
SINIESTRO
VIAL
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA
POLICÍA

**AUTOR: © VERÓNICA MORENO LÍNDEZ**

**Policía Local de Municipio La Línea de la Concepción**

**(Cádiz)**

**COLABORA Y DISTRIBUYE**

**EJEMPLAR DE DISTRIBUCIÓN**

**GRATUITA**

Esta publicación electrónica se divulga y distribuye 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 **círculo local de formación**, de Interés Policial, estando disponible para su visualización e impresión de cuantos usuarios están interesados en sus contenidos.

© 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

## ÍNDICE


1. INTRODUCCIÓN Y COMPETENCIAS DE LA POLICÍA LOCAL
2. MARCO NORMATIVO Y ANÁLISIS DEL ARTICULADO APLICABLE
3. CLASIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LOS SINIESTROS VIALES URBANOS
4. ACTUACIÓN INICIAL, ASEGURAMIENTO DE LA ESCENA Y AUXILIO A LAS VÍCTIMAS
5. INSPECCIÓN OCULAR, RECOGIDA DE VESTIGIOS E INVESTIGACIÓN TÉCNICA.
6. PRUEBAS DE DETECCIÓN DE ALCOHOL Y DROGAS EN SINIESTROS VIALES
7. CONFECCIÓN DEL ATESTADO POLICIAL, INFORME TÉCNICO Y ERRORES FRECUENTES.
8. EPÍLOGO
9. BIBLIOGRAFÍA


## 1. INTRODUCCIÓN Y COMPETENCIAS DE LA POLICÍA LOCAL EN SINIESTROS VIALES

La intervención ante un siniestro vial constituye una de las funciones más complejas, técnicas y de mayor trascendencia jurídica dentro del que hacer diario de los Cuerpos de Policía Local. A diferencia del tráfico interurbano, el entorno municipal presenta una elevada densidad de usuarios vulnerables, peatones, ciclistas, conductores de vehículos de movilidad personal y motoristas, intersecciones complejas, señalización variada y una interacción constante entre el tráfico rodado y la actividad ciudadana.

Cuando se produce un siniestro vial en el casco urbano o en vías de titularidad municipal, la patrulla de Policía Local asume simultáneamente tres roles críticos,

garante de la seguridad vial para evitar nuevos accidentes secundarios, primer interviniente en el auxilio sanitario a las víctimas y policía judicial de tráfico encargada de preservar las pruebas e instruir las diligencias correspondientes.

Una actuación policial deficiente en los primeros minutos tras la colisión puede traducirse en la pérdida irremediable de vestigios físicos (huellas de frenada, restos de plásticos, posición final de los vehículos), en la contaminación de la escena o en defectos formales durante la práctica de las pruebas de alcoholemia y drogas que acaben invalidando el procedimiento penal o el posterior resarcimiento civil de los perjudicados. Por ello, esta guía técnica aborda de manera sistemática los protocolos operativos y jurídicos que todo policía local debe aplicar en la gestión integral de los siniestros viales.

## 2. MARCO NORMATIVO Y ANÁLISIS DEL ARTICULADO APLICABLE

La competencia de la Policía Local en materia de siniestros viales y su posterior tramitación se sustenta en un bloque normativo específico que combina normas administrativas de tráfico, leyes orgánicas policiales y preceptos penales y procesales.

En el ámbito estatutario, la Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, atribuye en su artículo 53.1.b) a los Cuerpos de Policía Local la ordenación, señalización y dirección del tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación. Asimismo, el artículo 53.1.c) les asigna expresamente la función de instruir atestados por accidentes de circulación dentro del casco urbano, debiendo comunicarlos a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado competentes cuando corresponda conforme a los protocolos de coordinación.

En el plano administrativo, el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece en su artículo 7 las competencias de los municipios, incluyendo la regulación mediante ordenanza municipal de los usos de las vías urbanas y la denuncia de las infracciones. Por su parte, el artículo 51 del mismo texto legal y el

artículo 129 del Reglamento General de Circulación (Real Decreto 1428/2003 de 21 de Noviembre) imponen a los usuarios implicados en un accidente el deber de auxilio, la obligación de facilitar su identidad y los datos del vehículo, y la prohibición de abandonar el lugar hasta la llegada de los agentes de la autoridad cuando existan heridos o fallecidos.

