

LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO



AUTOR: MANUEL CURCHO ZARAGOZA

FECHA: MAYO DEL 2023

DISTRIBUYE: ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE PROFESIONALES PARA LA EDUCACIÓN VIAL

LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| 1.- INTRODUCCIÓN..... | 3 |
| 2.- CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO | 5 |
| 2.1.- Concepto general de accidente de tráfico..... | 5 |
| 2.2.- Concepto normativo de accidente de tráfico. | 6 |
| 3.- CLASES DE ACCIDENTES DE TRÁFICO..... | 7 |
| 3.1.- Por el resultado final del accidente..... | 7 |
| 3.2.- Por la forma en que se produce el accidente..... | 8 |
| 3.3.- Por el número de unidades de tráfico que intervienen..... | 10 |
| 3.4.- Por el lugar en que se producen. | 10 |
| 3.5.- Por tratarse de accidentes con características especiales. | 10 |
| 4.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO | 10 |
| 4.1.- El Factor Humano..... | 11 |
| 4.2.- El vehículo. | 12 |
| 4.3.- La vía y su entorno..... | 13 |
| 5.- FASES QUE INTEGRAN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO | 14 |
| 5.1.- Fase Previa o anterior..... | 15 |
| 5.2.- Fase de Percepción..... | 15 |
| 5.3.- Fase de Decisión o de reacción. | 16 |
| 5.4.- Fase de Maniobra..... | 17 |
| 5.5.- Fase de Conflicto. | 17 |
| 5.6.- Fase Posterior. | 17 |
| 6.- LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO | 18 |
| 6.1.- Diferencia entre informar e investigar. | 18 |
| 6.2.- Actuación de la Policía Local en accidentes de tráfico..... | 19 |
| 6.3.- Recogida de datos del accidente de tráfico. | 23 |
| 6.4.- Causas mediatas de los accidentes de tráfico..... | 32 |
| 7.- EL ATESTADO POLICIAL ELABORADO POR ACCIDENTE DE TRÁFICO | 34 |
| 7.1.- El atestado policial. Requisitos formales y plazos. | 34 |
| 7.2.- Diligencias del atestado elaborado por accidente de tráfico..... | 39 |
| 7.3.- El atestado unificado digital de seguridad vial. | 42 |
| 7.4.- Obligación de instruir atestado por accidente de tráfico. | 43 |
| 7.5.- Diligencias a prevención. | 46 |
| 8.- EL PARTE AMISTOSO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO | 47 |
| 9.- BIBLIOGRAFÍA..... | 50 |

1.- INTRODUCCIÓN

El Cuerpo de la Policía Local es un instituto armado de naturaleza civil con estructura y organización jerarquizada, rigiéndose en cuanto a su régimen estatutario y por la sección cuarta del Capítulo IV del Título II de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, con la adecuación que exija la dependencia de la administración correspondiente, las disposiciones dictadas al respecto por la Comunidad Autónoma y los reglamentos específicos para cada cuerpo y demás normas dictadas por los correspondientes Ayuntamientos.

Dentro de las diferentes funciones que deben ejercer los Cuerpos de Policía Local, en virtud del artículo 53 de la mencionada Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, se encuentran, entre otras, las de instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano, ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano y la prestación de auxilio en casos de accidente. Como se puede comprobar, son diversas las funciones que las Policías Locales deben desarrollar en relación al tráfico dentro del casco urbano, pero una de las más importantes no especificada es la prevención de los accidentes de tráfico a través de una herramienta fundamental, la Educación Vial.

La Educación Vial es una de las principales funciones policiales que tiene como objetivo el desarrollo de conocimientos y habilidades necesarias para relacionar el entorno de las personas con la problemática del tráfico, con el fin último de reducir la tasa de accidentalidad y mejorar la seguridad vial. Esta función es ejercida, en mayor o menor medida, por todos los Cuerpos integrantes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, pero en especial, es una gran labor acometida en los centros escolares de los municipios por los Cuerpos de Policías Locales. A ellos se unen multitud de entidades públicas y privadas con el objetivo de educar, concienciar y prevenir los accidentes de tráfico, ya que según la Organización Mundial de la Salud cada día alrededor de 3500 personas fallecen en las carreteras de todo el mundo.

Los accidentes de tráfico se han convertido en un problema de salud pública que genera un gran impacto en la sociedad, siendo la principal causa de

muerte de la población joven entre los 15 y los 29 años de edad. Los niños, los peatones, los ciclistas, los motoristas y los ancianos son los usuarios más vulnerables de la vía pública. Es un problema social de primer orden, ya que causa más de 1000 muertes al año en España, y un número muy superior de heridos, aunando las pérdidas humanas con cuantiosas cantidades económicas en concepto de daños, reparación de vehículos, primas de seguros, etc. Si tenemos en cuenta que determinadas actividades al volante son constitutivas de delito, y que muchas son las causantes de los accidentes de tráfico, la formación en tráfico e investigación de accidentes se convierte en un elemento fundamental de la especialización policial.

En un sentido general, la investigación de accidentes consiste en la obtención, registro y estudio de datos para encontrar una explicación y las posibles causas que provocaron la consecución del mismo, a fin de intentar esclarecer circunstancias de cómo sucedió el accidente y por qué sucedió. Por otro lado, tenemos que hacer una previa diferenciación sobre el accidente y los delitos relacionados con el tráfico. En realidad, la función de instruir atestados por accidentes de circulación debe practicarse únicamente cuando los hechos, por lo menos, en apariencia, revistan caracteres de delito, existan víctimas lesionadas, fallecidas y/o por cuantiosos daños materiales. Cuando solo existen daños materiales y éstos son inferiores a 80.000 euros, no es de obligado cumplimiento la confección de un atestado policial, quedando reducida la actuación a redactar o ayudar en la confección del parte de accidente para constancia del mismo que puede ser útil con posterioridad en un proceso civil. En cualquier caso, la investigación de un accidente de tráfico supone la observación minuciosa y planificada de cuanto revele el aspecto del vehículo, la vía y su entorno, las víctimas y los posibles participantes y testigos.

En este sentido, no debemos olvidar que son tres los factores generales que intervienen en el tráfico. El factor humano, el factor vehículo y el factor vía y su entorno. Los tres se encuentran interrelacionados en la fenomenología del tráfico y destaca claramente el primero de ellos por encima de los otros dos, ya que el factor humano, no solo en nuestro país sino en otros países, está presente en casi el 90% de los accidentes de una u otra forma.

2.- CONCEPTO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

2.1.- Concepto general de accidente de tráfico.

En un sentido amplio, podemos definir como accidente de tráfico aquel suceso eventual (no intencionado) que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico, con intervención de al menos un vehículo gobernado o no, que produce una situación anómala en el normal discurrir de la circulación y con el resultado de muerte o lesiones en las personas y/o daños en las cosas.

A continuación, procedemos a desglosar cada una de las circunstancias de que consta:

- Suceso eventual: acontecimiento no intencionado, no querido el resultado por el responsable, es decir, es un hecho producido de forma casual e involuntaria. Por ejemplo, si un accidente de tráfico se ocasiona por un fallo en los frenos debido a que una tercera persona ha manipulado los mismos, con la intención de provocar daños o la muerte de otra, no estaremos ante un accidente de tráfico. Tampoco si un conductor atropella a un peatón con la intención de producirle la muerte. Ambos supuestos se incardinarían como presuntos delitos dolosos de homicidio, ya sean consumados o en grado de tentativa, al realizarse de forma premeditada e intencionada y no como suceso fortuito o involuntario, como denota la propia denominación de accidente de tráfico.
- Como consecuencia o con ocasión del tráfico: supone la utilización de una vía abierta al tráfico, sea pública o no, por una o más unidades de tráfico. No debemos entender por accidente de tráfico el incendio de un vehículo, en tanto en cuanto esto no haya sido producido por el movimiento anómalo o colisión de aquel. El tráfico implica movimiento de un lugar a otro, por ende, carece de sentido considerar accidente de tráfico la caída de un objeto sobre un vehículo estacionado o hechos similares.
- Con la intervención de al menos un vehículo, gobernado o no: cuando un peatón se golpea contra una señal de tráfico o se cae en la calzada y se lesiona, no estaremos hablando de un accidente de tráfico, ya que faltaría el

factor vehículo. Es irrelevante que el vehículo sea gobernado o no, así, el que se desliza por una pendiente debido a que fue estacionado sin freno de mano, y atropella a un peatón, entra perfectamente dentro del concepto de accidente de tráfico. Asimismo, la caída de un ciclista se considera accidente de tráfico, ya que el ciclo es un vehículo no a motor reconocido por la propia Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su Anexo I.

- Con la producción de una situación anómala en el normal desarrollo del tráfico: no estaremos ante un accidente de tráfico, por ejemplo, cuando las lesiones de un conductor se produzca por la acción de un objeto lanzado desde el exterior del vehículo, sin que la trayectoria del mismo se irregulare y genere otros daños.
- Con resultado de muerte o lesiones en las personas, y/o daños en las cosas o animales: si un turismo derrapa y queda en diferente posición al sentido de la marcha que llevaba o se saliera de la calzada sin generar desperfectos en el mismo, ni daños en las cosas, ni lesiones o muerte alguna, estaremos ante una maniobra irregular y no ante un accidente de tráfico.

2.2.- Concepto normativo de accidente de tráfico.

Un accidente de tráfico será legalmente considerado como tal, cuando reúna las siguientes tres condiciones:

- Que se produzca o tenga su origen en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
- Que, a consecuencia del mismo:
 - Una o varias personas resulten lesionadas o muertas o
 - que se produzcan solamente daños materiales.
- Que se encuentre implicado al menos un vehículo en movimiento.

Se considera que un vehículo está implicado en un accidente de tráfico cuando concurren una o varias de las siguientes circunstancias:

1. Que el vehículo colisione con: otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados, peatones, animales o un obstáculo.
2. Que sin llegar a producirse colisión, como consecuencia del accidente, resulten muertos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo, o que se ocasionen solamente daños materiales.
3. Que sin llegar a producirse colisión con el vehículo, se encuentre éste parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.
4. Que sin haber sufrido el vehículo directamente las consecuencias del accidente, el comportamiento del conductor o de alguno de los pasajeros constituya uno de los factores del accidente.
5. Que el conductor o pasajero de un vehículo sea atropellado por otro en el momento que suba o descienda de él, en cuyo caso ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

3.- CLASES DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Son varias las clasificaciones que se suelen hacer de los accidentes de tráfico, según sea el fin para el que se utilicen y en base a unos diferentes criterios de clasificación.

Los criterios de clasificación normalmente son los siguientes:

3.1.- Por el resultado final del accidente.

a) Mortales: Cuando se produce el fallecimiento de una o varias personas en el acto o dentro de las 24 horas siguientes al accidente.

b) Con heridos: Cuando sólo se causan heridas a alguna de las personas que intervienen en el accidente; conductor, pasajero o peatón, independientemente de la gravedad de las mismas.

c) Con daños materiales: Cuando sólo se producen daños en la propiedad, ya sea en los vehículos accidentados o en el patrimonio público o privado de un tercero.

d) Mixtos: Cuando en un mismo accidente concurren varias de las circunstancias anteriormente descritas.

3.2.- Por la forma en que se produce el accidente.

a) **Colisión:** Es el accidente que se produce entre dos o más vehículos en movimiento. A su vez se clasifican en:

- **Frontal o Topetazo:** El contacto se produce en la parte anterior o delantera de ambos vehículos, con sentidos de circulación opuestos. Se clasifican en central, excéntrica y angular.

- **Frontolateral o embestida:** Se produce cuando un vehículo colisiona con su parte delantera contra el lateral de otro vehículo. Se clasifican en perpendicular y oblicua. En la primera los ejes longitudinales de los vehículos forman un ángulo 90° , mientras que en la segunda los ejes longitudinales de los vehículos forman ángulo distinto a 90° .

