

INFORMACIÓN SOBRE LAS PERSONAS IMPLICADAS EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO.





AUTOR Y EDICIÓN:

© AGUSTIN MAYORAL CESAR

Policía Local Vera (Almería)

Nº de Depósito Legal 2311136117479



2311136117479

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye con la colaboración de AIPSEV, con la intención de reciclar y perfeccionar en esta materia a los diferentes Policías Locales tanto de nuestra Comunidad Autónoma, así como del resto de Comunidades. Se publica electrónicamente como publicación electrónica en la página web , en el que se hará constar la URL de la Biblioteca Virtual de AIPSEV donde se encuentra publicada, estando disponible para su visualización e impresión de cuantos usuarios estén interesados en sus contenidos

EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

© Reservados todos los derechos del Autor, queda prohibida cualquier copia total o parcial de esta obra para su inclusión en otras publicaciones, salvo autorización expresa de su autor. Queda autorizada su impresión y difusión por cualquier tipo de medio.

PRÓLOGO.

La efectividad de un investigador en las diferentes etapas de la INVESTIGACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO, sobre todo en la INFORMACIÓN DE Y SOBRE LAS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE TRAFICO depende de su preparación y experiencias, algunas actividades pueden aprenderse bien con la práctica, pero otras requieren un aprendizaje continuo y específico.

La INFORMACIÓN DE Y SOBRE LAS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE TRAFICO, para accidentes mortales o muy graves requiere mucho aprendizaje y destreza, entrenamiento en organización e interpretación de la información que será recopilada. El trabajo de un agente en la reconstrucción y la toma de datos sobre la INFORMACIÓN DE Y SOBRE LAS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE TRAFICO es una función que engloba muchas características profesionales adquirir conocimientos psicológicos, desarrollar la empatía, saber escuchar y ser un buen dialogante . Por ello, como investigador en este trabajo, publico la presente, a fin de actualizar y refrescar conocimientos, así como abrir nuevas vías de reflexión entre los lectores de estas páginas que prosiguen. Espero proyectar en el lector una situación real.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN

2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES

3. INFORMADORES

3.1 ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN

3.2 LUGAR DE LA INVESTIGACIÓN

3.3 CUESTIONARIOS A REALIZAR POR PARTE DEL INVESTIGADOR

4. DECLARACIONES DETALLADAS

4.1 CIRCUNSTANCIAS DEL INTERROGATORIO:

4.2 ¿CÓMO PREGUNTAR?

4.3 SUGERENCIAS ÚTILES PARA EL INVESTIGADOR:

5. RESULTADOS DEL ACCIDENTE

6. REGISTRO DE LAS DECLARACIONES DETALLADAS

7. IDENTIFICACIÓN DE CONDUCTORES Y PEATONES

8. CONCLUSIONES

9. BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA

1. INTRODUCCIÓN

Según los datos arrojados por la dirección general de tráfico, en 2022 se produjeron 1.042 siniestros mortales en las carreteras españolas en los que fallecieron 1.145 personas y otras 4.008 resultaron heridas graves. Estas cifras representan 44 fallecidos más (+4 %) y 425 heridos graves menos (-10%) que en 2019, año de referencia y previo a la pandemia. La ONU reconoce que la mayoría de muertes y lesiones graves causadas por siniestros viales son previsibles y que en particular en países en desarrollo siguen siendo un importante problema de salud pública y de desarrollo, que tiene amplias consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Con ello, quiero decir, que los accidentes de tráfico siguen sometiendo a la población a un gran número de fallecidos y lesionados graves, tanto que para el ponente representa una de la grandes asignaturas pendientes de la sociedad en la que vivimos. Englobando a todos los colectivos desde el ámbito legislativo, ejecutivo, judicial, terminando con el miembro de las fuerzas y cuerpos de seguridad. Aún contando con estos datos aterradores; como ponente, tengo que decir que una vez que el accidente se ha generado, los implicados se merecen a los mejores profesionales, o mas agentes cualificados para realizar la labor de investigación y reconstrucción en los accidentes de tráfico, todo ello con el fin de esclarecer los hechos ocurridos y los ciudadano se encuentren en un situación total de no verse indefensos. Estos informes, forman parte de un elenco de pruebas que valorarán jueces y tribunales en su tiempo y forma oportuna. Finalmente y haciendo referencia a los párrafos anteriores, los profesionales de la investigación de accidentes de tráfico tiene que realizar una formación continuada, bien para refrescar conocimientos previos, otros novedoso, o adquirir destreza en las nuevas tecnologías aplicadas en la seguridad vial.

Los contenidos de la ponencia es una “*CONEXIÓN DE CONTENIDOS*” entre: Conocimientos y experiencias adquiridas como Policía Local durante 20 años. Estudios de expertos Del Centro Europeo DE SEGURIDAD Pública DE LA Northwestern University

2.CONCEPTOS Y DEFINICIONES

Accidente: Se considera como tal aquel que sucede como consecuencia de la colisión de un vehículo a motor con otra cosa o persona.

CONCEPTO DE TRÁFICO: Desde el PUNTO DE VISTA FÍSICO: “el desplazamiento de personas animales y vehículos por las carreteras, calles y caminos” y desde el PUNTO DE VISTA JURÍDICO: “el tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas y de uso público, sin más limitaciones que las establecidas en la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial”

Comportamiento del conductor: Es el resultado de: la interacción del complejo sistema vial, integrado por variables o circunstancias de muy distinta procedencia. En definitiva, es respuesta individual a requerimientos y condiciones externas.

Víctima de un accidente de tráfico: Todos aquellos que han sufrido un daño y, en este caso, los ocupantes de los vehículos independientemente de la culpa que haya tenido el conductor del coche.

Vía: Espacio destinado al paso de personas o vehículos que van de un lugar a otro

Estrategia: Serie de acciones muy meditadas, encaminadas hacia un fin determinado

Informe biomecánico: Son informes que hacen ingenieros para conocer la siniestralidad. Determina, por ejemplo, como afecta al vehículo y las lesiones que puede ocasionar a los pasajeros un impacto por detrás cuando se está parado en una glorieta. Las compañías se basan en estos informes para determinar las lesiones en los ocupantes de los vehículos, etc.

Seguridad Vial: El conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación de vehículos, utilizando para ello los distintos integrantes de la referida seguridad vial, peatones, conductores, en definitiva, los usuarios de la vía, así como las diferentes normas que se puedan aplicar, con la finalidad de utilizar de forma correcta las carreteras para la prevención de los siniestros viales.

La consecución de un conductor con conocimientos y habilidades suficientes que, en estado físico y psíquico adecuado, conduzca un vehículo diseñado y conservado correctamente por unos itinerarios debidamente planificados, mantenidos y señalizados en un entorno social concienciado del problema y colaborador a la hora de encontrar las soluciones más adecuadas

Autor: Persona que hace una cosa o es causa determinante de ella.

Testigo: Persona que está presente en un acto o en una acción, con o sin intención de dar testimonio de lo que ha ocurrido.

Método: Modo ordenado y sistemático de proceder para llegar a un resultado o fin determinado. Procedimiento que se sigue para conseguir algo.

Atestado: Un atestado es un instrumento oficial en que una autoridad o sus delegados hacen constar como ciertos unos determinados hechos. Se aplica especialmente a las diligencias de averiguación de un delito, instruidas por la Autoridad gubernativa o Policía Judicial como preliminares de un sumario.

