

Investigación de accidentes de tráfico



LA SEGURIDAD VIAL INCUMBE A **TODOS LOS COLECTIVOS SOCIALES**. ESTAMENTOS PÚBLICOS Y PRIVADOS ESTÁN DIRIGIENDO SUS ESFUERZOS A CONCIENCIAR A LA SOCIEDAD DE QUE SE DEBE Y SE PUEDE **DISMINUIR EL NÚMERO DE VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO**. SU INVESTIGACIÓN ES UNA CONTRIBUCIÓN ESENCIAL PARA ESE FIN



Por Juan Carlos Iribarren Vera

Entidades públicas y privadas colaboran en la prevención de los accidentes de tráfico; pero, para poder prevenir, es importante saber cómo y por qué se producen. CESVIMAP realiza asiduamente tareas de prevención y estudio, centrando su investigación en el análisis del vehículo y en las circunstancias que rodean al accidente. Ello permite conocer sus causas y determinar la influencia del factor humano, de la vía, de las condiciones climatológicas del vehículo, etc., así como el peso que ha supuesto cada uno de estos factores en su ocurrencia.

Se contribuye, de este modo, a crear acciones correctoras y preventivas, que **disminuirán el número de accidentes** y, sobre todo, sus consecuencias en las personas.

■ Definición de accidente

El diccionario de la RAE define el accidente como el *“suceso eventual o la acción que altera el orden de las cosas y que, involuntariamente, origina daños en las personas u objetos”*.

La orden de 18 de febrero de 1993 de la Presidencia de Gobierno establece

como accidente de tráfico aquél en el que concurren estas circunstancias.

- 1º Que el hecho acontezca en una vía abierta a la circulación pública o tenga su origen en ella.
- 2º Que, como consecuencia, resulten heridas o muertas una o varias personas, o se produzcan daños materiales.
- 3º Que esté implicado, al menos, un vehículo en movimiento.

■ Necesidad de la investigación

Los accidentes de tráfico ocasionan numerosos perjuicios, que han de evitarse, en la medida de lo posible. Su investigación y reconstrucción permiten analizarlos, determinar sus causas y prevenir o mitigar sus consecuencias.

La Justicia, por su parte, es la encargada de atribuir responsabilidades y de fijar la cuantía de las indemnizaciones; de ahí la importancia, también en este aspecto, del proceso de investigación, puesto que sólo partiendo de una correcta interpretación de los hechos podrán determinarse con mayor precisión las responsabilidades.

■ Recopilación de datos y elaboración del informe

El primer y más importante estudio de recopilación de datos sobre el terreno es el **atestado** elaborado por la Guardia Civil, Policía Local o Autonómica. Los datos, recogidos de forma objetiva e inmediata, sirven de base para la elaboración del posterior informe. Recoge información relativa a las personas implicadas, a los vehículos intervinientes y sus daños y a las características geométricas de la carretera. Además, refleja mediciones de huellas de frenada y de derrape, así como las posiciones finales de vehículos y personas, aspectos imprescindibles para realizar cálculos físicos y matemáticos.

La investigación de un accidente debe ser realizada por un experto, normalmente un perito de automóviles, y a partir del análisis del atestado e informe técnico elaborado por la fuerza pública actuante en él. Sobre los datos reflejados en el atestado, realiza cálculos generales y extrae unas primeras conclusiones. Esto permite elaborar un preinforme con las primeras observaciones relativas a la forma en que pudo producirse el siniestro, valorando la necesidad de continuar con el estudio.

La labor del **perito reconstructor** se inicia con la recogida de información: fotografías de los vehículos, peritación de sus daños y, en ocasiones, medición de la deformación de su carrocería. Con respecto al lugar del accidente, es muy recomendable visitarlo y medir algunos aspectos concretos del trazado, como el radio de las curvas o la pendiente de la rasante de la carretera.

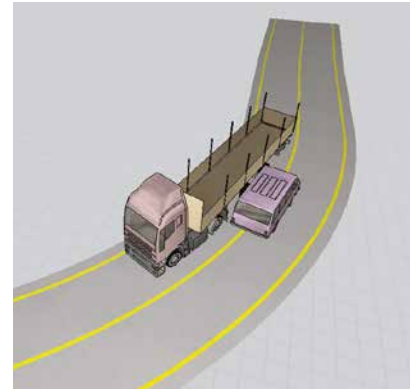
Recogida toda la información y con pleno conocimiento de las características

técnicas, tanto de los vehículos (potencia, aceleración, pesos y dimensiones, etc.), como de la vía, se realiza una **valoración global** de todas las circunstancias que intervienen en el accidente, estableciendo las posibles hipótesis de ocurrencia. Éstas se sustentan, objetivamente, en cálculos físicos y matemáticos contrastados, que permiten obtener, entre otros datos, velocidades de circulación de los vehículos, trayectorias anteriores al impacto y la secuencia espacio-temporal de movimiento de los móviles hasta la colisión.

Con las conclusiones obtenidas después de un laborioso trabajo de investigación, documentación y análisis, el técnico elabora un informe que debe responder a criterios de objetividad, rigor científico y claridad en la exposición, de tal forma que sea entendible por personas no familiarizadas con la materia. Todas las hipótesis planteadas, justificadas con cálculos matemáticos, e ilustradas con fotografías de los vehículos y de la vía, se incluyen en el informe, que puede venir acompañado de referencias bibliográficas e investigaciones llevadas a cabo por entidades relacionadas con la seguridad vial. Este informe resulta muy útil para resolver siniestros por parte de las aseguradoras, y es un medio documental habitualmente utilizado en las resoluciones judiciales. Su objetivo final es servir de base para conocer cómo se produjo un accidente y poder asignar responsabilidades.