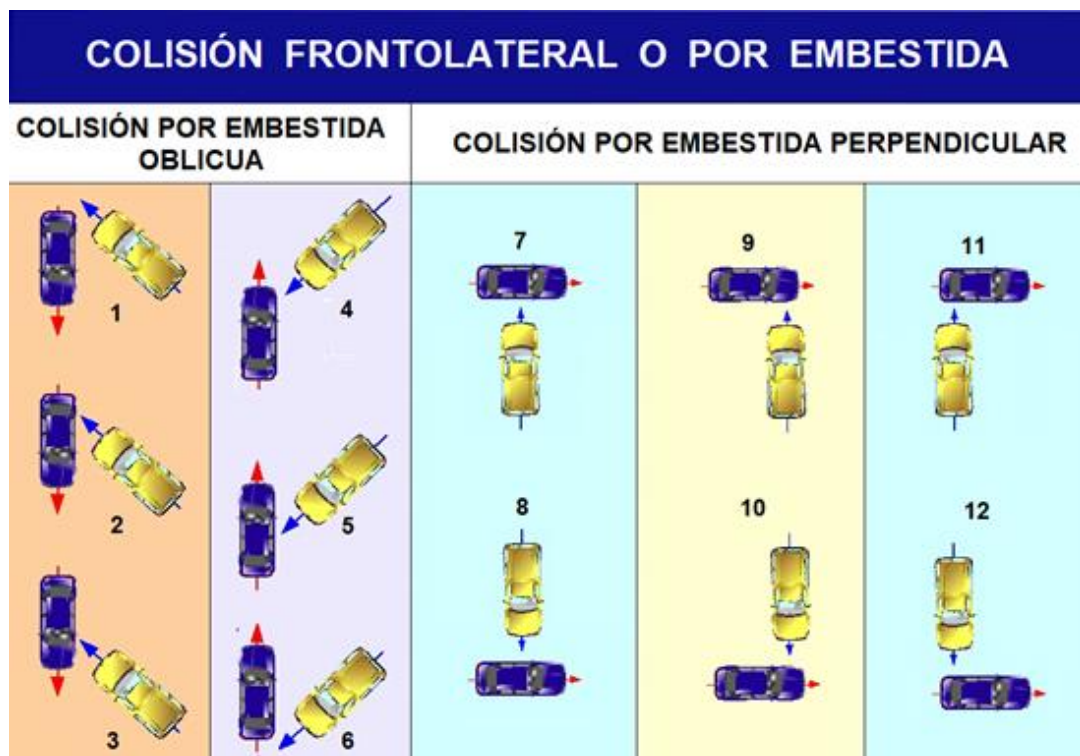


Figura 1: Tipos de colisión frontolateral o por embestida (elaboración propia).

- 1.- Colisión por embestida oblicua izquierda posterior.
- 2.- Colisión por embestida oblicua izquierda central.
- 3.- Colisión por embestida oblicua izquierda anterior.
- 4.- Colisión por embestida oblicua derecha anterior.
- 5.- Colisión por embestida oblicua derecha central.
- 6.- Colisión por embestida oblicua derecha posterior.
- 7.- Colisión por embestida perpendicular derecha central.
- 8.- Colisión por embestida perpendicular izquierda central.
- 9.- Colisión por embestida perpendicular derecha anterior.
- 10.- Colisión por embestida perpendicular izquierda anterior.
- 11.- Colisión por embestida perpendicular derecha posterior.
- 12.- Colisión por embestida perpendicular izquierda posterior.

- **Alcance:** Es cuando un vehículo golpea con su parte frontal contra la posterior del que le precede. Ambos vehículos llevan la misma dirección y sentido de marcha. Se clasifican en simple y en cadena (más de dos vehículos).

- **Raspado:** Cuando se produce un roce entre los costados de dos vehículos ocasionando abolladuras en la chapa, daños en los espejos retrovisores y/o arañazos en la pintura. Se clasifican en Positivo y Negativo. El primero se da cuando circulan en sentidos opuestos y el segundo si marchan en el mismo sentido.

- **Múltiple:** Cuando entran en contacto más de dos vehículos y los mismos tienen sentidos distintos.

b) Despistes: Son los accidentes que suceden cuando el conductor no presta la atención y concentración necesaria durante la conducción y el vehículo abandona la calzada contra la voluntad de su conductor. En este tipo de accidente interviene una sola unidad de tráfico. Se dividen en:

- **Choque:** Cuando el vehículo colisiona contra un obstáculo o elemento que no forma parte de la infraestructura viaria, a pesar de que se encuentra en la misma (rocas, troncos, carga de otro vehículo,...) o contra un elemento fijo de la vía (farola, vallas, árboles, muros, barrera de paso a nivel...) o contra otro vehículo que no está en movimiento (estacionado, averiado, abandonado).

- **Salida de la vía:** Sucede cuando el vehículo, parcial o totalmente, sale de la calzada por causas ajenas a la voluntad del conductor.

- **Despeñamiento:** Se produce cuando el vehículo se sale de la calzada y cae por un desnivel o precipicio.

- **Vuelco:** Cuando el vehículo pierde su posición sobre la calzada y, por tanto, los neumáticos dejan de contactar con el firme. Puede ser lateral, parcial, total, de campana o en tonel.

c) Atropellos: Cuando un peatón o un animal es arrollado por un vehículo. También se considera atropello cuando existe una gran desproporción de masas entre las unidades de tráfico que colisionan como es el caso de los ciclistas y los ciclomotores.

3.3.- Por el número de unidades de tráfico que intervienen.

a) Simples: En los que solo interviene una unidad de tráfico, como puede ser en salidas de vía, vuelcos, choques contra obstáculos o elementos fijos y despeñamientos.

b) Complejos: Cuando se encuentran implicadas dos o más unidades de tráfico, como pueden ser atropellos, colisiones, raspados, embestidas, por alcance y múltiples.

3.4.- Por el lugar en que se producen.

a) Urbanos: Los que acontecen en una calle o vía urbana dentro del casco urbano.

b) Interurbanos: Los que se producen en una carretera o vía interurbana fuera de poblado.

c) Travesías: Los que se producen en las travesías.

3.5.- Por tratarse de accidentes con características especiales.

Los que acontecen con ciertas características especiales, como puede ser incendio, explosión, caída al agua, desenganche del remolque, derrumbamiento, etc.

4.- ELEMENTOS QUE INTERVIENEN EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO

El accidente de tráfico es la consecuencia final de un proceso en el que, por diferentes circunstancias, confluyen distintas conductas, situaciones y condiciones específicas. La combinación de este conjunto de factores que conducen al accidente de tráfico y al resultado final de lesiones, muertes y/o daños, se manifiesta dentro del entramado de influencia recíproca que existe entre el vehículo, la persona que lo conduce y la vía por la que circula, en unas circunstancias ambientales concretas.

Por lo tanto las causas del accidente las debemos investigar en función de los elementos del accidente, que son: el factor humano, el factor vehículo y el factor vía y su entorno. A continuación, procedemos a desarrollar brevemente los tres factores o elementos esenciales que intervienen en la circulación:

4.1.- El Factor Humano.

El hombre es el factor más importante, elemento principal de la circulación. Su formación, las aptitudes y las actitudes que tome cuando se encuentre utilizando la vía pública, ya sea como peatón, conductor o usuario de un vehículo público o privado, sus destrezas y habilidades, van a ser los componentes esenciales en los desplazamientos que se producen por los efectos del tráfico y en la posibilidad de que como resultado de éstos se produzcan o no accidentes de tráfico.

Es el hombre el que debe dominar continuamente al vehículo y adaptarlo a las especiales circunstancias de la vía, ya que, salvo en situaciones irregulares de funcionamiento, su manejo debe estar siempre controlado, por tanto la responsabilidad del accidente prácticamente siempre recae en el conductor y en su capacidad para preverlo y evitarlo o minimizarlo, aunque con posterioridad el accidente fuera inevitable.

Estadísticamente está suficientemente comprobado que es el factor humano, muy por encima del factor vehículo y del factor vía, el mayor responsable de que se produzcan accidentes de tráfico. Los fallos humanos representan entre el 70% y 90% de los accidentes de tráfico.

Tradicionalmente se han clasificado en causas directas e indirectas, aquellos fallos humanos responsables del accidente, de la siguiente manera:

a) Causas directas: alteraciones en el reconocimiento, identificación, procesamiento, toma de decisiones o de ejecución.

b) Causas indirectas: estados del conductor que afectan adversamente a sus habilidades. Pueden ser:

- Físicas o fisiológicas: insuficiencias sensoriales o motoras y alteraciones orgánicas transitorias o permanentes.

- Psicológicas: problemas de atención, enfermedades mentales, inestabilidad emocional, temeridad, alteraciones de la percepción del riesgo, agresividad y trastorno de la personalidad.
- Trastorno psicofísico transitorio: estrés, cansancio, fatiga, sueño, drogas, alcohol, depresión o fármacos.
- Fenómenos perceptivos y de atención: motivación.
- Agentes inhibidores de la prudencia: el optimismo del conductor profesional o el exceso de confianza.
- Falta de pericia o inexperiencia que origina errores en la toma de decisiones.

4.2.- El vehículo.

Este elemento se caracteriza por dos facetas claramente delimitadas, el aumento del parque automovilístico y el rápido envejecimiento de los vehículos y la necesidad de mantenimiento de los mismos.

Estas dos facetas, explican la causa de los dos problemas principales que suponen los vehículos dentro del problema general del tráfico: En primer lugar, el incremento experimentado en el número de vehículos, su variedad y características técnicas ha rebasado la capacidad de las vías, disminuyendo de este modo a la seguridad personal, y aumentando el número de accidentes. En segundo lugar, el rodaje de vehículos antiguos o con deficiencias en su mantenimiento, pone en peligro la seguridad del tráfico. Por este motivo, la administración suele poner en marcha planes de renovación con ayudas económicas. Entre los problemas de falta de mantenimiento, suelen ser más habituales los problemas con los frenos, la suspensión o los neumáticos. Éstos últimos son la única parte del vehículo que tiene contacto con la carretera, por tanto, hay que asegurarse que estén en buen estado. También resultan importantes mantener una buena visibilidad, con un buen estado de las luces, el limpiaparabrisas y la calefacción que evita los cristales empañados y mejoran la visibilidad.

De los elementos que intervienen directamente en los accidentes de tráfico, el vehículo es el que menor influencia tiene, entre el 4% y 8%. En esto tienen mucho que ver las mejoras técnicas introducidas que los hacen cada vez más

seguros, aunque por otra parte puede considerarse un arma de doble filo, ya que esta mayor seguridad del vehículo, redundando negativamente en los conductores, que aumentan su confianza, incrementando con ello el riesgo de sufrir un accidente.

4.3.- La vía y su entorno.

Constituye el elemento material más fijo o inalterable en el tiempo, ya que su construcción o modificación requiere períodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas. Aunque las calles y carreteras no son el factor más importante en los accidentes de tráfico, el mal estado de las vías junto con el factor ambiente, intervienen entre el 15% y el 20% de los accidentes, es indudable que las mejoras en ellas facilitan la conducción y aumentan la seguridad en la circulación y tránsito de vehículos.

El principal problema que las calzadas y carreteras presentan en la actualidad, es la desproporción en la evolución respecto de sus condiciones al progreso técnico sufrido por los vehículos. En nuestro país encontramos unas carreteras antiguas, diseñadas y construidas para vehículos que en la antigüedad presentaban una menor velocidad, seguridad y dimensiones. Debido a esta disparidad en la evolución, en la actualidad resultan insuficientes e incluso peligrosas, tanto para la circulación de los vehículos modernos, como por la escasa modernización, conservación y mantenimiento de las mismas.

Desde el punto de la investigación del accidente de tráfico, debemos considerar principalmente en la vía:

a) Su configuración o trazado: es decir, la configuración geométrica de la calzada: tramo recto, curvo, cruce, a nivel, pendiente, rampa, cambio de rasante, medianas, paseos, arcenes, taludes, cunetas, aceras, etc.

b) Su clase de firme y estado del pavimento: por ejemplo si está compuesto de aglomerado o riego asfáltico, macadán, adoquines, losetas, tierra, cemento; si está mojado, con barro, si sobre el mismo se encuentran depositados gravillas, aceites, otras sustancias oleaginosas, si hay nieve o hielo, o por

malformaciones en su estructura (baches, badenes, lomos, etc.), que aunque pueden llegar incluso a causar averías en los vehículos, tiene sin embargo su lado positivo, puesto que los conductores disminuyen la velocidad y prestan mayor atención a la conducción.

c) Sus características: si nos encontramos en una autopista, autovía, carretera convencional, travesía, avenida, calle, glorieta, etc.

d) Su señalización: puede inducir a error si ésta es excesiva, si no existe o es deficiente, debiéndose comprobar su estado, visibilidad, colocación, si es provisional, etc.

Dentro del factor vía, incluiremos igualmente las condiciones ambientales o climatológicas y su entorno, como puede ser la iluminación o conducir con lluvia o nieve, las cuales afectan a la visibilidad, adherencia, etc. factores fundamentales en la ocurrencia de los accidentes de tráfico.

Hay otras circunstancias, que relacionadas con la vía inciden en el accidente, tales como la intensidad de tráfico que soporta, y por supuesto la velocidad, ya que no es lo mismo circular a gran velocidad en una avenida provista de varios carriles, que en una calle de una sola calzada con doble sentido de circulación.