Investigar: Hacer las diligencias necesarias para descubrir algo

Reconstrucción de accidente: partiendo de la recopilación y el análisis de todas las evidencias físicas resultantes de un accidente se trata de establecer cómo y por qué se produjo el mismo

Colisión: Encuentro violento de dos o más cuerpos, de los cuales al menos uno está en movimiento.

Atropello: Acción de atropellar un vehículo a una persona o animal.

Peatón: Persona que va a pie por una vía pública.

Qué es ser un informante: Son aquellas personas que en forma voluntaria o motivados por alguna razón suministran información sobre hechos pasados, presentes o futuros de interés para efectuar una investigación. información vital para nosotros.

Intoxicado: Infectar con tóxico, envenenar. U. t. c. prnl.
Imbuir, infundir en el ánimo de alguien algo moralmente nocivo. U. t. c. prnl.
Dar un exceso de información manipulada con el fin de crear un estado de opinión propicio a ciertos fines

Distracción: Es un término usado para describir una desviación de la atención por parte de un sujeto cuando este debe atender a algo específico. La distracción puede ser un fenómeno absolutamente mecánico, y puede ser causado por una inhabilidad de prestar atención, una falta de interés en el objeto de la atención, un mayor interés o atracción hacia algo diferente al objeto de la atención o bien por trastornos de la atención.

De hecho, los índices más sensibles al deterioro de la función ejecutiva son el índice de la capacidad de distracción y el índice de proceso que identifican la memoria de trabajo y la velocidad de trabajo en tareas sencillas. Las distracciones provienen de fuentes externas, como los reconocidos por los estímulos y sentidos físicos, o por fuentes internas, como el pensamiento, emoción, fantasías o urgencias físicas.

Somnolencia: Es una actitud exagerada para el sueño. Es un estado en el que ocurre una fuerte necesidad de dormir o en el que se duerme durante periodos prolongados. De este concepto existen dos acepciones: Estado habitual que precede al sueño, también llamado trasueño, ensoñación, duermevela. Afección crónica relacionada con el hecho de permanecer en ese estado, independientemente del ritmo circadiano. Este trastorno suele vincularse más comúnmente con el uso de medicamentos como la mirtazapina y el zolpidem.

Accidente de tráfico con víctimas: Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico. Deben reunir las circunstancias siguientes:

Producirse, o tener su origen, en una de las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Resultar a consecuencia de los mismos una o varias personas fallecidas o heridas. Estar implicado, al menos, un vehículo en movimiento. La definición de vehículo será la recogida en el punto 4 del anexo I del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Se incluirán también, por tanto, los accidentes con tranvías, trenes y demás vehículos de raíles implicados, siempre que se produzcan en vías y terrenos públicos aptos para la circulación, en los que resulte de aplicación el referido texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El jurista José Luis Martínez López-Muñiz LÓPEZ-MUÑIZ GOÑI define el accidente como “cualquier evento como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal, dentro o fuera de la carretera, o produzca lesiones en las personas o daños a terceros”. El Concepto de accidente de tráfico o siniestro vial Según dicho autor, tiene que presentar los siguientes requisitos:

Quedan comprendidos dentro del concepto de accidente todas las circunstancias posibles, tanto de origen mecánico, como ambientales, humanas o físicas. Como resultado del cual el vehículo queda de manera anormal dentro o fuera de la carretera. La consecuencia del accidente es la anormalidad y la persistencia de la misma. Cuando la anormalidad sea transitoria, se dará lugar a una infracción o a un delito de tráfico por incumplimiento de las normas reglamentarias o la constitución de un peligro para la seguridad vial, pero no podrá hablarse de un accidente. Tal es el caso de un derrape o despiste con salida de la vía, pero sin causar daño alguno, y por sus propios medios regresa a la vía para continuar circulando. Produzca lesiones en las personas o daños a terceros.

Siempre que se produzcan lesiones a las personas, aunque sea al propio conductor, ha de estimarse que existe accidente. El último requisito es que se produzcan daños a terceros, cualquiera que sea la entidad o naturaleza de estos daños. Esta afirmación se basa en el principio de la integridad del patrimonio, y aquel que por cualquier circunstancia hace disminuir los bienes de otro, debe resarcirle de los daños ocasionados.

CHECA y CEAMANOS definen el accidente de circulación como:

“El resultado de una conjunción o concurrencia desfavorable de múltiples factores (la vía y su entorno, vehículo, conductor y usuarios, condiciones meteorológicas o ambientales) en un momento y lugar determinados”. Un accidente de tráfico, para ser considerado oficialmente como tal, debe cumplir tres requisitos:

Que se produzca en una vía abierta a la circulación pública o tenga en ella su origen.

Que, a causa del mismo, una o varias personas resulten muertas o heridas, o se produzcan daños materiales.

Al menos esté implicado en el mismo un vehículo en movimiento. Se considera que un vehículo está implicado en un accidente cuando éste se produce en una de las condiciones que se detallan a continuación:

Que el vehículo entre en colisión con otro u otros, ya estén en movimiento, parados o estacionados; con peatones, con animales, con algún Obstáculo.

Que, sin entrar en colisión, las personas muertas o heridas sean el conductor o los pasajeros del vehículo. El comportamiento del conductor o de los pasajeros del vehículo se considere como uno de los elementos que hayan provocado el accidente.

Que las condiciones atmosféricas o el estado de la vía hayan hecho perder al conductor el dominio del vehículo y que tal pérdida haya sido considerada como uno de los elementos que han dado lugar al accidente.

Que el estado del vehículo sea estimado como una de las causas que han producido el accidente. El vehículo esté parado o estacionado, pero colocado de forma peligrosa y que su situación se considere como uno de los elementos causantes del accidente.

Que el conductor o un pasajero del vehículo haya sido arrollado por otro en el momento en que descendía de aquél (en este caso están ambos vehículos implicados en el accidente); sin embargo, si el conductor o el pasajero ha sido arrollado cuando se alejaba del vehículo del que había descendido, solamente el vehículo que le ha arrollado debe ser considerado como implicado en el accidente y el conductor o pasajero del primer vehículo es considerado como peatón.

Fundación MAPFRE es el resultado de la fusión de diferentes Fundaciones que MAPFRE fue creando a partir de 1975 para canalizar, de forma especializada, la actuación socialmente responsable de la entidad hacia la sociedad. En enero de 2006 las distintas Fundaciones que estaban desarrollando una amplia y diversa actividad, se fusionan en una sola dando lugar a lo que hoy es Fundación MAPFRE incrementando el compromiso responsable hacia la sociedad, manteniendo sus objetivos iniciales:

Mejora de las condiciones económicas, sociales y culturales de las personas y sectores menos favorecidos de la sociedad. Seguridad de las personas y de sus patrimonios, con especial atención a la seguridad vial, la medicina y la salud. Mejora de la calidad de vida y del medio ambiente. Difusión de la cultura, las artes y las letras. Formación e investigación en materias relacionadas con el seguro y la gerencia de riesgos. Investigación y divulgación de conocimientos en relación con la historia común de España, Portugal y los países vinculados a ellos

Entrevista Se conoce como entrevista la conversación que sostienen dos o más personas que se encuentran en el rol de entrevistador y entrevistado, a fin de que el primero obtenga del segundo información sobre un asunto particular. En toda entrevista hay dos roles: el entrevistador y el entrevistado.