En el ámbito penal, la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, tipifica las conductas más graves derivadas de la circulación viaria. Destacan los artículos 142 y 152 (homicidio y lesiones por imprudencia grave o menos grave cometidos utilizando un vehículo a motor o un ciclomotor), el artículo 379 (conducción a velocidad excesiva o bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas), el artículo 380 (conducción temeraria), el artículo 381 (conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás), el artículo 382 bis (delito de abandono del lugar del accidente tras causar un siniestro con fallecidos o lesionados) y el artículo 383 (negativa a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y presencia de drogas).

Finalmente, en el plano procesal, los artículos 282 y 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal facultan y obligan a la Policía Local, en funciones de Policía Judicial, a practicar las primeras diligencias de prevención, recoger y custodiar los efectos e instrumentos del delito, tomar declaración a testigos e implicados y tramitar el correspondiente atestado por el procedimiento para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos cuando concurran los requisitos legales.

## 3. CLASIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA DE LOS SINIESTROS VIALES URBANOS

La terminología técnica actual sustituye progresivamente el concepto tradicional de accidente de tráfico por el de siniestro vial, enfatizando que la inmensa mayoría de estos sucesos no obedecen al azar inevitable, sino a factores humanos,ambientales o mecánicos prevenibles. Para una correcta redacción del parte estadístico (conforme a

la Orden INT/2223/2014) y del informe técnico, el agente debe clasificar el siniestro atendiendo a tres criterios fundamentales:

Según la gravedad de sus consecuencias personales:

***Siniestro con víctimas mortales:*** Aquel en el que una o varias personas fallecen en el acto o dentro de los treinta días siguientes como consecuencia directa del impacto.

***Siniestro con heridos graves***: Aquel en el que alguna persona resulta lesionada y requiere hospitalización superior a veinticuatro horas.

***Siniestro con heridos leves:*** Aquel en el que los implicados sufren lesiones que precisan asistencia facultativa inicial pero no ingreso hospitalario superior a un día.

***Siniestro con daños materiales:*** Aquel en el que únicamente se producen desperfectos en los vehículos implicados, en el mobiliario urbano o en la infraestructura viaria, sin afectación física a las personas.

Según la forma en que se produce el evento (mecánica del siniestro):

***Colisión frontal:*** Impacto entre las partes delanteras de dos vehículos que circulan en sentidos opuestos.

***Colisión frontolateral o embestida:*** Impacto de la parte delantera de un vehículo contra el lateral de otro, habitual en intersecciones urbanas sin visibilidad o por incumplimiento de señales de prioridad.

***Colisión por alcance:*** Impacto de la parte frontal de un vehículo contra la parte trasera de otro que le precede en el mismo sentido de marcha, generalmente asociado a distracciones o falta de distancia de seguridad.

***Colisión lateral o raspado:*** Contacto entre los costados de dos vehículos que circulan en paralelo (raspado positivo si van en el mismo sentido y negativo si circulan en sentido contrario).

***Atropello:*** Impacto entre un vehículo en movimiento y uno o varios peatones o animales.

***Salida de la vía, vuelco o choque contra obstáculo fijo***: Siniestros en los que interviene un solo vehículo que abandona la calzada o colisiona contra farolas, semáforos, bolardos o fachadas.

## 4. ACTUACIÓN INICIAL, ASEGURAMIENTO DE LA ESCENA Y AUXILIO A LAS VÍCTIMAS

La llegada de la primera patrulla de Policía Local al punto del siniestro determina el éxito del resto de la intervención. En los primeros instantes debe aplicarse una secuencia operativa estricta basada en la autoprotección y el control del entorno:

Posicionamiento del vehículo policial: El coche patrulla debe estacionarse antes del punto de impacto respecto al sentido de circulación (a una distancia prudencial de entre quince y veinticinco metros), ligeramente orientado hacia el exterior para crear una barrera física de protección para los agentes y las víctimas, manteniendo activados los dispositivos luminosos de emergencia y portando los funcionarios el chaleco reflectante reglamentario de alta visibilidad.

Valoración rápida y solicitud de recursos: Tras una inspección visual inmediata, la patrulla comunicará a la sala de control la ubicación exacta, el número de vehículos implicados, la existencia de heridos atrapados o graves, el derrame de sustancias inflamables o peligrosas y los cortes de tráfico necesarios, solicitando servicios sanitarios urgentes, bomberos o grúas municipales según la entidad del suceso.

Auxilio y triaje básico de víctimas: Si existen heridos, la prioridad absoluta es preservar la vida. Sin mover innecesariamente a los lesionados, salvo riesgo inminente de incendio, explosión o atropello secundario, se comprobará su nivel de consciencia y respiración, aplicando técnicas básicas de primeros auxilios (control de hemorragias graves o apertura de vía aérea) hasta la llegada de los equipos médicos.