5.- FASES QUE INTEGRAN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO

Un accidente de tráfico puede describirse como un suceso único, pero cuando se investiga el mismo habrá que tener en cuenta las distintas fases individuales que lo integran; por lo que deberá considerarse como una cadena de sucesos.

En la clasificación mayormente aceptada por los investigadores de accidentes de tráfico, se pueden distinguir las siguientes fases según la cadena de sucesos o acontecimientos: 1) Fase Previa o anterior, 2) Fase de Percepción, 3) Fase de Decisión o de reacción, 4) Fase de Maniobra, 5) Fase de Conflicto y 6) Fase Posterior.

A continuación, definiremos brevemente cada una de ellas:

5.1.- Fase Previa o anterior.

En esta fase se incluye todos los sucesos anteriores al siniestro, tanto los concernientes anteriores al viaje o traslado, como la edad del conductor, sus posibles limitaciones o estado psicofísico, experiencia en la conducción, conocimiento del vehículo y del entorno, etc., como los concernientes a los desarrollados durante el viaje, como las horas de conducción, horario de descanso anterior, posible ingesta de bebidas, comidas, medicamentos, etc.

5.2.- Fase de Percepción.

En esta fase, el conductor percibe la situación anómala en la vía que puede provocar un accidente. Si bien la fase de percepción, puede comprender espacialmente todo lo que es percibido por el conductor, es decir, en teoría comenzaría en la posición de percepción posible (PPP) y terminaría en la posición final (PF), puesto que el implicado está percibiendo cuanto ocurre en todo momento; nos centraremos como la mayoría de los autores en el área comprendida de percepción concreta que corresponde a la primera parte del accidente, la cual viene determinada por la posición de percepción posible (PPP) y la posición de conflicto (PC) sobre la que se produce el contacto de los vehículos.

En esta Fase de percepción, por su importancia destaca dos posiciones diferentes, la posición de percepción posible (PPP) y la posición de percepción real (PPR). La PPP la definimos anteriormente en el apartado 3 del presente caso práctico, y la PPR la definimos como el momento y lugar en el que el conductor se percibe realmente por primera vez del peligro de accidente o la situación anormal. Esta posición de PPR puede coincidir con la PPP en el caso de que el conductor vaya atento a las exigencias de la conducción y se encuentre en estado óptimo respecto a las condiciones psicofísicas. El tiempo que transcurre entre ambas posiciones, en caso de que no coincidan, se denomina tiempo o retraso de percepción, y la distancia recorrida en este tiempo, distancia de percepción.

5.3.- Fase de Decisión o de reacción.

Es la fase que se inicia una vez lograda la percepción real (PPR), el conductor o peatón reacciona para iniciar una maniobra de evasión con el fin de paliar los efectos del accidente que prevén es inminente que ocurra. Por lo que se encuentra delimitada en su inicio por la posición de decisión (PD) y la posición clave (PCL). Esta fase procesa varias etapas, como la llegada de estímulos exteriores al cerebro, la interlección o interpretación de la situación, la búsqueda de actuaciones sobre los conocimientos adquiridos y la experiencia y la volición o voluntad de toma de decisión para actuar con determinadas maniobras de reacción o evasión para minimizar el accidente.

Las maniobras de evasión pueden ser simples o complejas y, a su vez, activas o pasivas. Las maniobras simples activas se refieren a actuar activamente para intentar evitar el accidente, como frenar, girar el volante, disminuir la velocidad, etc. Mientras que las maniobras simples pasivas intentan provocar una actuación en otro usuario advirtiéndole de la existencia de un peligro, entre las que se encuentran tocar el claxon, dar destellos con las luces, etc.

Las maniobras son simples cuando sólo realizo una de ellas, y complejas cuando se utilizan varias de las citadas como simples, por ejemplo: disminución de la velocidad y destellos luminosos o realizar un giro de volante y uso del claxon.

La posición de decisión (PD) es aquel momento y lugar en el que el conductor o el peatón reaccionan ante el estímulo exterior.

El tiempo de reacción es el intervalo temporal que transcurre desde que el conductor, o peatón, percibe la situación de peligro, toma una decisión y la ejecuta realizando una maniobra evasiva, activa o pasiva. En situaciones normales, las personas suelen tener un tiempo de reacción entre 0,4 y dos segundos, atendiendo a la edad, estado psicofísico, atención a la conducción, etc.

5.4.- Fase de Maniobra.

Esta fase está determinada por la posición de decisión (PD) y la posición clave (PCL). Puede considerarse como una fase distinta a la de reacción, aunque dentro de ésta, ya que una vez tomada una decisión, se comienzan a realizar una o varias maniobras evasivas para evitar que el accidente se produzca. Si la maniobra es exitosa, finaliza aquí la secuencia de acontecimientos; si es infructuosa, se desencadena a continuación la siguiente fase, la fase de conflicto.

La acción evasiva se realiza sobre un determinado espacio que se conoce con el nombre de Área de Maniobra. Comienza en el punto en que el conductor apercebido inicia la maniobra normal y confortablemente y termina en la posición final (PF).

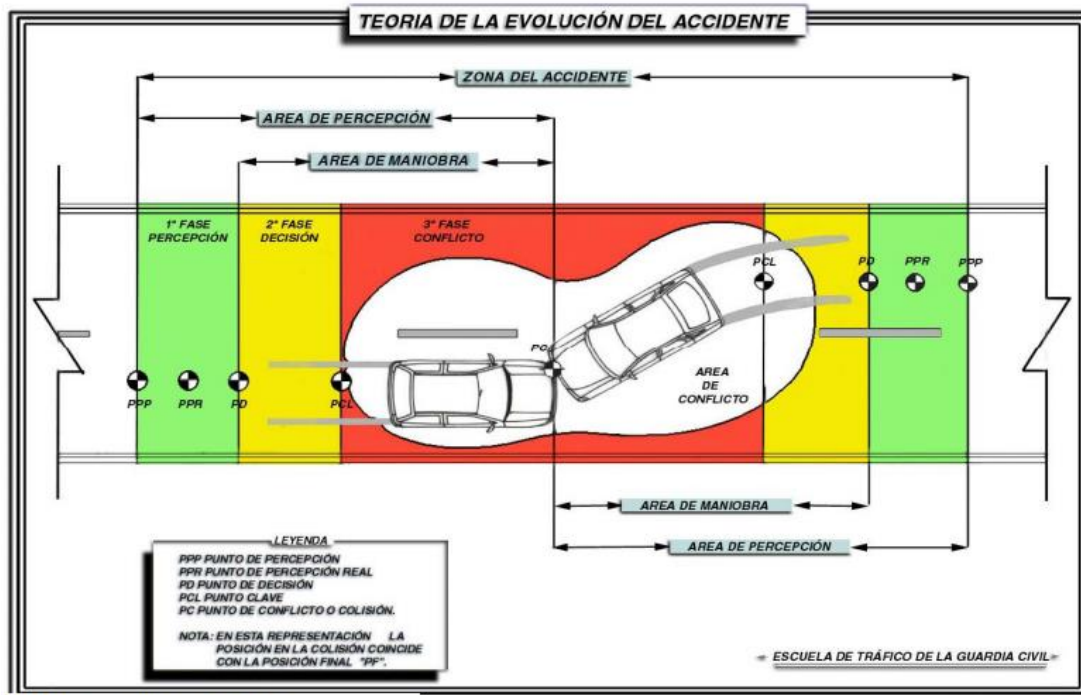
5.5.- Fase de Conflicto.

La fase de conflicto es la culminación del accidente. Comprende el último período de la evolución del accidente, con su conclusión, es decir, el espacio y el tiempo entre la posición clave (PCL) a partir del cual el accidente resulta inevitable y concluye con la posición final (PF), situación de inmovilidad que adoptan las personas, vehículos y objetos tras la sucesión de eventos que dan lugar al accidente.

En esta fase también delimitaremos este espacio para su análisis con el fin de diferenciarlo en lo posible de los otros espacios. Se le denominará área de conflicto, y viene determinada por el espacio en el que se desarrolla la posibilidad del accidente. Está comprendida entre el punto clave (PCL) y la posición final (PF).

5.6.- Fase Posterior.

Esta fase final engloba todos aquellos sucesos ocurridos después del accidente o colisión. Engloba desde la señalización del mismo, el traslado de los heridos y de los vehículos siniestrados, hasta la toma de declaraciones, la instrucción del atestado, incluso hasta los tratamientos médicos o de rehabilitación de las personas lesionadas en el accidente.



Fuente: Escuela de Tráfico de la Guardia Civil

Figura 2: Teoría de la evolución del accidente

Fuente: <https://laleytrafico.laley.es/content/Inicio.aspx>

6.- LA INVESTIGACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

El objeto fundamental en todo proceso de investigación es obtener datos, recoger información relacionando detalles y circunstancias que concurren, para sacar conclusiones que traten de explicar la causa y cómo se produjo ese hecho. En este caso, la investigación de accidentes debe contener la toma de datos en la inspección ocular, manifestaciones de testigos, fotografías, croquis y reseña de hechos que puedan servir de apoyo a las declaraciones de los implicados, así como a las conclusiones de la investigación.

6.1.- Diferencia entre informar e investigar.

La información del accidente consiste en la obtención y registro de datos de forma objetiva que permitan conocer las circunstancias del accidente, tales como cuándo tuvo lugar, dónde, quiénes eran las personas implicadas, los tipos de vehículos afectados y sus estados, las lesiones de las víctimas y las circunstancias de la vía, entre otras. No incluye conclusiones u opiniones sobre la causa o posible infracción de los implicados, sino solamente los datos esenciales de carácter objetivo.

La investigación del accidente es algo más sofisticado y laborioso, consiste en la obtención y registro de información para formar una explicación o conclusión de cómo sucedió el accidente y por qué. Su objetivo es determinar de quién fue la responsabilidad y las causas inmediatas del accidente. La investigación es más amplia que la información, ya que no sólo consiste en recopilar datos, sino en analizar para formar opiniones y apreciaciones que lleguen a determinar la causa inmediata o principal de los accidentes. Su atestación resulta de vital importancia para reducir el número de siniestros viales.

Para la investigación se debe seguir un orden de actuación que será determinado de la siguiente forma:

1) Primero se observará lo que revela el vehículo: Se deberá analizar la trayectoria de los vehículos, la carrocería, los cristales, los neumáticos, así como prestar atención al cambio de marchas, los frenos, los pedales, comprobar el sistema de alumbrado, cinturones, airbags, etc.

2) Lo que revela la vía y su entorno: Determinar la intensidad de la vía, estado de la calzada, señalización, posibles restos de tejido humano, textil, restos de los vehículos esparcidos, líquidos, etc.

3) Lo que revelan las víctimas: Consiste en analizar a los heridos, fallecidos, conductores, ocupantes y/o atropellados en el accidente.

4) Lo que revelan los participantes y testigos: Consiste en tomar manifestación a las personas afectadas y testigos. Es muy importante que sean inmediatas, ya que acostumbran a ser más verídicas y espontáneas que las manifestaciones ponderadas posteriormente, donde los implicados intentan evadir responsabilidades o incluir cuestiones interesadas.

6.2.- Actuación de la Policía Local en accidentes de tráfico.

Cuando se recibe aviso de un accidente de tráfico, lo primero que debe hacer el Agente que recepciona la información es preguntar por ciertos datos de interés como la localización del mismo, tipo de accidente, número de vehículos implicados, número de personas víctimas del mismo en caso de que las haya y gravedad de las lesiones. De esta forma, con los datos recabados se podrán enviar al lugar el número de efectivos policiales necesarios, así como los servicios sanitarios, bomberos u otros que se estimen convenientes.

Cuando los Agentes llegan al lugar del accidente debe efectuar, en primer lugar, una rápida valoración y reconocimiento que confirme los riesgos existentes, para así solicitar los medios necesarios que deban solicitarse para ampliar los existentes. Para ello, se deberá activar el Protocolo PAS (Proteger, Alertar y Socorrer) que tendrá como objetivo primero la protección y señalización del escenario, posteriormente alertar a los servicios de emergencia en caso necesario y por último, si tenemos los conocimientos adecuados, centraremos nuestra atención en socorrer a los heridos. Se deberá valorar la situación de seguridad de la intervención, regulando y adecuando el tráfico a la misma y señalizando la localización del accidente con los rotativos luminosos del vehículo policial para ser visibles a la suficiente distancia y no poner en riesgo tanto a las personas implicadas como a los conductores de los vehículos que circulan en ese momento, así como evitar la interferencia del tráfico en el desarrollo de las actuaciones que se deban desarrollar.