El entrevistador es quien formula las preguntas y conduce la conversación.

3. INFORMADORES:

En la siguiente publicación vamos a tratar sobre la información de y sobre las personas tras un accidente de circulación. En numerosas ocasiones es más complicado obtener información de las personas que de los vehículos o incluso de la misma vía donde se ha producido el siniestro.

CONDUCTOR: Toda persona que conduce o está al control físico y real de un vehículo. En este apartado incluyen los ciclistas y conductores de otro transporte (patines patinetes patinetes eléctricos, etc.)

PASAJERO: Cualquier persona que viaje u ocupe cualquier posición en cualquier vehículo accidentado mientras no sea definido como conductor.

TESTIGO: Cualquier persona distinta del conductor o pasajero que está en el lugar del accidente mientras los vehículos o personas involucradas están todavía allí. Los testigo pueden haber visto el accidente en su totalidad o solamente haber visto consecuencias del mismo. Por lo tanto policías, ambulancias, operarios de grúas, usuarios de la vía, etc. Pueden ser testigos. “cualquiera que preste testimonio de lo sucedido”.

3.1 ETAPAS DE LA INVESTIGACIÓN:

Hay que decir cada accidente atiende a determinadas circunstancias. En ocasiones solo unos pocos hechos serán suficientes pero en muchas ocasiones un pequeño detalle será necesario. Estas etapas pueden designarse de este modo:

- Identificación y descripción
- Investigación en el lugar de los hechos
- Declaraciones detalladas
- Testimonios y declaraciones en tribunales
- Interrogatorio.

Aclaro que esta publicación se aplica principalmente a los accidentes serios (A Y B) y no a accidentes menores ya que generalmente no presenta muchos problemas a los investigadores a obtener información. Tampoco vamos a entrar a investigar a los accidentes donde se produce delitos de ABANDONO DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

3.2 LUGAR DE LA INVESTIGACIÓN

Se hacen preguntas sobre el accidente a los informadores en una variedad de lugares:

Primero en lugar de los hechos. La información obtenida aquí es mas fiable porque los hechos están recientes en las personas que son interrogadas.

En el Hospital donde las personas heridas han sido trasladadas.

Mas tarde, en la sede policial. A veces es útil reunir informadores en el lugar después del accidente, al ser la ocasión cuando las condiciones para la investigación son más favorables que en el lugar del accidente.

Según y dependiendo del informador se puede hacer preguntas de forma telefónica.

En condiciones normales se debe de conseguir toda la información posible sobre el accidente mientras las personas están todavía en el lugar de los hechos. Pero hay ocasiones donde este cometido se hace imposible como por ejemplo hay heridos y son trasladados a hospitales o por cuestiones atmosféricas no es conveniente la entrevista sea in situ, o incluso hay urgencia de restaurar la circulación normal del tráfico y la información se puede obtener mas tarde. Por todo ello es de entender que es mas interesante en un primer contacto identificar tanta gente como sea posible que nos pueda dar información a posterior que el hecho de escoger a pocas personas y obtener declaraciones muy detalladas

Hay una cuestión que todo investigador ha de hacer cuando identifica a una persona que pudiera ser un informador: ¿Cómo se enteró del accidente? Si detectamos que su discurso nos puede ser útil tenemos que identificarle de inmediato y no olvidar coger su número de teléfono móvil. Si lo vemos necesario continuamos con la entrevista aunque procede igualmente seguir con nuestra investigación y entrevistarnos con él a días posteriores o telefónicamente.

Localizar a los conductores: Encontrar conductores en el lugar es lo primero que se tiene que hacer tras solucionar los problemas de emergencia. En muchas ocasiones los conductores se dirigirán a los Policías y se identificarán. Aún así las dificultades de encontrar al conductor ocurren en tres situaciones diferentes:

- 1- Los ocupantes están muertos o demasiado malheridos para confirmar quién estaba conduciendo y no se puede determinar esto por la posición de sus cuerpos.
- 2- El superviviente dice que el ocupante muerto estaba conduciendo pero se sospecha otra cosa.
- 3- Los ocupantes declinan revelar quién de ellos conducía . A veces un pasajero de un vehículo declarará falsamente haber estado conduciendo. Esto podría hacerse por varias razones. El conductor real puede haber conducido intoxicado, ser menor, o tener un mal historial de conducción.

Cada una de estas tres opciones requieren prontitud y una inusual indagación. El supuesto natural es que el propietario era el conductor estaba en el vehículo. Proceder sobre este supuesto en casos dudosos producirá información aceptable sobre quién conducía realmente. Si hay alguna duda sobre quién conducía no aceptemos tal supuesto como hecho pero buscar información adicional lo confirmará.

Buscar señales físicas que podrán indicar quién lo conducía, especialmente si habría más de un adulto en el vehículo y nadie al volante puede ser esclarecedor. Encontrar testigos y pasajeros tan pronto como sea posible.

Cuando se ha reunido una multitud en el lugar de los hechos, localizar a testigos útiles a menudo es difícil. Debido a que los voluntarios no son muy comunes, suele ser conveniente hacer un llamamiento a la multitud, por ejemplo, preguntando: ¿Quién estuvo aquí primero después de la colisión? Mas tarde el cuestionario revelará si la persona vio el accidente;

Otra forma de localizar testigos es observar la reacción de la gente observando sus expresiones en las caras. Las personas que no estén de acuerdo o confusas pueden fruncir el ceño arrugar sus frentes o hacer alguna señal. Se pregunta a tal persona porqué no está de acuerdo, si en caso lo negase se puede decir: “pensé que lo habías negado” por ejemplo.

Para terminar el apartado y a modo esquemático para accidentes mas serios, especialmente cuando el conductor no puede dar su versión de lo sucedido es necesario registrar al siguiente grupo de personas:

- Peatones involucrados
- Pasajeros en cualquier vehículo
- Propietarios de los vehículos
- Conductores de ambulancias
- Conductores de Grúas
- policía que se persona en lugar para dirigir tráfico
- Testigos ha hayan presenciado el accidente
- Personas que lleguen las primeras al siniestro

3.3 CUESTIONARIOS A REALIZAR POR PARTE DEL INVESTIGADOR

PREGUNTAS BÁSICAS: Con la primera pregunta en el lugar del accidente de tráfico a cualquier persona se pretende averiguar lo que podía saber y así decidir si preguntarle más o no.

DECLARACIONES ESCRITAS POR LOS INFORMADORES: En ocasiones es interesante solicitar al informador que redacte en el lugar de los hechos lo que sabe del siniestro. Esta tarea puede hacerlo en cualquier hoja en blanco o en algún documento que la Policía tenga preparado para ello. Esta técnica es útil cuando hay muchos testigos y hay escasos investigadores. Como punto negativo se puede decir que los testigos tienen que tener buena letra o que lo que haya escrito se a fácil de entender por el investigador.

Si no es así deberíamos volver a preguntar sobre lo sucedido, por lo que el ahorro de tiempo y recursos es mínimo.

