indicios encontrados sobre la calzada al momento del accidente (análisis pericial).



Fuente: Informe pericial Tipo-C-2016-SIAT-L, sábado 15 de octubre del 2016, accidente de tránsito en la “Y” de Chuquiribamba con dirección a Catamayo; Distrito Loja; Circuito Clodoveo Jaramillo; Subcircuito Clodoveo Jaramillo 01.

Imagen 6

Versión y recreación del participante (1), no coteja con la zona de impacto “A”



Fuente: Informe pericial Tipo-C-2016-SIAT-L, sábado 15 de octubre del 2016, accidente de tránsito en la “Y” de Chuquiribamba con dirección a Catamayo; Distrito Loja; Circuito Clodoveo Jaramillo; Subcircuito Clodoveo Jaramillo 01.

Como se observa en el presente caso, el perito investigador para establecer su conclusión realiza una dinámica con cada uno de los conductores que intervinieron en el accidente de tránsito utilizando la técnica de la prueba y ensayo, valorando en igualdad de condiciones. Lo aportado por las partes al momento de la diligencia es vital para superponer la información recabada tanto en la diligencia como en las pericias ya realizadas y, así, cotejar la dinámica, trayectoria y desplazamientos con las huellas rastros e indicios encontrados sobre la calzada. Tomando por base el análisis pericial, el estudio de la marcha analítica del movimiento de la masa (vehículo, personas, objetos), proporcional a la fuerza externa por el tiempo que actúa en dirección y sentido, es concordante con el cotejamiento de los daños materiales de los móviles, lesiones de las víctimas, rastros, huellas e indicios encontrados sobre la calzada.

Considerando estos elementos, surge la teoría de las equivalencias en la cual todas las circunstancias se consideran equivalentes y ordenadas jerárquicamente. El criterio es que todo resultado es determinado y verificado por un conjunto de antecedentes causales, por lo que la causa basal o conclusión será el conjunto de condiciones o antecedentes que han contribuido a la justa y necesaria para que se produzca el accidente de tránsito.

Conclusión

En la actualidad no existe una metodología fija para realizar una metapericia, sin embargo, el perito al realizar este tipo de diligencias construye un cúmulo de circunstancias, desde la más grave hasta la menos grave, realizando un análisis basado en el conocimiento del triángulo accidentalológico (hombre, vehículo vía) dada su experiencia. Esto lleva al perito más allá de lo habitual: a establecer las condiciones físicas y psicomotrices de los conductores, tiempos ocupados en el desplazamiento, condiciones mecánicas de los vehículos, condiciones climatológicas al momento del accidente, temporalidad de los eventos y los resultados dañosos del mismo.

Como ocurre en toda investigación el dictamen del perito no es meramente un razonamiento lógico. Se trata de una construcción hipotética de cómo los elementos de convicción se entrelazan para

que se produzca el accidente de tránsito permitiéndole, no solo desglosar una causa basal, sino, una con causalidad en la cual se gradúa el nivel de infracción de mayor o menor alcance y cuya falta de observancia al deber objetivo de cuidado es el detonante para que se produzca el accidente de tránsito. Por conclusión pericial se tiene lo siguiente.

El participante (1): conduce el móvil (1) sin mantener una distancia prudente y reglamentaria de seguimiento (03 ms) con relación al vehículo que lo antecede, impactando el móvil (1) al móvil (2). El participante (1) conduce el móvil en estado de embriaguez pues marca en la prueba de alcoholemia 1.5 g/ml de sangre. El móvil (1) presenta sus dos neumáticos delanteros con un labrado inferior a 3 mm, lo que no permite un drenado adecuado del agua sobre la calzada e incumple las normas de seguridad establecidas en la norma y por el fabricante. Entre las concurrencias de la vía se tiene que poseer una curva y cambio de rasante que reduce la percepción de los conductores hacia el entorno vial. Entre las concurrencias del ambiente que las condiciones climatológicas son adversas al momento del accidente, presencia de lluvia y asfalto mojado.

El participante (2): el participante (2) conduce el móvil con su licencia vigente hasta enero de 2019, es decir, caducada a la fecha del accidente de tránsito. El perito gradúa la infracción desde la más grave o detonante para que se produzca el accidente de tránsito y hasta la infracción más leve que, incluso, no influye directamente en el mismo pero que se encuentra presente al momento del siniestro de tránsito. En cumplimiento con la investigación, la metapericia requiere de cambios normativos y de una política pública que permita contar con la práctica de pericias en un contexto integral. Esto permitiría al órgano persecutor, como a la defensa del procesado, aproximarse más a la verdad lo que garantiza el principio de inocencia y el debido proceso.

Bibliografía

- Estatuto Orgánico de Gestión por Procesos de la Policía Nacional*, Acuerdo Ministerial 080. Registro Oficial 911, 14 de mayo de 2019.
- Fiscalía General del Estado. *Resolución n.o 073-FGE-2014*, “Manuales, Protocolos, Instructivos y Formatos del Sistema Especializado Integral de Investigación,

- Medicina Legal y Ciencias Forenses*. Registro Oficial 318, 25 de agosto de 2014.
- Policía Nacional del Ecuador. *Instructivo para la Elaboración del Informe Técnico Pericial de Reconstrucción del Lugar de los Hechos*. Realizado por la Coordinación Nacional de Criminalística, Medicina Legal y Ciencias Forenses, *Policía Nacional del Ecuador* (Elaborado por Myor. Luis Miguel Espinosa, Jefe de Talento Humano de la UAVIAL, revisado por: Crnl. E.M. Julio Barba, Jefe de la Unidad de Accidentología Vial; aprobado por: Crnl. Fausto Olivo Cerda, Coordinador Nacional de Criminalística, Medicina Legal y Ciencias Forenses de la Policía Nacional.
- Policía Nacional del Ecuador. “Medicina Legal y Ciencias Forenses, 57 años aportando a la administración de justicia ecuatoriana”. *Policía Nacional del Ecuador*, 14 de diciembre de 2018. <https://www.policia.gob.ec/medicina-legal-y-ciencias-forenses-57-anos-aportando-a-la-administracion-de-la-justicia-ecuatoriana/>.
- Roxin, Claus. *Derecho Penal Parte General: Fundamentos, la estructura de la teoría del delito*. Traducido por Diego Manuel Luzón Pena, Miguel Díaz y García Conlledo, Javier de Vicente Remesal. Madrid: Editorial Civitas. ISBN: 84-470-0960-2, 1997.
- Salamea Carpio, Diego. “La prueba metapericial en los procesos judiciales”. *Revista Académica Internacional e Interdisciplinaria*, n.o 1. ISSN 2718-8582, 2021. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/18016/1/REXTN-PAR02-01-Salamea.pdf>.
- Taruffo, Michele. *La prueba de los hechos*. Traducido por Jordi Ferrer Beltrán. Madrid: Editorial Trotta. ISBN: 978-84-8164-534-7, 2011.
- Zavala Baquerizo, Jorge. *Manual de Investigación de Siniestros Viales* (Ministerio del Interior de España, Dirección General de la Guardia Civil. Madrid: Editorial Printed in Spain, 201