La actuación policial debe ser inmediata y, como norma general, dirigida a la práctica de diligencias para la confección posterior del atestado o diligencias a prevención. Entre ellas podemos destacar las siguientes:

- a) Conocimiento de los hechos a través de la emisora de servicio, centro de emergencias 112, testigo o requirente telefónico.
- b) Inscripción de la llamada en el correspondiente libro de registro o programa policial.
- c) Traslado al lugar de los hechos sin demora y con las señales luminosas de servicio prioritario (señal V-1), que podrá utilizarse simultáneamente con el aparato emisor de señales acústicas.
- d) Evaluación de la situación para establecer prioridad y orden de servicios a intervenir.
- e) Requerir asistencia médica de urgencia, bomberos y/o apoyo a otros efectivos policiales, en caso necesario.
- f) Señalizar adecuadamente y proteger el lugar del accidente.
- g) Verificar las personas que viajaban en los vehículos, las personas heridas y/o atrapadas en su interior.

h) Asistencia a heridos por orden de gravedad hasta la llegada de los servicios sanitarios.

i) Acordonar la zona de influencia de intervención y un radio de acción.

j) Verificar si las luces se encontraban encendidas y el motor del vehículo, así como la situación del cambio de marcha y su inmovilización, a fin de evitar que sufran desplazamiento que pueda generar otros incidentes.

k) Impedir que se aparten del lugar en que se produjo el accidente los peatones o conductores que puedan haber sido testigos.

l) Intervenir los efectos que se encuentran en los vehículos o alrededores, para que no desaparezcan pruebas.

m) Regulación del tráfico.

n) Intervenir los vehículos, su documentación y los permisos de conducción de los conductores implicados.

ñ) Realizar las pruebas de alcoholemia y detección de drogas, en caso necesario. Cualquiera de los implicados puede presentar síntomas de encontrarse bajo los efectos del alcohol, drogas o estupefacientes.

o) Verificar el traslado de los heridos al centro asistencial más adecuado, previa identificación, si ello fuera posible, tomando nota sobre la situación que, en su momento, ocupaban los heridos.

p) Recoger y reseñar los objetos de valor que puedan tener las personas gravemente heridas y/o trasladadas por los servicios médicos.

q) Mantener, a ser posible, los vehículos en la misma posición en que quedaron, salvo lo necesario para socorrer a las víctimas.

r) En el supuesto de que los vehículos obstruyan la circulación, marcar con tiza o elemento similar y sobre la calzada la posición que ocupaban los automóviles accidentados, las víctimas y cuantos detalles puedan apreciarse.

s) Requerimiento de grúa para retirar los vehículos que obstaculizan.

t) Anotar datos: lugar del accidente, hora y día, vehículos implicados (marca, modelo, matrícula, documentación), personas implicadas, tipo de accidente (embestida, raspado, atropello, etc.), manifestaciones "in situ", primeras medidas tomadas, detalles de interés (señalización, visibilidad, calzada, etc.).

u) Obtener fotografías antes de la retirada de los vehículos, así como del lugar del siniestro (vista general, parcial y de detalle).

- v) Levantar un croquis boceto del accidente.
- w) Si existe algún cadáver, procurar que no sea movido hasta que se tomen los datos precisos y, en su caso, marcar cuidadosamente la forma en que se encontraba.
- x) Supervisar y autorizar el movimiento de los vehículos implicados, así como la entrada de grúas y servicios de limpieza de la vía.
- y) En caso de delito, detención o investigación y lectura de derechos.
- z) Posteriormente, proceder a la confección del atestado o diligencias a prevención y parte amistoso de accidente unificado.

Se podrán tomar medidas cautelares después de las medidas de intervención inmediata, para evitar la trasgresión de la legalidad, los daños a terceros y documentar los hechos acaecidos:

- a) Identificaciones.
- b) Cortes de calle.
- c) Recogida y aseguramiento de objetos relacionados con delitos.
- d) Intervención de mercancías y objetos.
- e) Acordonamiento y precinto del lugar para posterior intervención de la unidad técnico-especializada.
- f) Puesta en conocimiento de propietarios, si procediera, en caso de vehículos robados.
- g) Aviso a técnicos veterinarios si se trata de animales muertos o vivos en la calzada.
- h) Inspección técnico-ocular detallada de los daños, estado de los vehículos, etc.
- i) Realización de las pruebas de alcoholemia y drogas.
- j) Inmovilización de los vehículos mediante acta, si procede.
- k) Ofrecimiento de acciones a los perjudicados.
- l) Cuestionarios estadísticos por accidentes de circulación.

Cuando el juez de instrucción se persone en el lugar del accidente, los Agentes de la Policía le darán cuenta verbal de las medidas que hayan adoptado con carácter urgente, y procederán a instruir las diligencias que la autoridad judicial precise, siguiendo sus instrucciones. Cuando el juez no acuda, que será lo más

habitual, los investigadores policiales, además de las medidas de urgencia anteriormente descritas, practicarán todas las diligencias adecuadas para la investigación del accidente, las cuales se reflejarán en el atestado policial.

6.3.- Recogida de datos del accidente de tráfico.

La investigación de un accidente de tráfico comienza con una minuciosa toma de datos objetivos, ya que se requieren datos fiables para obtener conclusiones fehacientes. Además de recoger información básica sobre el accidente de tráfico, los investigadores deben recopilar información especialmente útil para generar información sobre aspectos más concretos y especiales, tales como lesiones, anomalías y otras circunstancias relacionadas con el mismo.

Tres son los principales elementos que componen el tráfico: el ser humano, el vehículo y la vía. Describir objetivamente el estado de cada uno de estos tres elementos en el momento de producirse el accidente es el objetivo principal de la toma de datos. Toda información que no sea recogida en su momento, supondrá una dificultad importante a la hora de efectuar la investigación del accidente. Puede llegar el caso de que los datos sean tan escasos o tan poco fiables como para hacer infructuoso cualquier intento de averiguar la secuencia real del siniestro estudiado.

Recopilar datos requiere una considerable dedicación y esfuerzo que necesariamente se le debe otorgar la importancia que merece, pues a menudo se le presta poca atención a este primer eslabón de la cadena reconstructora.

De forma general la información a recopilar en un accidente de tráfico será:

- a) Datos generales para la identificación del accidente.
- b) Datos de los vehículos implicados en el accidente.
- c) Datos de las personas implicadas en el accidente.
- d) Descripción del entorno y la vía donde se ha producido.
- e) Tipos de lesiones: heridos leves, graves y/o fallecidos.
- f) Daños producidos en los vehículos y otros objetos fijos.
- g) Vestigios, marcas y huellas.
- h) Circunstancias externas y otros datos complementarios.

Además, las principales fuentes de datos a parte de los encontrados en el vehículo y la vía, son:

- a) El informe de los Agentes de Policía que llegan en primer lugar al accidente o sus declaraciones.
- b) Las declaraciones de implicados y testigos.
- c) Testimonios aportados por los Bomberos y/o personal de rescate. Esta fuente de datos es fundamental a la hora de determinar la posición de los ocupantes y el daño producido al vehículo durante el rescate.
- d) Testimonios aportados por el personal de los servicios de grúas encargados de retirar el vehículo. Son quienes pueden aportar más información en relación con las posiciones finales de los vehículos cuando han sido retirados.
- e) Informe médicos de ingresos, estado, evolución y testimonio del personal médico que asiste a los lesionados en el accidente (entrevista con el Médico Forense en el caso de fallecimiento).
- f) Facturas de mantenimiento o reparación de averías mecánicas. Una intervención mecánica reciente puede atestiguar la posibilidad de un fallo mecánico en el vehículo que esté relacionado con el accidente.

a) Toma de datos a implicados y testigos:

El factor humano es responsable de entre el 80 y el 90 % de los accidentes de tráfico. De ahí la importancia que hay que atribuir a la toma de datos en relación con el factor humano, especialmente los registrados “in situ” y de forma espontánea. Las manifestaciones de los implicados y de los posibles testigos son útiles en cuanto que ayudan a formular hipótesis acerca de lo que realmente ocurrió, pero no son forzosamente decisivas.

Para la identificación completa de las personas implicadas y testigos, se obtendrán los datos que aparecen en su Documento Nacional de Identidad y Permiso de Conducir, en su caso, con el domicilio actual a efectos de notificaciones y número de teléfono móvil. Debemos tener en cuenta que no solo los testigos presenciales son útiles para la investigación, también lo son las personas que llegaron inmediatamente, antes de que lo hiciera los investigadores.

A continuación, dispondremos una serie de preguntas para obtener información de los conductores, debiéndose realizar las mismas por separado a cada uno de ellos:

1. ¿Dónde se encontraba Vd. exactamente, en el momento en que vio por vez primera al otro vehículo?
2. ¿Qué estaba Vd. haciendo en el momento en que vio al otro vehículo por vez primera? Marcha, velocidad, dirección y atención (¿hacia dónde miraba?, ¿Hablabas con alguien?).
3. ¿Dónde se encontraba y qué estaba haciendo cuando se percató por primera vez de que se hallaba en dificultades?
4. ¿Qué hizo Vd. si es que hizo algo para evitar el accidente?
5. ¿Qué ocurrió algo?
6. Donde tuvo lugar exactamente la colisión?
7. ¿Dónde fue a parar después de la colisión?
8. ¿Qué es lo primero que recuerda después del accidente?
9. ¿Qué es lo último que recuerda claramente antes del accidente?
10. ¿A quién vio primero después del accidente y qué le dijo?
11. ¿Qué versión le ha contado el otro conductor?
12. ¿Piensa que se podía haber evitado el accidente? ¿Cómo?

b) Toma de datos en el vehículo:

De los vehículos implicados se anotará la marca, modelo, matrícula, así como todo lo concerniente a la documentación de los mismos (Permiso de circulación, Ficha técnica y Seguro de responsabilidad civil obligatorio).

En los accidentes de tráfico, los daños más visibles son aquellas partes exteriores del vehículo que han sufrido abolladuras o roturas a consecuencia del impacto en la colisión. Estos daños nos indicarán muchas veces el tipo de colisión y la posición de un vehículo con relación a otro implicado o a un objeto fijo, mientras que se encuentran en contacto, y en la mayoría de las ocasiones nos señalarán las direcciones, posiciones y magnitudes de las fuerzas que causaron estos daños.

Dentro de los daños generales por contacto, podemos distinguir los siguientes:

1.- Abolladuras: Se producen como consecuencia de golpes con una fuerte compresión en la carrocería del vehículo. Se trata del hundimiento de la chapa metálica formando zonas cóncavas o convexas.



Figura 3: Abolladura lateral (elaboración propia).

2.- Arañazos: Daño muy leve consistente en rayas estrechas de poca profundidad y que aunque puedan penetrar en la chapa, generalmente sólo afecta a la capa de pintura.



Figura 4: Arañazo (elaboración propia).

3.- Hendiduras: Se trata de un arañazo más intenso y profundo en la chapa, que afecta a la capa superficial y a la metálica, al penetrar totalmente la capa de pintura, formando un corte o hendidura. Normalmente se producirán por un elemento metálico cortante que colisiona por raspado.



Figura 5: Hendidura lateral (elaboración propia).

4.- Desprendimiento: Elemento o parte del vehículo que salta de su posición normal tras el accidente, como por ejemplo paragolpes, puertas, espejos, etc.



Figura 6: Desprendimiento (elaboración propia).

5.- Raspado: Como normal general se producen cuando dos planchas o cuerpos rozan entre sí, produciendo desconchados de pintura que permitirá a investigador reconstruir la forma de los objetos que han entrado en contacto.



Figura 7: Raspado lateral (elaboración propia).

c) Toma de datos en la vía:

A la hora de tomar datos en la vía, podemos recopilar información sobre evidencias temporales y evidencias que perduran cierto tiempo.

Las evidencias temporales debemos registrarlas en función de los tres elementos esenciales que intervienen en la circulación:

- Relativas a la escena del accidente: Condiciones meteorológicas, Iluminación, Visibilidad, Estado de la vía, Intensidad del tráfico, Marcas de neumático, Marcas de los vehículos, Restos de los vehículos, Fluidos de los vehículos, Señalización provisional y Obras en la vía.

- Relativas a las personas implicadas: Posición de la víctima, Restos orgánicos (sangre, pelos, restos textiles), Primera declaración de los implicados, Aspectos físicos, médicos o psicológicos de los implicados, Alcohol, drogas y fatiga.

- Relativas a los vehículos: Posición final, Palanca de velocidad, Resistencia de los pedales, Limpiaparabrisas, Cristales empañados, Visibilidad interior, alumbrado, Elementos de seguridad pasiva, Posición de los ocupantes, Objetos transportados, Daños y estado de los neumáticos.