Tipología de accidentes

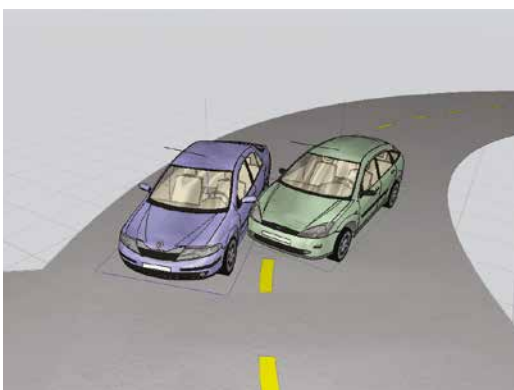
En general, es posible resolver una gran parte de los accidentes de tráfico, siempre que se disponga de un buen atestado policial y de una completa documentación del mismo (peritaciones, informes médicos, etc.).



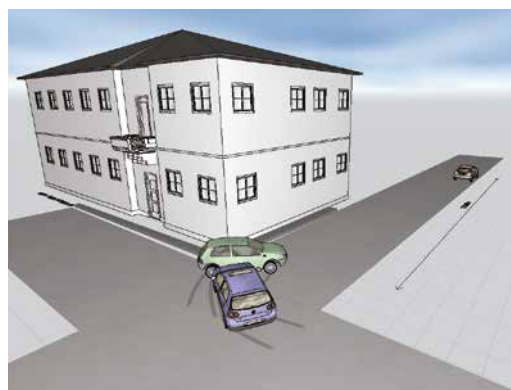
EL PRIMER Y MÁS IMPORTANTE ESTUDIO DE RECOPIACIÓN DE DATOS SOBRE EL TERRENO ES EL ATESTADO, ELABORADO POR LA GUARDIA CIVIL, POLICÍA LOCAL O AUTONÓMICA



► Colisión en carretera



► Colisión en cruce de vías



Informes biomecánicos - Esguince cervical

Dado el aumento que se ha producido en los últimos años en las lesiones de esguince cervical provocadas por alcances a baja velocidad entre vehículos, el Departamento de Investigación de Accidentes de Tráfico de CESVIMAP, elabora **Informes Biomecánicos** para tratar de determinar si existe un nexo causal entre los daños que presentan los vehículos y las lesiones cervicales que declaran los perjudicados. Estos informes pretenden demostrar que los siniestros en los que los daños de los vehículos se circunscriben a leves arañazos en los paragolpes, sin daños en la carrocería, en ningún caso pueden ocasionar lesiones de esguince cervical a los ocupantes del vehículo alcanzado.



LAS HIPÓTESIS
SE SUSTENTAN
OBJETIVAMENTE EN
CÁLCULOS FÍSICOS
Y MATEMÁTICOS
CONTRASTADOS



► Atropello



■ **Colisiones en cruces de vías**

Es habitual el accidente en cruces, debido a que no se respeten las señales de prioridad, como *stop* o *ceda el paso*. Es importante, en este tipo de accidentes, determinar las velocidades de los vehículos para verificar si han podido tener influencia en el accidente o agravan sus consecuencias.

■ **Salidas de vía**

Un accidente habitual y en el que normalmente sólo interviene un vehículo es la salida de vía. En él, es importante determinar la velocidad crítica de la curva en función de su radio y del estado del pavimento para comprobar si el vehículo circulaba a una velocidad superior a la máxima admisible en dicha curva.

■ **Atropello a peatones**

En los núcleos urbanos, los atropellos a peatones son uno de los accidentes más habituales. En ellos es importante determinar la velocidad del vehículo en el momento del atropello, en base a la proyección del peatón y a los daños que presenta el vehículo tras el accidente. También se debe valorar si el atropello pudo ser evitado o si, por el contrario, el conductor del vehículo no pudo hacer nada para ello.

■ **Alcances**

Los alcances se suelen dar en zonas urbanas; normalmente, no son muy graves, y los vehículos que intervienen en ellos no presentan grandes daños, debido a la baja velocidad. La particularidad de este tipo de accidentes son las lesiones en los ocupantes del vehículo alcanzado, que pueden derivar en esguinces cervicales,

por los que se reclaman importantes cantidades económicas y numerosos días de baja impeditiva.

Muchas de estas lesiones corporales que reclaman los ocupantes del vehículo son superiores a los daños reales, siendo uno de los fraudes más habituales que se están dando en el sector asegurador.

■ **Análisis del funcionamiento de los sistemas de airbag en un vehículo tras un accidente**

En ocasiones, el sistema de airbag no se activa durante un accidente; en estos casos, es importante analizar las deformaciones y la dirección de las fuerzas de impacto para comprobar si debía activarse en el accidente y determinar si el sistema funcionó correctamente.

■ **Incendios en vehículos**

Este tipo de siniestros se sale, en cierto modo, de la tipología de investigación descrita. No obstante, si se produce el incendio de un vehículo, bien circulando, o bien llevando ya un tiempo estacionado, es importante determinar los motivos que han podido originarlo ■

PARA SABER MÁS

Manual de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico, CESVIMAP, 2009

Curso Técnico Universitario Reconstrucción Accidentes Tráfico CESVIMAP. Octubre 2014-enero 2015 (on line).

Cursos de Investigación de incendios en vehículos. CESVIMAP.

www.revistacesvimap.com

@revistacesvimap