INFORMACIÓN ADICIONAL. Estas declaraciones detalladas pueden completarse para avanzar justo en el lugar de los hechos. Si no es posible una declaración completa que generalmente es el caso en caso de los conductores se les puede preguntar unas pocas cuestiones. Es importante tener una respuesta en el lugar de los hechos ya que algunas de estas preguntas tendrán respuestas menos veraces y menos explícitas si son preguntadas posteriormente pues han tenido oportunidad de pensar sobre el asunto y hablar o cambiar puntos de vista con otras personas (abogados, expertos en la materia, etc.), es decir, es mas probable que si los informadores se han expresado en el lugar de los hechos se tenga una recopilación mas exacta de lo sucedido.

Es de entender por el ponente que los testigos son pieza clave en el esclarecimiento del siniestro ya que como regla general son totalmente imparciales al suceso. Por lo tanto es importante tener una buena batería de preguntas que sin duda nos llevará al camino del éxito en la INFORMACIÓN SOBRE LAS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO.

James Loren abogado especialista desarrolla una lista de las preguntas más frecuentes tras un accidente:

1. ¿Vio el accidente?

Una de las preguntas más frecuentes que se hacen a las personas que han sufrido un accidente de tránsito es si fueron testigos de este. Muchas veces, los testigos pueden proporcionar información importante que puede ayudar a determinar quién tuvo la culpa y lo que sucedió durante el accidente.

Si un testigo se lesiono durante el accidente, es importante asegurarse de que describe con precisión lo que vio a la policía o a otras partes implicadas en el accidente.

2. ¿Tuvo una visión clara del accidente?

Otra pregunta importante que hay que hacer a los testigos es si tenían una visión clara del accidente. Si su visión estaba obstruida por árboles, edificios u otros objetos, esto puede afectar a la fiabilidad de su declaración.

También es importante tener en cuenta cualquier distracción que haya podido afectar a su atención mientras observaba el accidente.

3. ¿Cómo se produjo el accidente?

Es importante obtener todos los detalles posibles sobre cómo se produjo el accidente. Si fueron testigos del accidente, asegúrate de que pueden describir lo que hacía cada vehículo antes del choque, quién tenía preferencia de paso y cualquier factor que haya contribuido, como el exceso de velocidad o la conducción distraída.

4. ¿Qué se podría haber hecho para evitar el accidente?

En algunos casos, es posible determinar qué se podría haber hecho para evitar el accidente. Pregunte al testigo si alguno de los conductores podría haber actuado de otro modo para evitar el accidente.

Quizá uno de ellos tuvo tiempo suficiente para reaccionar y realizar maniobras evasivas, o quizá no estaban prestando suficiente atención antes de que se produjera la colisión.

5. ¿Quién cree que causó el accidente?

Los testigos suelen tener una opinión sobre quién causó el accidente. Es importante que sean sinceros cuando se les haga esta pregunta y que eviten hacer una afirmación definitiva si no están seguros. Es mejor proporcionar los hechos que sí conocen, en lugar de hacer suposiciones sobre qué conductor fue el responsable.

6. ¿Oyó decir algo a las partes del accidente?

En algunos casos, puede ser posible recordar las conversaciones que mantuvieron los conductores antes o después del accidente.

Por ejemplo, si uno de ellos dice que iba demasiado deprisa o que no estaba prestando atención, puede aportar información importante que afecte al resultado del caso. Asegúrese de grabar con precisión todas las conversaciones que escuchó durante y después del accidente.

7. ¿Alguien tomó fotos en el lugar del accidente?

Las fotos del lugar del accidente pueden ser una fuente inestimable de pruebas. Pregunte si alguien en el lugar de los hechos tomó fotos o vídeos del accidente, y asegúrese de obtener copias para sus archivos.

8. ¿Sabe de algún otro testigo del accidente?

Si otras personas presenciaron el accidente, es importante obtener sus datos de contacto. Esto puede ayudar a proporcionar pruebas adicionales y corroborar sus declaraciones. También es buena idea preguntar si alguien tiene grabaciones de audio o vídeo del accidente.

9. ¿Ha hablado con alguna compañía de seguros sobre este accidente? Es importante saber si el testigo ha hablado con un agente o con alguna compañía de seguros y pedirle que explique lo que se dijo.

10. ¿Conoce a alguna de las partes de este accidente?

En algunos casos, un testigo puede conocer a una de las partes del accidente. Si es así, asegúrese de que revelan esta información cuando reciban su declaración. Esto podría afectar a la fiabilidad o relevancia de su testimonio ante un tribunal.

11. ¿Hay algo que haya podido contribuir al accidente?

¿Qué tal la iluminación? – Algunos accidentes pueden verse afectados por las fuentes de luz disponibles. Si la carretera estaba mal iluminada, esto podría haber dificultado la visión de cualquiera de los dos conductores. ¿Qué tal el tiempo? – Las condiciones meteorológicas, como la lluvia, la niebla o el hielo, también pueden influir en el resultado de un accidente. Describa las condiciones en el momento del accidente para ofrecer una imagen completa de lo ocurrido. ¿Había alguien mandando mensajes o hablando por el móvil? – Los conductores distraídos pueden ser responsables de causar accidentes. Pregunte si alguno de los conductores estaba utilizando un teléfono móvil u otro dispositivo en el momento del accidente, o si hubo sacudidas erráticas repentinas del carro. ¿Alguien parecía estar impedido? – Si alguno de los conductores parecía estar bajo los efectos del alcohol o las drogas, esto podría haber sido un factor en el accidente. Describa cualquier signo de deterioro que haya observado y facilite tantos detalles como sea posible. ¿Había algún defecto mecánico? – Pregunte a los testigos si vieron algún problema mecánico que pudiera haber provocado el accidente. Puede tratarse de una explosión de neumáticos, un mal funcionamiento de los frenos o cualquier otro problema mecánico. ¿Había algún defecto en la carretera? – Las condiciones de la carretera pueden provocar accidentes. Pregunte al testigo si vio baches o escombros en la carretera, o si había obras en el momento del accidente.

¿Funcionaban todos los dispositivos de control del tránsito? – Asegúrese de preguntar al testigo si todos los dispositivos de control del tráfico de tránsito funcionaban correctamente. Esto puede incluir señales de stop, semáforos y señales de advertencia. ¿Había vehículos fantasma? – Un «vehículo fantasma» es un vehículo que puede haber contribuido al accidente pero que abandonó el lugar después. Pregunte si había otros vehículos en la carretera en el momento del accidente que pudieran haber influido.