Las evidencias que perduran cierto tiempo, las subdividimos también en función de los tres elementos esenciales que intervienen en la circulación:

- Relativas a la escena: Geometría de la vía, Señalización genérica y Titularidad.

- Relativa a las personas: Lesiones, Deficiencias físicas o psíquicas previas, Documentación.

- Relativa a los vehículos: Daños, Órganos de dirección, Amortiguación o Suspensión, Frenado, Carga, Elementos de seguridad activa, Limitadores de velocidad, Defectos previos, Documentación general y Número de bastidor.

Los residuos del accidente son de la mayor utilidad para localizar el Punto de Colisión o Conflicto, pero a veces también ayudan a identificar un vehículo en el que su conductor ha huido del lugar del accidente.

Por otro lado, los neumáticos pueden dejar diferentes tipos de huellas en pavimentos rígidos y blandos, atendiendo también al tipo de maniobra realizada y a si las ruedas giran o se encuentran bloqueadas por los frenos. Así, las huellas de neumáticos se pueden clasificar de la siguiente forma:

A). Cuando la rueda gira sin anomalías sobre terreno blando:

1.- Impronta: Es el dibujo del neumático impreso en terreno blando, húmedo o no, al rodar libremente por ellos. Se produce con tanta fidelidad como lo permita el material que reciba la presión de la rueda. Suelen aparecer en los caminos de tierra y en los márgenes de la vía sin asfaltar.

2.- Rodadura: Huella que se produce cuando la rueda gira libremente sobre terreno provisto de hierba, por ejemplo cuando un vehículo recorre una mediana ajardinada, produciéndose el aplastamiento de la hierba sin llegar a desgarrarla. No suele apreciarse el dibujo de la banda de rodadura.

B). Cuando la rueda gira sin anomalías sobre terreno duro:

3.- Tiznadura: Huella producida sobre el pavimento en épocas calurosas y primordialmente por ruedas de vehículos pesados, que dejan en sus maniobras a pequeña velocidad una señal inequívoca del dibujo del neumático correspondiente. Surgen debido al calor del rozamiento y con la rueda girando normalmente. Son de escasa intensidad y no suelen estar relacionadas con los accidente de tráfico.

4.- Embarradura: Es la huella generada por la rueda del vehículo que habiendo pasado previamente por barro, deja más tarde en el firme duro la señal clara de su dibujo embadurnado. Sólo tienen trascendencia si momentos antes o

después el vehículo que las imprimió ha tenido el accidente, para la identificación del mismo.

5.- Untadura: Es la producida por el dibujo del neumático, o incluso sin apreciarse la escultura, debida al paso previo de la rueda por una sustancia líquida (aceite, ácido batería, etc.). Su importancia radica en que en determinadas ocasiones trazan la trayectoria seguida por el vehículo tras la colisión. Hay que tener en cuenta que, a veces, el paso de otros vehículos no implicados sobre las manchas, puede distorsionar sus apreciaciones.

6.- Estampa: Es el rastro dejado por las ruedas de los vehículos tras su paso por superficies polvorientas, donde la tierra o el polvo se fija al neumático por efecto de la presión sobre la superficie introduciéndose en el dibujo de la banda de rodadura.

C). Cuando la rueda gira desinflada:

7.- Abrasión: Cuando el neumático de un vehículo sufre un pinchazo o reventón y sigue rodando sobre la calzada, dejará una marca de abrasión producida por el roce discontinuo del caucho sobre el pavimento. Estas huellas en ocasiones son imperceptibles a simple vista, suelen tener una anchura irregular presentando sus bordes con una intensidad más acusada debido a la presión ejercida por los talones de la llanta y con una forma relativamente sinuosa dependiendo de los movimientos sufridos por el vehículo con posterioridad. Es interesante localizar este tipo de huellas en la calzada, sobre todo cuando se ha producido una salida de vía.

D). Cuando la rueda es bloqueada sobre terreno blando:

8.- Surco: Se producen cuando el vehículo circula con su rueda bloqueada sobre terreno blando, generalmente barro o tierra, produciendo un verdadero barrido del material blando que la rueda halle a su paso y quedando una marca bien visible, en cuyo final suele quedar una pequeña acumulación del material.

E). Cuando la rueda es bloqueada sobre terreno duro:

9.- Raspadura: Arañazo o conjunto de ellos observables en el pavimento y producidos cuando con el bloqueo de la rueda se incrustan en la banda de rodadura pequeños trozos de piedra, cristal o gravilla. Es lo que se conoce como raspadura en el pavimento.

10.- Barrido: Surge cuando la rueda bloqueada se desliza sobre una calzada dura y seca, pero con suciedad o polvo en su superficie, generando un efecto de limpieza, ya que se produce un barrido de ese material, dejando la zona por la que ha desplazado el neumático ligeramente limpia.

11.- Secado: Huella producida en días lluviosos por el bloqueo de neumáticos sobre una superficie mojada y lisa. Cuando la banda de rodadura se desliza sobre la calzada se produce un calentamiento de la zona y la consiguiente absorción de humedad lo largo de la longitud de la huella. Es muy difícil apreciar este tipo de huella por la humedad reinante en el ambiente. Sin embargo, cuando la calzada comienza a secarse aparecerá justamente en la zona de secado una marca de neumático de color claro que corresponderá al desplazamiento de los neumáticos del vehículo.

12.- Arrastre: Se produce cuando, después de la colisión, la rueda queda bloqueada y se desplaza hasta que el vehículo adopta su posición final. Igualmente se puede producir en los desplazamientos laterales del vehículo, antes o después de la colisión. Tienen una importancia fundamental para averiguar el trayecto desde la posición de colisión (PC) a la posición final (PF), y con ello, ayudar a la reconstrucción del accidente.

13.- Huella de frenada: Son las marcas dejadas sobre el pavimento cuando las ruedas se bloquean con el freno y dejan de girar con respecto a su eje. Una misma zona de la banda de rodadura del neumático se deslizará por el pavimento liberando una gran cantidad de calor en la fricción, provocando la erosión de la banda de rodadura, así como que las limaduras de estos neumáticos se impregnen en la superficie en forma de líneas paralelas,

separadas por espacios en blanco que corresponden con las acanaladuras en sentido longitudinal del dibujo de la banda de rodadura

F). Cuando las ruedas giran y se deslizan en vehículo con misma dirección que ruedas (huellas de fricción por aceleración o desaceleración):

14.- Huellas de aceleración: Cuando el esfuerzo motor es superior a la inercia, las ruedas giran con mayor rapidez que su capacidad de arrastre permite. Son muy parecidas a las huellas de frenada, diferenciándose en que al comienzo son más intensas (más oscuras) y luego se van aclarando hasta desaparecer. Su ancho coincide con el del neumático. Habitualmente son muy cortas.

15.- Huellas de desaceleración: Se producen cuando las ruedas giran a una velocidad menor que la llevada por el vehículo, pero en el momento en que todavía no han llegado a bloquearse totalmente a la ruedas. El neumático, por efecto de la frenada imparcial, seguirá deslizándose sobre la superficie produciendo calor y dejando un ligero sombreado sobre la vía.

G). Cuando las ruedas giran y se deslizan en vehículo con distinta dirección que ruedas (huellas de fricción lateral):

16.- Huellas de derrape: Presentan la particularidad de que las estrías no siguen el sentido longitudinal de la huella. Su ancho puede ser mayor, igual o menor que el ancho del neumático. La huella de derrape es provocada generalmente por una o varias ruedas que se mantienen rodando pero al mismo tiempo desliza lateralmente en mayor o menor grado. Característica típica es que se da en tramos curvos o que se integran en curvas.

6.4.- Causas mediatas de los accidentes de tráfico.

Las causas mediatas de los accidentes son aquellas que no intervienen de forma directa en el mismo y es imprescindible que concurra también, al menos, una causa directa. Esto quiere decir que en sí mismas, no causan el accidente, pero contribuyen a que éste se produzca.

Las causas mediatas hacen referencia fundamentalmente a los tres elementos principales del accidente: hombre, vehículo y vía; y se pueden englobar de la siguiente manera:

a) Referentes al factor humano: los errores humanos son una de las causas más frecuentes en los accidentes:

- Fisiológicas: engloban los defectos físicos, enfermedades, limitaciones, insuficiencias sensoriales o motoras que puedan afectar a: la agudeza visual, campo de visión, fatiga visual, agudeza auditiva, coordinación o manejo eficaz del vehículo, insuficiencia cardiovascular, respiratoria, cardiovasculares, etc.

- Psicológicas: relacionadas con posibles trastornos de carácter psíquico que puedan generar problemas de atención, así como enfermedades mentales, inestabilidad emocional, alteraciones de la percepción del riesgo, trastornos de la personalidad, temeridad, etc.

- Trastornos psicofísicos: como el sueño, estrés, fatiga, cansancio, consumo de alcohol, drogas o estupefacientes y consumo de medicamentos.

- Conocimientos: pueden ser teóricos respecto a la normativa de tráfico y señalización, así como relacionada con la experiencia en la conducción o pericia que se le supone en base a esa experiencia y la que realmente mostró en el momento del accidente, pudiéndose generar errores en la toma de decisiones.

b) Referentes al vehículo: engloban los fallos mecánicos del vehículo:

- Fallos del sistema de frenado.
- Fallos en la dirección.
- Fallos en la suspensión.
- Exceso de carga.

- Falta de mantenimiento: alumbrado defectuoso, neumáticos sin dibujo, etc.

c) Referentes a la vía y su entorno: engloban los factores de la vía y las condiciones climatológicas, de visibilidad, de señalización y otras que afectan al entorno de la misma:

- Deficiencias de trazado.
- Pavimento en mal estado.
- Mala iluminación.
- Curvas sin visibilidad.
- Cambios de rasante.
- Señalización deficiente, confusa o defectuosa.
- Climatología adversa: Lluvia, viento, niebla, nieve, etc.

7.- EL ATESTADO POLICIAL ELABORADO POR ACCIDENTE DE TRÁFICO

7.1.- El atestado policial. Requisitos formales y plazos.

El atestado se encuentra regulado desde el artículo 292 al artículo 297 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (LECrim, en adelante). Se trata de un conjunto de diligencias que se lleva a cabo por los Agentes de Policía, las cuales son redactadas de manera cronológica y ordenada para la averiguación y comprobación de algún hecho delictivo que se haya cometido. En ellas se expresará todas las acciones que han sucedido de manera objetiva sobre el hecho delictivo que se investiga, serán redactadas de la forma más completa posible y remitidas al Juzgado competente junto a los detenidos (en el caso de que los haya), las pruebas, declaraciones, informes y cualquier circunstancia relevante que se observe en la investigación policial.

Los atestados elaborados por los funcionarios de Policía, se considerarán denuncias para los efectos legales. Esta denuncia se podrá llevar a cabo bien por los propios Agentes de Policía teniendo conocimiento directo de algún

hecho delictivo (de oficio) o bien por denuncia a través de un particular o por las diligencias practicadas por el Ministerio Fiscal.

Los requisitos formales básicos para confeccionar un atestado policial son:

- a) Se imputarán todos los delitos cometidos.
- b) Los policías que intervienen se identificarán con su número profesional.
- c) Cuando tengamos que identificar una persona para incluirla en el atestado se hará mediante su DNI.
- d) Habrá que ser meticulosos a la hora de introducir todos los datos, en especial las fechas y horas.
- e) Debemos cuidar la presentación y limpieza del atestado.
- f) Se debe de evitar el uso de abreviaturas, para evitar posibles errores.
- g) Se usará papel común (folios normalizados) para todas las diligencias, utilizando el mismo tamaño y tipo de letra. Irán enumeradas y escritas a una sola cara, con sello y firma al terminar cada una de ellas.
- h) Si no tenemos otra opción y es necesario escribir a doble cara en el mismo folio, deberemos de hacerlo con la siguiente señal (.../...) al final del margen derecho y al inicio de la siguiente en su margen izquierdo.
- i) Se realizará un índice de actuaciones cronológico de diligencias enumeradas que irá después de la portada.
- j) Si tenemos que usar el teléfono, dejaremos registrada la llamada en el libro de telefonemas y se reflejará en el mismo.

Respecto a las firmas y el uso de sello oficial en el atestado, el artículo 293 de la LECrim dispone que el atestado será firmado por el que lo haya extendido, y si usare sello lo estampará con su rúbrica en todas las hojas. Será firmado al pie de todas las diligencias por el Instructor y secretario. Las personas presentes, peritos y testigos que hubieren intervenido en las diligencias relacionadas en el atestado serán invitadas a firmarlo en la parte a ellos referente. Si no lo hicieren, se expresará la razón.

Asimismo, el artículo 295 de la LECrim establece que en ningún caso los funcionarios de Policía Judicial podrán dejar transcurrir más de veinticuatro horas sin dar conocimiento a la autoridad judicial o al Ministerio Fiscal de las diligencias que hubieran practicado, salvo en los supuestos de fuerza mayor y en el previsto en el apartado 2 del artículo 284.

Respecto a las identificaciones, el artículo 762. Opción 7ª de la LECrim establece que en las declaraciones se reseñará el documento nacional de identidad de las personas que las presten, salvo que se tratará de agentes de la autoridad, en cuyo caso bastará la reseña del número de carné profesional. Cuando por tal circunstancia o por cualquier otra no ofreciere duda la identidad del encausado y conocidamente tuviere la edad de dieciocho años, se prescindirá de traer a la causa el certificado de nacimiento. En otro caso, se unirá dicho certificado y la correspondiente ficha dactiloscópica. No se demorará la conclusión de la instrucción por falta del certificado de nacimiento, sin perjuicio de que cuando se reciba se aporte a las actuaciones.

Además, el artículo 767 de la LECrim. dispone que desde la detención o desde que de las actuaciones resultare la imputación de un delito contra persona determinada será necesaria la asistencia letrada. La Policía Judicial, el Ministerio Fiscal o la autoridad judicial recabarán de inmediato del Colegio de Abogados la designación de un abogado de oficio, si no lo hubiere nombrado ya el interesado.

Especialmente importante es el artículo 770 de la LECrim, donde se refiere que la Policía Judicial acudirá de inmediato al lugar de los hechos y realizará las siguientes diligencias: 1.ª Requerirá la presencia de cualquier facultativo o personal sanitario que fuere habido para prestar, si fuere necesario, los oportunos auxilios al ofendido. El requerido, aunque sólo lo fuera verbalmente, que no atienda sin justa causa el requerimiento será sancionado con una multa de 500 a 5.000 euros, sin perjuicio de la responsabilidad criminal en que hubiera podido incurrir. 2.ª Acompañará al acta de constancia fotografías o cualquier otro soporte magnético o de reproducción de la imagen, cuando sea pertinente para el esclarecimiento del hecho punible y exista riesgo de

desaparición de sus fuentes de prueba. 3.^a Recogerá y custodiará en todo caso los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, para ponerlos a disposición de la autoridad judicial. 4.^a Si se hubiere producido la muerte de alguna persona y el cadáver se hallare en la vía pública, en la vía férrea o en otro lugar de tránsito, lo trasladará al lugar próximo que resulte más idóneo dentro de las circunstancias, restableciendo el servicio interrumpido y dando cuenta de inmediato a la autoridad judicial. En las situaciones excepcionales en que haya de adoptarse tal medida de urgencia, se reseñará previamente la posición del interfecto, obteniéndose fotografías y señalando sobre el lugar la situación exacta que ocupaba. 5.^a Tomará los datos personales y dirección de las personas que se encuentren en el lugar en que se cometió el hecho, así como cualquier otro dato que ayude a su identificación y localización, tales como lugar habitual de trabajo, números de teléfono fijo o móvil, número de fax o dirección de correo electrónico. 6.^a Intervendrá, de resultar procedente, el vehículo y retendrá el permiso de circulación del mismo y el permiso de conducir de la persona a la que se impute el hecho.

Asimismo, el artículo 771 de la LECrim, dispone que en el tiempo imprescindible y, en todo caso, durante el tiempo de la detención, si la hubiere, la Policía Judicial practicará las siguientes diligencias: 1.^a Cumplirá con los deberes de información a las víctimas que prevé la legislación vigente. En particular, informará al ofendido y al perjudicado por el delito de forma escrita de los derechos que les asisten de acuerdo con lo establecido en los artículos 109 y 110. Se instruirá al ofendido de su derecho a mostrarse parte en la causa sin necesidad de formular querrela y, tanto al ofendido como al perjudicado, de su derecho a nombrar Abogado o instar el nombramiento de Abogado de oficio en caso de ser titulares del derecho a la asistencia jurídica gratuita, de su derecho a, una vez personados en la causa, tomar conocimiento de lo actuado, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 301 y 302, e instar lo que a su derecho convenga. Asimismo, se les informará de que, de no personarse en la causa y no hacer renuncia ni reserva de acciones civiles, el Ministerio Fiscal las ejercerá si correspondiere. La información de derechos al ofendido o perjudicado regulada en este artículo, cuando se refiera a los delitos contra la propiedad intelectual o industrial, y, en su caso, su citación o emplazamiento en

los distintos trámites del proceso, se realizará a aquellas personas, entidades u organizaciones que ostenten la representación legal de los titulares de dichos derechos. 2.^a Informará en la forma más comprensible al investigado no detenido de cuáles son los hechos que se le atribuyen y de los derechos que le asisten. En particular, le instruirá de los derechos reconocidos en los apartados a), b), c) y e) del artículo 520.2.

Finalmente, el artículo 772 de la LECrim relaciona que los miembros de la Policía Judicial requerirán el auxilio de otros miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad cuando fuera necesario para el desempeño de las funciones que por esta Ley se les encomiendan. La Policía extenderá el atestado de acuerdo con las normas generales de esta Ley y lo entregará al Juzgado competente, pondrá a su disposición a los detenidos, si los hubiere, y remitirá copia al Ministerio Fiscal.

Por otro lado, recordamos que el artículo 520.2 de la LECrim establece que toda persona detenida o presa será informada por escrito, en un lenguaje sencillo y accesible, en una lengua que comprenda y de forma inmediata, de los hechos que se le atribuyan y las razones motivadoras de su privación de libertad, así como de los derechos que le asisten y especialmente de los siguientes:

- a) Derecho a guardar silencio no declarando si no quiere, a no contestar alguna o algunas de las preguntas que le formulen, o a manifestar que sólo declarará ante el juez.
- b) Derecho a no declarar contra sí mismo y a no confesarse culpable.
- c) Derecho a designar abogado, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1.a) del artículo 527 y a ser asistido por él sin demora injustificada. En caso de que, debido a la lejanía geográfica no sea posible de inmediato la asistencia de letrado, se facilitará al detenido comunicación telefónica o por videoconferencia con aquél, salvo que dicha comunicación sea imposible.
- d) Derecho a acceder a los elementos de las actuaciones que sean esenciales para impugnar la legalidad de la detención o privación de libertad.

- e) Derecho a que se ponga en conocimiento del familiar o persona que desee, sin demora injustificada, su privación de libertad y el lugar de custodia en que se halle en cada momento. Los extranjeros tendrán derecho a que las circunstancias anteriores se comuniquen a la oficina consular de su país.
- f) Derecho a comunicarse telefónicamente, sin demora injustificada, con un tercero de su elección. Esta comunicación se celebrará en presencia de un funcionario de policía o, en su caso, del funcionario que designen el juez o el fiscal, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 527.
- g) Derecho a ser visitado por las autoridades consulares de su país, a comunicarse y a mantener correspondencia con ellas.
- h) Derecho a ser asistido gratuitamente por un intérprete, cuando se trate de extranjero que no comprenda o no hable el castellano o la lengua oficial de la actuación de que se trate, o de personas sordas o con discapacidad auditiva, así como de otras personas con dificultades del lenguaje.
- i) Derecho a ser reconocido por el médico forense o sustituto legal y, en su defecto, por el de la institución en que se encuentre, o por cualquier otro dependiente del Estado o de otras Administraciones Públicas.
- j) Derecho a solicitar asistencia jurídica gratuita, procedimiento para hacerlo y condiciones para obtenerla.

Asimismo, se le informará del plazo máximo legal de duración de la detención hasta la puesta a disposición de la autoridad judicial y del procedimiento por medio del cual puede impugnar la legalidad de su detención.

7.2.- Diligencias del atestado elaborado por accidente de tráfico.

El contenido de un atestado policial admite en su redacción distintas modalidades. Para el caso que nos ocupa, la investigación por accidente de tráfico, éstas pueden ir encabezadas por el día, mes, año, número de atestado y la expresión “Cuerpo de la Policía Local de...”, y podrá constar de las siguientes diligencias:

a) Diligencia inicial:

Las diligencias iniciales son aquellas que detallan cómo se tiene conocimiento del hecho delictivo. Puede ser generada por el Agente de Policía a través de la diligencia de inicio y exposición de hechos o por el perjudicado u otra persona a través de una denuncia o diligencia de comparecencia en dependencias policiales.

b) Diligencias de trámite:

Se trata de aquellas que son elaboradas por los Agentes a través de diferentes actuaciones rutinarias de carácter formal y tienen funciones de coordinación y estructuración, derivándose de la propia actuación policial. Entre ellas pueden encontrarse: las diligencias de identificación, tanto de los conductores implicados, ocupantes y testigos, como de las unidades de tráfico inmersas en el accidente, el acta de información de derechos al perjudicado en accidente de tráfico, diligencias de requerimiento para la realización de las pruebas de alcohol o drogas en el organismo, diligencia de lectura de derechos como detenido o investigado no detenido, diligencia de aviso al Colegio de abogados, diligencia de antecedentes policiales, diligencia de traslado a Centro Hospitalario para reconocimiento médico y las citaciones judiciales.

c) Diligencias de investigación:

Son aquellas diligencias realizadas para esclarecer los hechos investigados y en su mayoría adoptan la forma de actas. Entre ellas pueden encontrarse: las manifestaciones de los conductores implicados y testigos, en su caso, la diligencia de inspección ocular, la diligencia de reportaje fotográfico, la diligencia para hacer constar la práctica de gestiones o de incorporación de información complementaria, la diligencia de prueba de detección alcohólica, la diligencia de prueba de detección de drogas, la diligencia adjuntado los tiques emitidos por los aparatos, el acta de síntomas externos de los conductores implicados, la diligencia de parecer o de informe en la que los Agentes que instruyen expondrán cómo, a su parecer, ha podido ocurrir el accidente y el croquis del accidente.

d) Diligencia de terminación y remisión:

Con esta diligencia se finaliza el atestado y en ella se expondrá a quién va dirigido el mismo (autoridad judicial, Ministerio Fiscal, otros Cuerpos y/o archivo policial), así como el número de folios, cuántos folios ocupa cada una, fecha y hora de finalización, identificación de los detenidos que pasan a disposición judicial o investigados, y las actas, informes técnicos y otros documentos anexos (certificado de verificación periódica del etilómetro, partes médicos de las personas implicadas, copia de la documentación de los vehículos, informe de JPT, etc.), poniendo a su disposición los detenidos, en su caso, así como las pruebas y efectos intervenidos.

e) Actas:

Se adjuntan al atestado, son confeccionadas con motivo de la instrucción y se encargan del desarrollo de una diligencia concreta, la cual ya ha sido apuntada en el cuerpo del atestado. Su naturaleza es más compleja que la simple diligencia, siendo un documento autónomo, que por regla general suele derivarse de las diligencias de investigación.

f) Informes técnicos:

Complementa al atestado y es confeccionado por los actuantes o por otros Agentes con mayor especialización en accidentes de tráfico, pertenecientes a Departamentos de Investigación de Accidentes. El Informe técnico es el documento que en determinados accidentes, generalmente graves (cuando fallece algún implicado, cuando el número de heridos graves se considera importante o cuando se presume que alguno de los implicados hubiera cometido un delito por exceso de velocidad o imprudencia temeraria), y como continuación y ampliación técnica del correspondiente atestado, emiten los Equipos de Atestados de las Policías con competencias en materia de tráfico, donde se reúne el conjunto de datos recogidos en la práctica de la inspección ocular, verificación técnica, toma de manifestaciones, resultados de pruebas e Informes periciales. Datos de fundamentos más científicos que posteriormente son analizados, estudiándose exhaustivamente los elementos o factores intervinientes en el accidente de tráfico para deducir las causas que han podido influir en su producción. Normalmente se realizan a requerimiento de la

autoridad judicial o también por iniciativa de los Agentes instructores, con el fin de profundizar aún más en la forma en que ocurrieron los hechos, aportando pruebas que, por el motivo que fuera, no pudieron ser incluidas en el atestado.

7.3.- El atestado unificado digital de seguridad vial.

El Sr. Fiscal General de Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla, D. Luis Carlos Rodríguez León, promueve desde hace varios años la utilización de “El Atestado Digital Unificado”, junto con responsables técnicos de la Dirección General de Infraestructuras y Sistemas de la Consejería de Justicia e Interior de la Junta de Andalucía, con la intención de unificar un único atestado de tráfico para todas las Jefaturas de Policía Local de Andalucía, Ceuta y Melilla.