12. Describa el lugar del accidente

¿Cómo estaban colocados los vehículos? – ¿Tomó nota el testigo de la posición de todos los vehículos implicados en el accidente? ¿En qué dirección viajaban y dónde acabaron tras el accidente? Describa los daños de los vehículos – Pida al testigo que describa los daños de cada vehículo con el mayor detalle posible. Esto puede incluir abolladuras, arañazos, cristales rotos, etc. Describa las condiciones de la carretera en el momento del accidente – Pregunte si había otros vehículos en la carretera en el momento del accidente y cuáles eran las condiciones generales de la carretera. ¿Hubo obras, tráfico u otros peligros que pudieran haber contribuido al accidente? ¿Alguien parecía estar lesionado? – Pregunte por las lesiones visibles sufridas por cualquiera de los dos conductores. Esto puede incluir contusiones, cortes y huesos rotos. Describa cualquier tratamiento médico que haya sido necesario in situ o posteriormente. Si una persona tuvo que ser trasladada a un hospital para recibir tratamiento, pide más información sobre la atención médica que recibió. ¿Se utilizaban los cinturones de seguridad? – Pregunte si el conductor o los pasajeros llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del accidente. Esto puede repercutir en cualquier posible demanda por lesiones ante un tribunal. ¿Salieron las partes de sus vehículos? – Pregunte si alguno de los conductores intentó salir del vehículo tras el accidente. Esto puede ayudar a determinar cuánto tiempo estuvo presente en el lugar del accidente y si alguna intervención exterior pudo influir en el resultado del choque. ¿Ha venido la policía? – Pregunte por la respuesta de la policía en el lugar del accidente. Describa cuánto tardaron en llegar y qué medidas tomaron una vez que llegaron. ¿Ha venido la ambulancia? – Pregunte si fue necesaria una ambulancia en el lugar del accidente. Describa cualquier tratamiento médico que se le haya proporcionado en el lugar o después, y cuánto tardó en llegar la ambulancia. ¿Alguien abandonó la escena? – Pregunte si alguno de los conductores intentó abandonar el lugar antes de que llegara la policía.

Esto puede tener una gran repercusión en cualquier posible procedimiento judicial. Había alguien utilizando un teléfono móvil u otro dispositivo en el momento del accidente? – Pregunte si alguno de los conductores estaba utilizando un teléfono móvil, un ordenador portátil o cualquier otro dispositivo mientras conducía que pudiera haber supuesto una distracción. Además, pregunte si hubo sacudidas erráticas repentinas del carro, lo que podría indicar que alguien estaba distraído.

13 . ¿De dónde venía o a dónde se dirigía? Esta pregunta puede ayudar a comprender el contexto del accidente. Pregunte a ambos conductores de dónde venían antes del accidente y cuál era su destino en ese momento. Esta información puede ayudar a reconstruir lo que ocurrió antes del accidente, así como a comprender mejor por qué se produjo.

14. . ¿Qué hicieron los demás justo después del accidente? Esta pregunta puede ayudar a comprender las reacciones de la gente de la zona tras el accidente. Pregunte si algún transeúnte intervino o prestó ayuda, y cuánto tardó en llegar. Además, pregunte por otros conductores que pudieran haber estado cerca del accidente y cómo reaccionaron.

15. Pregunte si tienen alguna experiencia relacionada con accidentes. Si el testigo es bombero, médico o cualquier otro profesional que se ocupe de accidentes de tránsito, pregúntele si ha estado alguna vez en el lugar de un accidente. La experiencia de los intervinientes en accidentes puede aportar información valiosa sobre los detalles del accidente.

16. ¿Qué crees que causó el accidente?

Esta pregunta es abierta y permite al testigo dar su opinión sobre lo que cree que causó el accidente. Esto puede darle una mejor comprensión de lo que sucedió durante el accidente, así como cualquier posible comportamiento negligente que pueda haber contribuido a ello.

17. ¿Puedes dibujar un diagrama del accidente?

Esta pregunta puede ayudar a visualizar mejor la escena del accidente. Pregunte al testigo si puede dibujar un diagrama de cómo ocurrió el accidente, lo que puede aportar información valiosa que otras preguntas quizá no puedan responder.

18. ¿Cuál era la distancia aproximada entre cada vehículo cuando se percató de su presencia? Necesitará un recuerdo preciso de la escena del accidente. Pide al testigo que describa la distancia aproximada entre cada vehículo cuando se percató de su presencia, antes de la colisión.

19. ¿Cuál era la velocidad de cada vehículo?

Puede ser una información importante para reconstruir lo que ocurrió antes del accidente. Pregunte al testigo si sus estimaciones de la velocidad de cada vehículo, así como cualquier cambio repentino en la velocidad.

20. ¿Hay algún otro detalle que recuerde que pueda ser relevante?

Se trata de una pregunta general que ayuda a rellenar cualquier laguna en la narración del accidente. Pregunte si el testigo recuerda algún detalle adicional que pueda ser relevante para comprender lo que ocurrió durante y después del accidente. Esto podría incluir cualquier cosa que pudiera haberse pasado por alto durante el interrogatorio anterior.

4. DECLARACIONES DETALLADAS

Una declaración detallada se toma para tener un registro por escrito de lo que una persona dijo en su momento del accidente. En esa declaración detallada hay que tener en cuenta que no se plasmará todo lo que sucedió, sino más bien lo que el implicado quiera contar, incluso podrá narrar alguna mentira. Una declaración detallada servirá para que a posterior (juicio) esta persona se ajuste a su declaración y no varíe el contenido de su manifestación.

Se debe planear entrevistar al informador en un lugar conveniente para él. Donde haya asientos cómodos y no pueda haber interrupciones. Una vez realizada la toma de datos hay que intentar cumplir con estas tres premisas:

- ✓ Escuchar constantemente lo que el sujeto dice sobre el accidente
- ✓ Reducir sus palabras a escritura
- ✓ Comprobar que el entrevistado esté de acuerdo con lo que ha descrito

4.1 CIRCUNSTANCIAS DEL INTERROGATORIO:

- ✓ Entrevista en el lugar del accidente bajo condiciones climatológicamente adversas
- ✓ Informadores difíciles, ya que están muy preocupados. Debemos de tener presente que nuestro interés por tener información es muy distinto que de las personas que están en un accidente de tráfico, un claro ejemplo es preguntas que estamos realizando al supuesto responsable del siniestro, él seguramente esté pensando que cuanto le costará el arreglo o como va a ir a trabajar al día siguiente.
- ✓ Situación de shock y aturdimiento del entrevistado que nos puede llegar a preguntar varias veces.
- ✓ Entrevistados influenciados por drogas o alcohol
- ✓ Personas heridas
- ✓ Lugares ruidosos y confusos; En tal caso es posible que el policía salga de ese lugar con el entrevistado y realice las preguntas de una forma mas calmada.
- ✓ Menores. Puede que sea preciso obtener el consentimiento de padre madre tutor para que se pueda realizar la manifestación. En determinados casos es necesario autorización judicial.
- ✓ Conductores instruidos para no decir nada; Operarios de una empresa, conductores de una empresa de transporte de mercancías personas, etc.

4.2 ¿CÓMO PREGUNTAR?

Es de gran importancia en un principio preguntar a todos los implicados por separado sobre todo a los conductores ya que si se hace de forma conjunta sus versiones serán distintas y pueden entrar en conflicto. Si que es muy recomendable que una vez que hayan manifestado de forma individual y privada juntarles de nuevo para que vuelvan a manifestar y cambien impresiones y así poder estar atentos por si alguno cambia la versión de los hechos. Cuando entrevistemos al conductor es recomendable de que el entrevistador sea tan solo un policía ya que la persona puede verse afectada negativamente y crear una atmósfera de culpabilidad y lleguen a omitir tan valiosa información. Es de interés que el entrevistador cualificado sean capaz de variar su método de entrevista atendiendo según las características del entrevistado (carácter, cambios de humor, etc.) todo ellos requiere una práctica que se irá dominando con el paso del tiempo.