El Atestado Unificado fue desarrollado por la Sociedad Provincial de Informática de la Diputación de Sevilla (INPRO), y lo que se pretende con ello es que se instale en todas las Jefaturas de la Comunidad Autónoma y las ciudades de Ceuta y Melilla. Este Atestado se presenta en forma de archivo “.odt” y es ejecutable con el editor de texto de “Apache OpenOffice”, tras realizar unos ajustes en la configuración y cambiando los datos y escudos que vienen por defecto, para adaptarlo a cada Jefatura de Policía Local. También se encuentra hermanado con el programa de gestión policial “e-POL”, por lo que a la hora de volcar datos facilitaría el trabajo de los Agentes.

La herramienta “e-POL”, está diseñada para facilitar la gestión en las Jefaturas de Policía Local, permitiendo que se unifiquen las formas de trabajar en las distintas localidades y promoviendo que se puedan realizar acuerdos con otras instituciones, incluso entre distintas Jefaturas de Policía. Este programa de gestión, promueve la unificación de criterios e intercambio de información de interés policial, siendo un sistema homologado por el Ministerio de Justicia, siendo compatible con el sistema de envío de atestados policiales digitales a través de “Lexnet”, utilizando los modelos de documentos que recomienda la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla.

7.4.- Obligación de instruir atestado por accidente de tráfico.

En cualquier accidente de tráfico ocurrido en vías urbanas con resultado de lesionados (heridos o fallecidos), la Policía Local está obligada a la elaboración del correspondiente atestado, conforme a lo establecido en el artículo 53 de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, donde se encuentran reguladas las funciones de los Cuerpos de Policía Local, y entre las que se encuentra, en su apartado c), instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano.

En los accidentes de tráfico en los que no acontece el resultado de heridos o lesionados de ningún tipo y solo resultan daños materiales en los vehículos y objetos fijos de la vía, no es obligatorio la redacción de atestado policial, salvo que la imprudencia que ocasionó el accidente fuera grave y la cuantía de los daños fuese superior a 80.000 euros, conforme al artículo 267 del vigente Código Penal, aprobado por Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre. Si la imprudencia se considerase como leve, independientemente de la cuantía de los daños ocasionados, no se considerará que el hecho fuese perseguible por vía penal y la reclamación de los daños será por vía civil.

Por otro lado, respecto a los accidentes con heridos o lesionados, el Código Penal ha sufrido una última reforma a través de la Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor, debido a los antecedentes de un incremento de autos de archivo y una reducción de la respuesta penal ante los siniestros viales, con el objetivo de que se confeccionen atestados en todos los casos cuando se produzca un accidente de tráfico con lesiones o muertes.

Su finalidad es reforzar el espíritu que animó la reforma de 2019 y establecer “ope legis” que, en todo caso, si el juez o tribunal determinan que hubo una imprudencia conduciendo un vehículo a motor o ciclomotor concurriendo una infracción grave de las normas de circulación de vehículos a motor y seguridad vial y, como consecuencia derivada de esta infracción, se produjo la muerte o lesiones relevantes, la imprudencia ha de ser calificada, como mínimo, como imprudencia menos grave, pero nunca como leve si las lesiones son relevantes

o se causa la muerte, de modo que se considere objetivamente delito si el causante comete una infracción calificada como grave por el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

De esta forma, en el caso de imprudencia grave, se podría estar cometiendo un delito perseguible por vía penal. Dependiendo cada caso de las consecuencias de ese accidente. Si son daños en las personas, en el caso de homicidio o lesiones graves, supondrían penas de privación de libertad y privación del derecho a conducir. Si las lesiones son leves (no necesitan tratamiento médico o quirúrgico), independientemente del tipo de imprudencia, no se considerará como infracción penal y la reclamación de los daños será por vía civil. Cuando al conductor se le considera únicamente causante de una imprudencia leve, se tramitará por vía civil, a tenor de la reforma operada en el Código Penal, aunque en todos los casos anteriormente mencionados habría que instruir el correspondiente atestado, ya que dicha reforma establece dos medidas:

1) La primera consiste en una modificación del artículo 85.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, con el objetivo de establecer la obligatoriedad para la autoridad administrativa de poner en conocimiento de la autoridad judicial cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, acompañando tal comunicación con el oportuno atestado.

2) La segunda, en relación concretamente con los casos en que se produce un resultado de muerte, supone la configuración del delito tipificado en el artículo 142.2 del Código Penal como un delito público cuando la causación de la muerte por imprudencia menos grave se produzca utilizando vehículo a motor o ciclomotor, eliminando en tales casos la exigencia de denuncia de la persona agraviada o de su representante legal, de modo que la autoridad judicial pueda proceder a investigar los hechos directamente.

| CUADRO RESUMEN CALIFICACIÓN PENAL EN FUNCIÓN RESULTADO E IMPRUDENCIA EN LOS SINIESTROS VIALES | | | |
|---|--|--|--|
| IMPRUDENCIA RESULTADO | IMPRUDENCIA GRAVE | IMPRUDENCIA MENOS GRAVE | IMPRUDENCIA LEVE |
| MUERTE PERSONA | 142.1 CP Delito público | 142.2 CP (Delito leve) Delito público | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ |
| PÉRDIDA O INUTILIDAD MIEMBRO PRINCIPAL (Les. Tipi. Art. 149 CP) | 152.1 CP Delito público | 152.2 CP (Delito leve) Perseguible previa denuncia | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ |
| PÉRDIDA O INUTILIDAD MIEMBRO NO PRINCIPAL (Les. Tipi. Art. 150 CP) | 152.1 CP Delito público | 152.2 CP (Delito leve) Perseguible previa denuncia | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ |
| LESIONES CON TRATAMIENTO MÉDICO O QUIRÚRGICO. (Les. Tipi. Art. 147.1 CP) | 152.1 CP Delito público | 152.2 CP (Delito leve) Perseguible previa denuncia | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ |
| LESIONES SIN TRATAMIENTO MÉDICO O QUIRÚRGICO. (Les. Tipi. Art. 147.2 CP) | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ | Atípico penalmente Perseguible vía civil Obligatorio atestado ¹ |

1.- El Art. 85.1 del Real Decreto 6/2015, tras la modificación de la L.O. 11/2022, de fecha 13 de septiembre, dice: "...En todo caso, cuando se produzca un accidente de tráfico con resultado de lesión o muerte, la autoridad administrativa lo pondrá en conocimiento de la autoridad judicial, acompañando la comunicación del oportuno atestado".

Fuente: Capitán Alfonso García Rodríguez. Actualizado: 14 de septiembre de 2022

Figura 8: Cuadro resumen calificación penal en siniestros viales en función resultado.

Fuente: Capitán Alfonso García Rodríguez.

Igualmente, siempre se instruirá atestado por accidente de tráfico, con independencia de los daños y personas heridas y/o fallecidas, en el caso de acaecer el delito de omisión del deber de socorro del artículo 195 o alguno de los delitos contra la Seguridad Vial dispuestos en los artículos del 379 al 385 del Código Penal, entre los que se encuentran los siguientes tipos penales:

- Artículo 379.1: Delito por exceso de velocidad.
- Artículo 379.2: Delito por conducir bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas.
- Artículo 380: Delito por conducción con temeridad manifiesta.
- Artículo 381: Delito por conducción temeraria con consciente desprecio por la vida.
- Artículo 382 bis: Delito por abandono del lugar del accidente con fallecidos o lesionados.
- Artículo 383: Delito de negativa a someterse a la prueba de alcoholemia o drogas.

- Artículo 384: Delito por conducir sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción o habiendo perdido el total de los puntos asignados o habiendo sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial.
- Artículo 385: Delito por originar un grave riesgo para la circulación colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o no restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo.

7.5.- Diligencias a prevención.

En aquellos accidentes de tráfico en los que no sea obligatorio la instrucción de atestado y los implicados deban cumplimentar el parte amistoso de accidente por la existencia exclusiva de daños materiales, los Agentes de la Policía podrán instruir diligencias a prevención o informe detallado para su archivo policial.

Estas diligencias a prevención podrán efectuarse en el caso de accidentes de tráfico donde pueda haber citaciones para esclarecer la responsabilidad por la vía civil, como puede ocurrir en los casos, por ejemplo, de que a pesar de rellenar el parte amistoso de accidente, los implicados nos requieren por manifiesta disconformidad en la responsabilidad del accidente, por confusión en la identidad o edad del conductor implicado (cláusulas) o porque uno de los implicados carece de seguro de responsabilidad civil. En estos casos, las compañías aseguradoras podrán solicitar copia administrativa de las diligencias a prevención o informe al Ayuntamiento respectivo, en ocasiones, previo abono de la tasa por expedición de documentos o similar.

También pueden ser verdaderamente útiles en el caso de que se diligencia a prevención un accidente de tráfico que a priori, parece ser que se resolverá a través de parte amistoso, pero en el que después aparecen pruebas que pueden desembocar en su instrucción por la vía penal, como puede ser el caso en el que en un accidente no se puede constatar el permiso de conducir de uno

de los implicados y, posteriormente, se solicita informe a la DGT sobre la situación administrativa y se comprueba que éste nunca ha obtenido el mismo.

Así, el concepto de primeras diligencias establecido en el artículo 13 de la LECrim no es sinónimo de las diligencias a prevención por accidente de tráfico, ya que las primeras son para consignar, recoger y custodiar las pruebas del delito, la identificación del delincuente, la de detener, en su caso, a los presuntos responsables del delito y proteger a los ofendidos o perjudicados por el mismo, mientras que las segundas son diligencias a prevención redactadas por los Agentes de una forma más breve, por si llegara el caso que las compañías aseguradoras quisieran solicitarlas a posteriori para conocer el parecer de los Agentes o esclarecer ciertos datos relacionados con el accidente.

Tampoco es sinónimo de las descritas en el artículo 53, apartado g), de la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, ya que este caso es similar al anteriormente descrito por la LECrim en su artículo 13, en el marco de colaboración establecido en las Juntas de Seguridad.

8.- EL PARTE AMISTOSO DE ACCIDENTE DE TRÁFICO

El parte de declaración amistosa de accidentes es un documento que se utiliza cuando se ha producido un accidente de circulación y los daños materiales no son de gran consideración ni, por supuesto, hay heridos, ya que en esos casos se tendría que avisar a la Policía Local, si el accidente ocurre en vía urbana, y a Guardia Civil, si sucede en vía interurbana.

La norma que regula este tipo de declaración amistosa de accidente es la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobada por Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre. De esta forma, su artículo 8 establece que para agilizar las indemnizaciones en el ámbito de los daños materiales originados con ocasión del uso y circulación de vehículos de motor, el asegurador facilitará ejemplares de la denominada “declaración amistosa de accidente” que deberán utilizar los conductores para la declaración de los siniestros a su aseguradora.

Hace cincuenta años no se hacían este tipo de declaraciones, y los problemas eran frecuentes, pero en el año 1972 la Asamblea Plenaria del Comité Europeo de Seguros solicita a todas las entidades de seguro a introducir en sus países la “declaración amistosa de accidente”. España se unió unos años más tarde a este acuerdo, siendo en el año 1987 cuando su participación introdujo la utilización del modelo común en nuestro país.

El parte amistoso se compone de apartados numerados y comprensibles que pueden ser rellanados por las partes implicadas. Rellenar correctamente un parte amistoso significa resolver los trámites del accidente en menos de una semana. En caso contrario, la gestión puede llevar meses e incluso terminar en los juzgados. Se debe cumplimentar la fecha, hora y el lugar del accidente, los datos de ambos conductores y asegurados, la marca, modelo y matrícula de los vehículos, los nombres de las compañías aseguradoras, números de pólizas y validez. Se debe reflejar si hay testigos y heridos, aunque sean leves. El croquis o dibujo tiene que ser comprensible, dibujando las calles con sus nombres y la posición de los vehículos mediante rectángulos. Las flechas ayudan a indicar la dirección seguida y sentido de las calles. Se debe marcar la ubicación del punto de choque en los vehículos y los daños apreciados.

En el centro del parte hay 17 circunstancias que detallan la conducta previa al accidente. Se debe señalar con una “X” las que se adapte a cada vehículo. El apartado observaciones está por si tiene alguna observación que hacer, incluso si opina lo contrario al otro conductor. Por último es muy importante firmarlo los dos conductores. Después de firmado no se puede cambiar nada.

Cada conductor se quedará una copia y lo entregará a su compañía de seguros antes de siete días, a fin de que lleguen a un acuerdo. Un parte amistoso no firmado por las dos partes no es válido. Si uno de los conductores no desea firmar el parte amistoso, se muestra agresivo, sospecha que puede fugarse, que no tiene la documentación en vigor o que conduce bebido, puede llamar a la Policía. Si después del accidente el vehículo no pudiera circular, contacte con su compañía aseguradora para que le facilite el servicio de grúa.