4.3 SUGERENCIAS ÚTILES PARA EL INVESTIGADOR:

Ser objetivo: es decir, el mayor obstáculo que se enfrentan los entrevistadores ante un accidente de tráfico son ellos mismos ya que en relación a la persona entrevistada se puede crear ciertos prejuicios por ejemplo, razones de raza, sexo, personas que son del municipio o son turistas exigentes, son personas mayores que “sienten razón en todo”, o que por ejemplo el accidentado tenga una mala conducta desde el principio y esa nos influya negativamente a la hora de hacer nuestra investigación

Ser Positivo en las preguntas, buscando que el entrevistado realice una respuesta directa para evitar introducirnos en conversaciones ambiguas .

Ser específico en nuestras preguntas. Hay que estar seguro de que el conductor o testigos comprenden las cuestiones siendo estas tan concisas y específicas como tendrán que ser las respuestas.

No discutir. Suprimir cualquier deseo de decirle a la otra persona “estas equivocado”o “no me puedo creer lo que has dicho”, aún así no hay que aceptar totalmente lo que diga el entrevistado. En caso de que dudemos de su manifestación o la creamos errónea un buen método sería preguntar de otra forma minutos mas tarde para ver si coinciden las manifestaciones.

No sugerir respuestas: Ya que hay un gran número de personas que en dicho instante duda de lo ocurrido, en caso de que el policía le sugiera una idea el individuo puede tomarla como correcta aunque realmente no sea lo que ha sucedido. Por ejemplo si opinas delante del entrevistado que es posible que la otra parte implicada en el siniestro iba a 70 km/h aquel va a tomar esa referencia aunque realmente fuera a mayor o menor velocidad.

Ser diplomático y comprensivo: Cuando se trate de testigos se encontrará mejores respuestas y colaboradores si el Policía es compasivo, razonable e imparcial. Cuando es preciso interrogar a una persona se puede empezar hablar con ella de algún tema que le haya llamado la atención o ella se sienta cómoda. Un ejemplo claro es un conductor que acaba de tener un accidente, ha ocasionado un siniestro importante en su turismo y está de vacaciones en un lugar que apenas conoce...si intentamos ayudarle, si le damos información necesaria, si escuchamos su problemática es posible que narre con mas detalle cómo sucedió el accidente. Es decir este apartado se puede resumir en EMPATIZAR con los afectados.

Ser hábil: para tener éxito es preciso aprender adaptarse en la entrevista para intentar conseguir cualquier información que se necesita y a su vez estar hábil para responder con maestría a los contratiempos que surjan.

5. RESULTADOS DEL ACCIDENTE

A continuación describo las siguientes preguntas que son las más utilizadas en un accidente de tráfico por los investigadores actuantes:

- ¿Cuál fué la posición final exacta de los vehículos?
- ¿Dónde estaba cada persona involucrada en el accidente?
- ¿Dónde fueron los heridos?
- ¿Que lesiones presenta?
- ¿Hay algún implicado inconsciente?
- ¿Qué desperfectos presenta el vehículo?
- ¿Estaban las luces encendidas o apagadas?
- ¿Pudo el vehículo sufrir una avería?
- ¿Hay alguna señal o elemento de la vía que se encuentre dañado?
- ¿En qué parte han colisionado los vehículos?
- ¿Hay alguna huella de frenado en la calzada?
- ¿Había algún obstáculo en la calzada?
- ¿Había algún vertido en la calzada?

6. REGISTRO DE LAS DECLARACIONES DETALLADAS

Como norma las declaraciones de cada informador son un documento independiente. Para el informe de toda entrevista hay que identificar:

- 1- Quién hizo la declaración
- 2- Para quién se hizo la declaración
- 3- Hora y lugar de la declaración
- 4- El accidente o acontecimientos en relación a los cuales se hizo la declaración. Esto debe ser en términos de dónde y cuándo ocurrió el accidente y si identifica mejor el mismo los nombres de las personas involucradas.

El investigador debe de escuchar cuidadosamente lo que dijo el entrevistado y después anotarlos. Es posible que al anotarlos cometamos algún error de transcripción por lo que es conveniente decirle al manifestante que lea el párrafo que ha descrito.

A continuación realizo unas recomendaciones al escribir declaraciones de los entrevistados:

- Escribe en primera persona, aunque cites lo que dijo el testigo
- Comienza un nuevo párrafo siempre que el tema cambie.
- No escribas preguntas y respuestas. Registra las respuestas no las preguntas siempre que no sean respuestas de si o no.
- Reorganiza y di con otras palabras lo que dijo el informador pero no cambies su significado. No es necesario usar sus expresiones exactas, especialmente si son muy coloquiales.
- Omitir comentarios intrascendentes o emociones que no tengan nada que ver con el asunto.
- Cuando finalice esta declaración escrita hay que solicitar al manifestante que firme cada página de su manifestación; Así sabremos que está totalmente de acuerdo con nuestra transcripción de sus palabras.
- Es importante a cada manifestación declaración y firma de los implicados que se ponga la fecha. En caso de que el entrevistado se negase a firmar es recomendable dibujar una línea después de la última parte de la declaración y hay que añadir: "el testigo fue invitado a firmar la declaración pero declinó hacerlo"

7. IDENTIFICACIÓN DE CONDUCTORES Y PEATONES

Los investigadores obtienen y organizan cuatro clases de información sobre cada conductor y peatón involucrado:

Identificación

Descripción

Estado antes del accidente

7.1 IDENTIFICACIÓN:

La identificación es necesaria principalmente para los registros del conductor y para los litigios penales y civiles. La licencia de conducir es suficiente para poder identificar a los conductores, si tuviésemos dudas sería imprescindible contactar con sala de operaciones. Es importante asegurarse la dirección del implicado así como anotar correctamente su número de teléfono o correo electrónico.

7.2 DESCRIPCIÓN DE CONDUCTORES Y PEATONES

La descripción de personas son simples: Edad y sexo; Lugar de residencia de los implicados, talla y peso (a veces estos datos suelen ser útiles en atropellos a ciclistas o peatones que han cruzado entre vehículos y no han podido ser divisados por el conductor); Ropa de los implicados (por ejemplo si el atropello se produjo entre la puesta y salida de sol, el ciclista o el peatón vestía con ropa reflectante o ropa oscura, etc.)

7.3 ESTADO ANTES DEL ACCIDENTE

Determinar el estado del conductor antes del accidente, después de un accidente de tráfico, aclarar si las condiciones desfavorables del conductor distribuyeron al acontecimiento es mucho más difícil que determinar las condiciones de un coche y carretera que pueden haber sido factores contribuyentes. Los coches y carreteras requieren una investigación determinada tras el siniestro que rara vez pueden experimentar modificación, situación que no ocurre con las personas ya que empiezan a cambiar de forma drástica y temprana tras el accidente por lo que habrá menos oportunidades de examinarlas o probarlas.

Es necesario tras el accidente realizar a los conductores un test de alcohol a no ser que el implicado haya fallecido o tenga que ser trasladado con urgencia al hospital. En ocasiones el comportamiento del conductor no deja una pista detectable lo que quiere decir los conductores sobre lo que hicieron es inconexo y poco fiable, lo que puede decir que las deducciones sobre las condiciones del conductor que pueden haber sido factores del accidente tienden a menudo ser especulativas. Aún así podemos adquirir algunas pistas a través de la información obtenida de las las personas, estas pueden ser las siguientes:

Cualquier handicap físico obvio tal como una incapacidad, sordera, agudeza visual no resultado claramente tras el accidente. Alguna manifestación de testigo acompañante del vehículo que afirmase que el conductor muestra cansancio, que se ha quedado dormido o sus facultades se vieron mermadas por el consumo de alcohol o alguna sustancia psicotrópica. Alguna manifestación o sugerencia por parte del algún informador indicando que el conductor estaba haciendo alguna maniobra inapropiada dentro del habitáculo por ejemplo usando aparato de telefonía móvil, mirando mapas, buscando alguna dirección, comiendo bebiendo, discutiendo con ocupantes del vehículo

Es fundamental realizar una inspección ocular del interior del vehículo con el fin de encontrar alguna muestra que nos ayude al esclarecimiento del siniestro, es posible que en el interior del transporte haya botellas de bebidas alcohólicas, cajas de pastillas, restos de droga, móvil esparcido por el asiento del piloto o copiloto, mapas abiertos cercano del conductor,

Todo lo anterior es de vital importancia que sea recogidas a mano "in situ" en el lugar del accidente con todo detalle que después desarrollaremos.

Posteriormente desde dependencias policiales se pueden recabar mas datos (Examen del historial médico, estado previo y posibles incapacidades o restricciones a la hora de conducir, si el conductor está bajo algún tratamiento psiquiátrico).

Todo lo anterior se puede resumir en CUATRO estados principales que pueden deteriorar temporalmente la capacidad de conducir:

ALCOHOL Y DROGAS

MEDICINAS

MONOXIDO DE CARBONO

SOMNOLENCIA

INCAPACIDAD REPENTINA

A continuación hago referencia a El alcohol y drogas ya que por experiencia profesional propia puedo decir que es el estado que como Agentes de la autoridad más fácil nos va a ser de investigar, Sin lugar a dudas poseemos los medios adecuados para ello (etilómetro evidencial y de aproximación, alcoholímetros, test de drogas ,etc.)

El alcohol sigue siendo un claro factor de riesgo en la conducción, relacionado con un elevado número de accidentes de tráfico en carretera y en ciudad. Está implicado entre el 30 y el 50% de los accidentes mortales y entre el 15 y 35% de los que causan lesionados graves, por lo que lo convierte en uno de los principales factores de riesgos en la conducción. Los datos que tenemos de los siniestros de tráfico causados por el alcohol son escalofriantes. El Instituto Nacional de Ciencias Forenses y Toxicología (INCFT)¹ ha presentado su Memoria de 2022, con los análisis toxicológicos de las muestras de personas fallecidas en accidentes de tráfico durante el pasado año, la tercera causa de muerte violenta en España después de los suicidios y las caídas accidentales. El informe analiza la presencia de tres tipos de sustancias - alcohol, drogas o psicofármacos- en un total de 1.214 víctimas mortales -conductores, peatones y acompañantes-, en su mayoría hombres (90%) de entre 25 y 54 años (51%). Respecto a los 854 conductores fallecidos analizados, más de la mitad (443) da positivo por consumo de alguna sustancia: 303 por alcohol (35%), 174 por drogas (20%) y 119 (14%) por psicofármacos.



Persona conduciendo consumiendo lo que parece ser una cerveza

En uno de cada tres casos positivos (35%) hay consumo de dos o más sustancias, siendo la combinación alcohol-drogas la más importante: "Si es grave usar una sustancia, más grave es usar varias combinadas. El efecto conjunto es mayor que la suma de los efectos", ha subrayado Antonio Alonso, director del INTCF. Tres datos destacan respecto a las sustancias detectadas: 220 conductores dan positivo con una tasa de 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre, "una intoxicación severa en más del 70% de los conductores positivos en alcohol", ha explicado Alonso.

"El 72% da positivo con una alcoholemia que constituye delito, es más del doble del límite permitido. Nos da un mensaje claro sobre la incidencia del alcohol", ha explicado Pere Navarro, director general de Tráfico, que ha añadido: "Detrás de los grandes accidentes sigue apareciendo el alcohol. No acabamos de interiorizarlo".

Además, 174 conductores dan positivo por drogas, principalmente por cocaína (63%) y cannabis (49%). Y 125 conductores son positivos por consumo de psicofármacos: benzodiazepinas (60%), antidepresivos (40%) y opioides (15%), los medicamentos más presentes "Hay un incremento de la presencia de todo tipo de psicofármacos respecto a otros años, especialmente los antidepresivos y los opioides. Lo estamos viendo en este tipo de muertes en accidentes de tráfico, igual que en los intentos de suicidio", ha explicado por su parte el director del INTCF

El informe también analiza las muestras de 221 peatones fallecidos en siniestros viales (70% hombres), la mitad de ellos mayores de 64 años. De estos 221 peatones, 94 (42%) arrojan resultados positivos por consumo de alcohol, psicofármacos (20% respectivamente) y drogas (14%).

"El aumento del consumo de psicofármacos es considerable, casi un 3% más que en 2021. Es la primera vez que detectamos una incidencia de psicofármacos igual a la del alcohol, probablemente debido a efectos pos pandémicos". El perfil toxicológico del conductor fallecido en 2022 es el de un hombre de 45 años, positivo en alcohol. Respecto a los peatones, su perfil es también un varón, 59 años, positivo en alcohol o fármacos.

Conductores positivos clasificación de los resultados según el tipo y/o combinación de sustancias detectadas.

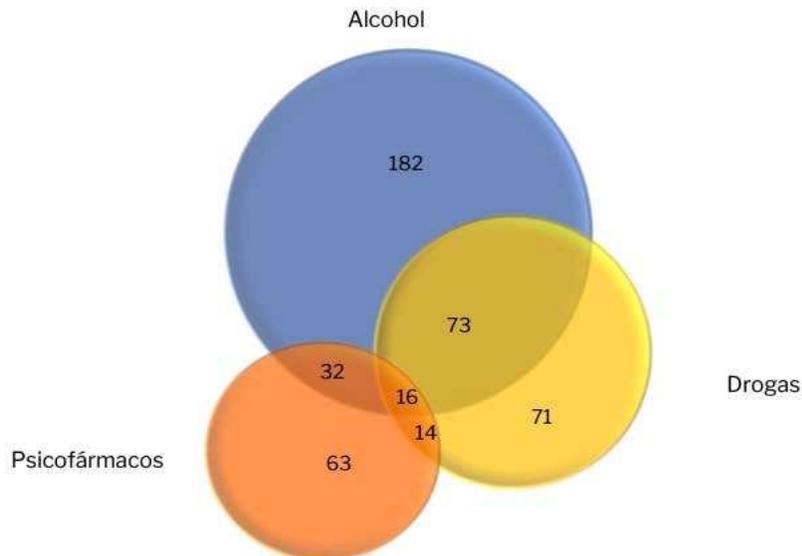


Imagen: Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. 2022

Está demostrado que la combinación de alcohol y conducción no es una buena compañera de viaje porque reduce la capacidad de conducir. Cuando el alcohol se absorbe en sangre las reacciones y movimientos son más lentos, aumenta la dificultad de concentración, la somnolencia, fatiga muscular, los problemas de coordinación, perturbaciones en la percepción de lo que nos rodea, en la visión y sistema auditivo e impide realizar correctamente el cálculo de las distancias.