Debemos hacer hincapié que todo usuario de la vía implicado en un accidente de circulación deberá comunicar, en todo caso, su identidad y los datos del vehículo a los otros implicados, si se lo piden y que cuando sólo se hubieran ocasionado daños materiales y alguna parte afectada no estuviera presente, deben tomar las medidas adecuadas para proporcionarle, cuanto antes, su nombre y dirección, bien directamente o a través de los Agentes de la autoridad. En este sentido, el Reglamento General de Circulación impone una sanción de 200 euros si no se facilitan los datos a la otra parte implicada.

DECLARACIÓN AMISTOSA DE ACCIDENTE 1/2

| | | | | |
|---|------|---|-------|---|
| 1 Fecha del Accidente | Hora | 2 Localización | Lugar | 3 Víctima(s) incluso leve(s) |
| | | País: | | no <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> |
| 4 Daños materiales | | 5 Testigos: nombre, dirección, tel. | | |
| Vehículos distintos de A y B | | objetos distintos al vehículo | | |
| no <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> | | no <input type="checkbox"/> si <input type="checkbox"/> | | |



| <p style="text-align: center;">Vehículo A</p> <p>6 Asegurado (véase póliza de seguro)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Apellidos:</p> <p>Dirección:</p> <p>Código Postal: País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <hr/> <p>7 Vehículo</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">VEHÍCULO A MOTOR</th> <th style="width: 50%;">REMOLQUE</th> </tr> <tr> <td>Marca, modelo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Matrícula (o bastidor)</td> <td>Matrícula (o bastidor)</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula</td> <td>País de matrícula</td> </tr> </table> <hr/> <p>8 Aseguradora (véase póliza de seguro)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Nº de póliza:</p> <p>Certificado o Carta Verde válida desde: hasta:</p> <p>Agencia (oficina o corredor):</p> <p>Nombre:</p> <p>Dirección:</p> <p>País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <p>¿Los daños propios del vehículo están asegurados?</p> <p>no <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/></p> <hr/> <p>9 Conductor (ver permiso de conducir)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Apellidos:</p> <p>Fecha de nacimiento:</p> <p>Dirección:</p> <p>País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <p>Permiso de conducir nº:</p> <p>Categoría (A, B, ...):</p> <p>Permiso válido hasta:</p> | VEHÍCULO A MOTOR | REMOLQUE | Marca, modelo | | Matrícula (o bastidor) | Matrícula (o bastidor) | País de matrícula | País de matrícula | <p style="text-align: center;">Vehículo B</p> <p>6 Asegurado (véase póliza de seguro)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Apellidos:</p> <p>Dirección:</p> <p>Código Postal: País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <hr/> <p>7 Vehículo</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <th style="width: 50%;">VEHÍCULO A MOTOR</th> <th style="width: 50%;">REMOLQUE</th> </tr> <tr> <td>Marca, modelo</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Matrícula (o bastidor)</td> <td>Matrícula (o bastidor)</td> </tr> <tr> <td>País de matrícula</td> <td>País de matrícula</td> </tr> </table> <hr/> <p>8 Aseguradora (véase póliza de seguro)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Nº de póliza:</p> <p>Certificado o Carta Verde válida desde: hasta:</p> <p>Agencia (oficina o corredor):</p> <p>Nombre:</p> <p>Dirección:</p> <p>País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <p>¿Los daños propios del vehículo están asegurados?</p> <p>no <input type="checkbox"/> sí <input type="checkbox"/></p> <hr/> <p>9 Conductor (ver permiso de conducir)</p> <p>NOMBRE:</p> <p>Apellidos:</p> <p>Fecha de nacimiento:</p> <p>Dirección:</p> <p>País:</p> <p>Tel. o E-mail:</p> <p>Permiso de conducir nº:</p> <p>Categoría (A, B, ...):</p> <p>Permiso válido hasta:</p> | VEHÍCULO A MOTOR | REMOLQUE | Marca, modelo | | Matrícula (o bastidor) | Matrícula (o bastidor) | País de matrícula | País de matrícula | <p style="text-align: center;">12. CIRCUNSTANCIAS</p> <p>↓ Poner un aspa (x) en cada casilla que proceda para precisar el croquis. ↓</p> <p style="text-align: center;"><i>*Escribir las circunstancias no válidas</i></p> <table style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><input type="checkbox"/> 1 *Estaba estacionado/parado</p> <p><input type="checkbox"/> 2 *Salía de un estacionamiento/abriendo puerta</p> <p><input type="checkbox"/> 3 Iba a estacionar</p> <p><input type="checkbox"/> 4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 6 Entraba a una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril</p> <p><input type="checkbox"/> 9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente</p> <p><input type="checkbox"/> 10 Cambiaba de carril</p> <p><input type="checkbox"/> 11 Adelantaba</p> <p><input type="checkbox"/> 12 Giraba a la derecha</p> <p><input type="checkbox"/> 13 Giraba a la izquierda</p> <p><input type="checkbox"/> 14 Daba marcha atrás</p> <p><input type="checkbox"/> 15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso</p> <p><input type="checkbox"/> 16 Venía de la derecha (en un cruce)</p> <p><input type="checkbox"/> 17 No respetó la señal de preferencia o semáforo en rojo</p> </td> <td style="width: 50%; vertical-align: top;"> <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p> <p><input type="checkbox"/> 4</p> <p><input type="checkbox"/> 5</p> <p><input type="checkbox"/> 6</p> <p><input type="checkbox"/> 7</p> <p><input type="checkbox"/> 8</p> <p><input type="checkbox"/> 9</p> <p><input type="checkbox"/> 10</p> <p><input type="checkbox"/> 11</p> <p><input type="checkbox"/> 12</p> <p><input type="checkbox"/> 13</p> <p><input type="checkbox"/> 14</p> <p><input type="checkbox"/> 15</p> <p><input type="checkbox"/> 16</p> <p><input type="checkbox"/> 17</p> </td> </tr> </table> <p style="text-align: center;"><input type="checkbox"/> ← Indicar número de casillas marcadas →</p> <p>La firma de ambos conductores es obligatoria No implica reconocimiento de responsabilidad, sino una correcta constatación de todos los datos de identificación.</p> <p>13 Croquis del accidente (en el momento de la colisión)</p> <p><small>1. Ubicación 2. Dirección por la que circula el vehículo A, B, X, y posición del momento de la colisión 3. Sentido de tráfico 4. Sentido de tráfico 5. Número de las casillas marcadas</small></p> | <p><input type="checkbox"/> 1 *Estaba estacionado/parado</p> <p><input type="checkbox"/> 2 *Salía de un estacionamiento/abriendo puerta</p> <p><input type="checkbox"/> 3 Iba a estacionar</p> <p><input type="checkbox"/> 4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 6 Entraba a una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril</p> <p><input type="checkbox"/> 9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente</p> <p><input type="checkbox"/> 10 Cambiaba de carril</p> <p><input type="checkbox"/> 11 Adelantaba</p> <p><input type="checkbox"/> 12 Giraba a la derecha</p> <p><input type="checkbox"/> 13 Giraba a la izquierda</p> <p><input type="checkbox"/> 14 Daba marcha atrás</p> <p><input type="checkbox"/> 15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso</p> <p><input type="checkbox"/> 16 Venía de la derecha (en un cruce)</p> <p><input type="checkbox"/> 17 No respetó la señal de preferencia o semáforo en rojo</p> | <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p> <p><input type="checkbox"/> 4</p> <p><input type="checkbox"/> 5</p> <p><input type="checkbox"/> 6</p> <p><input type="checkbox"/> 7</p> <p><input type="checkbox"/> 8</p> <p><input type="checkbox"/> 9</p> <p><input type="checkbox"/> 10</p> <p><input type="checkbox"/> 11</p> <p><input type="checkbox"/> 12</p> <p><input type="checkbox"/> 13</p> <p><input type="checkbox"/> 14</p> <p><input type="checkbox"/> 15</p> <p><input type="checkbox"/> 16</p> <p><input type="checkbox"/> 17</p> |
|--|---|----------|---------------|--|------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|--|------------------|----------|---------------|--|------------------------|------------------------|-------------------|-------------------|---|---|---|
| VEHÍCULO A MOTOR | REMOLQUE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Marca, modelo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Matrícula (o bastidor) | Matrícula (o bastidor) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| País de matrícula | País de matrícula | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VEHÍCULO A MOTOR | REMOLQUE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Marca, modelo | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Matrícula (o bastidor) | Matrícula (o bastidor) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| País de matrícula | País de matrícula | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p><input type="checkbox"/> 1 *Estaba estacionado/parado</p> <p><input type="checkbox"/> 2 *Salía de un estacionamiento/abriendo puerta</p> <p><input type="checkbox"/> 3 Iba a estacionar</p> <p><input type="checkbox"/> 4 Salía de un aparcamiento, de un lugar privado, de un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 5 Entraba a un aparcamiento, a un lugar privado, a un camino de tierra</p> <p><input type="checkbox"/> 6 Entraba a una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 7 Circulaba por una plaza de sentido giratorio</p> <p><input type="checkbox"/> 8 Colisionó en la parte de atrás al otro vehículo que circulaba en el mismo sentido y en el mismo carril</p> <p><input type="checkbox"/> 9 Circulaba en el mismo sentido y en carril diferente</p> <p><input type="checkbox"/> 10 Cambiaba de carril</p> <p><input type="checkbox"/> 11 Adelantaba</p> <p><input type="checkbox"/> 12 Giraba a la derecha</p> <p><input type="checkbox"/> 13 Giraba a la izquierda</p> <p><input type="checkbox"/> 14 Daba marcha atrás</p> <p><input type="checkbox"/> 15 Invadía la parte reservada a la circulación en sentido inverso</p> <p><input type="checkbox"/> 16 Venía de la derecha (en un cruce)</p> <p><input type="checkbox"/> 17 No respetó la señal de preferencia o semáforo en rojo</p> | <p><input type="checkbox"/> 1</p> <p><input type="checkbox"/> 2</p> <p><input type="checkbox"/> 3</p> <p><input type="checkbox"/> 4</p> <p><input type="checkbox"/> 5</p> <p><input type="checkbox"/> 6</p> <p><input type="checkbox"/> 7</p> <p><input type="checkbox"/> 8</p> <p><input type="checkbox"/> 9</p> <p><input type="checkbox"/> 10</p> <p><input type="checkbox"/> 11</p> <p><input type="checkbox"/> 12</p> <p><input type="checkbox"/> 13</p> <p><input type="checkbox"/> 14</p> <p><input type="checkbox"/> 15</p> <p><input type="checkbox"/> 16</p> <p><input type="checkbox"/> 17</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>10 Indicar el punto de choque inicial con una flecha</p>  | <p>10 Indicar el punto de choque inicial con una flecha</p>  | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>11 Daños apreciados al vehículo A:</p> | <p>11 Daños apreciados al vehículo B:</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>14 Observaciones:</p> | <p>14 Observaciones:</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>15 Firma de los conductores</p> | <p>15 Firma de los conductores</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

Figura 9: Declaración amistosa de accidente de tráfico (elaboración propia).

9.- BIBLIOGRAFÍA

- Asignatura “Policía Judicial”, del Curso Capacitación de Oficiales del Instituto de Emergencias y Seguridad Pública de Andalucía. Realizado el año 2022.
- Asignatura “Atestados”, del Curso Capacitación de Oficiales del Instituto de Emergencias y Seguridad Pública de Andalucía. Realizado el año 2022.
- Manual de reconstrucción de accidentes de tráfico. CESVIMAP, año 2009.
- Temario oposición “Accidentes de Tráfico. Causas, clases y fases”. Año 2009.
- Curso “Política criminal en el estudio de la Seguridad Vial”, Sindicato CSIF. Realizado el año 2019.
- Curso “Actuación integral en accidentes de tráfico”, Asociación AIPSEV. Realizado el año 2022.
- Curso “Atestado unificado digital de Seguridad Vial”. Asociación AIPSEV. Realizado el año 2022.
- Material didáctico de elaboración propia.
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal.
- Ley Orgánica 11/2022, de 13 de septiembre, de modificación del Código Penal en materia de imprudencia en la conducción de vehículos a motor o ciclomotor.
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.
- Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.
- Página web <https://www.dgt.es>
- Página web <https://www.revistadgt.es>
- Página web <https://www.noticiasjuridicas.com>
- Página web <https://www.boe.es>
- Página web <https://seguridadpublica.es>
- Página web <https://www.accidentalía.es/publicaciones>
- Página web <https://laleytrafico.laley.es/content/Inicio.aspx>