En consecuencia, quien conduce después de haber ingerido alcohol se está exponiendo a un alto riesgo de provocar un accidente. Concretamente, el riesgo de accidente de tráfico se multiplica por 25 cuando la presencia de alcohol en sangre alcanza entre 1,5 y 2,4 gr/l.

Estas alteraciones tienen sus consecuencias al volante poniendo en riesgo la propia vida y la de los demás usuarios, ya que reducen la capacidad de reaccionar y tomar decisiones, provocan exceso de confianza, pérdida de reflejos, desorientación, distracciones, deslumbramiento, visión borrosa y disminución de la fatiga. Todos estos efectos, tanto por el alcohol como por las drogas, se ven potenciados si además se consume algún medicamento. Como podemos ver, tanto el alcohol como las drogas son enemigos de la conducción. Si se bebe alcohol o se consumen drogas mejor que te lleve alguien sobrio o utilizar el transporte público para no poner en peligro tu vida y la de los demás por una falta de responsabilidad. El alcohol es una sustancia frecuentemente consumida en nuestro país. Según las encuestas, un 42% de los conductores españoles afirman que han conducido alguna vez habiendo ingerido alcohol.

De todas formas, afortunadamente, la mayoría de las veces en las que un conductor determinado bebe y conduce no suele acabar sufriendo un accidente. Por ello, es muy fácil que dicho conductor llegue a pensar que no hay peligro, y esta conducta hace que repita el comportamiento cada vez con más frecuencia.

Desgraciadamente, si beber y conducir se convierte en algo habitual, que el accidente se produzca es una mera cuestión de tiempo. Cualquier índice de alcoholemia, por pequeño que sea, puede alterar la capacidad de conducir, incrementando el riesgo de accidente.

Por ello, la tendencia a nivel internacional es ir rebajando las tasas máximas permitidas, con la finalidad de alcanzar al menos el límite de 0,1-0,2 g/l para conductores en general y a 0,0 g/l para los profesionales. Actualmente la tasa es de 0,50 g/l para conductores en general y 0,30 g/l para los profesionales.

En la jornada “alcoholemia y conducción”, celebrada en Barcelona el 22 mayo 1992, se demostró que, a partir de 0,5 a 0,8 gramos por 1.000 centímetros cúbicos de sangre, se produce “euforia incremento manifiesto del tiempo de reacción y perturbación general del comportamiento”, y por encima de 1,5 fatiga alteraciones de la visión y embriaguez notoria. El Instituto Nacional de Toxicología da la siguiente información sobre los efectos del alcohol en relación con una alcoholemia entre 0,9 y 2,5 gramos por litro de sangre: “inestabilidad emocional, y de crecimiento de las inhibiciones; pérdida de juicio crítico, alteraciones de la memoria y comprensión, decrecimiento de la respuesta sensorial, incremento del tiempo de reacción e incoordinación muscular”. El profesor M. Repetto⁶, en su libro toxicología de la drogadicción, describe los siguientes estados en relación con la alcoholemia “1,5 a 2: embriaguez, confusión y borrachera”, el doctor Erill, catedrático de farmacología, da como nivel de alcoholemia indicativo de intoxicación etílica, aún en ausencia de síntomas clínicos el de 1,5 gramos de alcohol por 1.000 centímetro cúbicos de sangre. La clínica médico-forense y la cátedra de medicina legal y toxicología de Málaga (estudio de octubre 1994), establecen como efectos sobre la conducta a partir de 1,5 los de “embriaguez manifiesta, marcha tambaleante.” A partir de una tasa de 0,25 mg/l en aire espirado, los efectos del alcohol son evidentes para la gran mayoría de las personas.

Además, por debajo de la tasa legal el conductor no suele ser consciente del riesgo al que se expone y no toma las precauciones adecuadas, por lo que puede aumentar su nivel de tolerancia al riesgo. Los efectos que el alcohol puede producir en el conductor son muy numerosos y muy variados en función del nivel de alcoholemia

8. CONCLUSIÓN

LA EFICAZ INFORMACIÓN DE Y SOBRE LAS PERSONAS EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO ayudarán al investigador a comprender mejor las circunstancias que rodearon el siniestro, por lo que es importante hacer tantas preguntas pertinentes como sea posible. También es importante escuchar atentamente y tomar notas precisas, ya que esta información puede ser fundamental para cualquier procedimiento judicial. Disponer de un relato claro y preciso del accidente puede contribuir a que se haga justicia en los tribunales.

Teniendo en cuenta estas premisas al hablar con los conductores, pasajeros, testigos de un siniestro vial nos dará la mejor oportunidad de descubrir toda la información pertinente que puede ayudar a reconstruir lo que sucedió durante el accidente, así como identificar cualquier posible comportamiento negligente que puede haber contribuido a producirse el fatal desenlace.

Toda esta información puede ayudar a garantizar que se haga justicia en los tribunales y que el causante depure su responsabilidad, que la víctima o víctimas obtengan una indemnización por las pérdidas sufridas como consecuencia de su accidente. Es importante tomar notas precisas y hacer todas las preguntas pertinentes para tener una comprensión completa del siniestro.

En otras palabras:

La realidad de la labor policial nos aporta una casuística muy amplia y en ocasiones compleja. Como en cualquier otro aspecto de la labor policial, los integrantes de la Policía Judicial de Tráfico deben reseñar en sus Atestados o Informes la mayor cantidad de información posible y que podrán explicar y aclarar durante la celebración de la Vista Oral.

9. **BIBLIOGRAFÍA Y WEBGRAFÍA**

- [https://ingenieros-civiles.es/actualidad/actualidad/1/1186/factor-humano-en-la-seguridad-vial#:~:text=%E2%80%9CCuando%20ocurre%20un%20accidente%20de,veh%C3%ADculo%20\(Fundaci%C3%B3n%20MAPFRE\)%E2%80%9D](https://ingenieros-civiles.es/actualidad/actualidad/1/1186/factor-humano-en-la-seguridad-vial#:~:text=%E2%80%9CCuando%20ocurre%20un%20accidente%20de,veh%C3%ADculo%20(Fundaci%C3%B3n%20MAPFRE)%E2%80%9D).
- <https://www.cienciacognitiva.org/?p=826>
- Accidentes de tráfico: manual Básico de Investigación y Reconstrucción. Juan José Alba López, Jesús Monclús González; Alberto Iglesia Pulla. Universidad de Zaragoza.
- Manual de investigación de accidentes de tráfico, NORTHWESTERN UNIVERSITY, ENTER FOR PUBLIC SAFETY
- <https://www.seguridadvialenlaempresa.com/blog/en-que-consiste-tecnica-pas-y-para-que-sirve/>
- <https://www.rae.es/>
- <https://www.dgt.es/inicio/>
- <https://www.racc.es/>
- <http://www.noticiasjuridicas.com/>
- <https://es.wikipedia.org/wiki/Wikipedia:Portada>
- <https://revista.dgt.es/es/noticias/nacional/2023/07JULIO/070> Memoria-Toxicologia- 2022.shtml
- <https://goldbergloren.com/es/abogado-james-loren/>
- <https://www.legalitas.com/actualidad/accidentes-de-trafico>
- La curva de widmark (curso policial impartido por plataforma de formación SIP-AN)
- <https://www.daccapote.com/wp-content/uploads/2019/10/EX-Esqu-Tema-13-TE.pdf>