Regulación y desvío del tráfico: De forma simultánea, el segundo agente establecerá un perímetro de seguridad mediante conos, balizas luminosas o cintas policiales, canalizando la circulación por vías alternativas y evitando la acumulación de curiosos que puedan alterar las huellas en la calzada o comprometer la intimidad de las víctimas.

## 5. INSPECCIÓN OCULAR, RECOGIDA DE VESTIGIOS E INVESTIGACIÓN TÉCNICA

Una vez asegurada la zona y atendidos los heridos, los agentes asumirán la labor técnico-investigadora para reconstruir objetivamente cómo se produjo el siniestro. La escena del accidente habla a través de los indicios físicos, los cuales deben ser fijados antes de retirar los vehículos de la calzada.

***Fijación fotográfica y planimétrica***: Se realizará un reportaje fotográfico exhaustivo que abarque planos generales (mostrando la configuración de la vía, señales verticales, marcas viales y visibilidad), planos medios (posición final de los vehículos entre sí y respecto a puntos fijos de referencia como fachadas o farolas) y planos de detalle (daños estructurales,deformaciones, huella de frenada y posición de las agujas del velocímetro o testigos del cuadro de instrumentos). Asimismo, se levantará un croquis a mano alzada acotado mediante triangulación o coordenadas cartesianas tomando puntos fijos inamovibles.

Identificación y medición de vestigios en la calzada:

***Huellas de frenada y bloqueo:*** Marcas oscuras dejadas por los neumáticos al bloquearse las ruedas. Su longitud y continuidad permiten calcular la velocidad mínima de circulación previa al impacto mediante fórmulas físicas de rozamiento.

***Huellas de derrape o trayectoria:*** Marcas curvas y estriadas que evidencian una pérdida de adherencia lateral o un giro brusco.

***Restos de proyección y caída:*** Fragmentos de cristales, plásticos de ópticas, tierra desprendida de los bajos del vehículo, manchas de aceite, líquido refrigerante o sangre. La concentración máxima de estos restos suele señalar el punto aproximado de conflicto o impacto.

***Toma de manifestaciones:*** Se procederá a entrevistar por separado a los conductores implicados, ocupantes y testigos presenciales independientes, anotando su filiación completa, teléfono de contacto y ubicación exacta desde la que presenciaron los hechos, evitando que los implicados puedan concertar versiones antes de ser oídos por los agentes.

## 6. PRUEBAS DE DETECCIÓN DE ALCOHOL Y DROGAS EN SINIESTROS VIALES

La investigación de todo siniestro vial exige comprobar si el consumo de alcohol o sustancias estupefacientes ha actuado como factor concurrente o desencadenante. Conforme al artículo 21 del Reglamento General de Circulación, están obligados a someterse a las pruebas de detección alcohólica todos los conductores de vehículos y bicicletas, así como los demás usuarios de la vía (incluidos peatones) cuando se hallen implicados directamente como posibles responsables en un accidente de circulación.

Protocolo de pruebas de alcoholemia:

1. ***Prueba inicial de muestreo o indiciaria:*** Se realiza mediante etilómetro digital portátil de aproximación en el lugar del siniestro. Si el resultado supera la tasa

reglamentaria permitida (0,25 mg/l en aire espirado con carácter general,0,15 mg/l para conductores noveles y profesionales, y 0,00 mg/l para conductores menores de edad) o si el sujeto presenta síntomas externos evidentes de encontrarse bajo la influencia de bebidas alcohólicas, se procederá a la práctica de las pruebas evidenciales.

2. ***Pruebas evidenciales mediante etilómetro homologado:*** Deben realizarse dos mediciones separadas por un intervalo mínimo de diez minutos utilizando un etilómetro evidencial debidamente verificado por el Centro Español de Metrología, adjuntando al atestado los tickets impresos y el certificado de verificación periódica vigente.
3. ***Prueba de contraste:*** El agente tiene el deber legal de informar al sometido de su derecho a contrastar los resultados obtenidos mediante análisis clínicos de sangre, orina u otros análogos en un centro sanitario. Si el implicado estuviera herido e inconsciente o su estado médico impidiera realizar la prueba de aire espirado, se solicitará al facultativo que le atienda la extracción de muestras biológicas con fines judiciales, informando previamente al Juzgado de Guardia.

<u>Protocolo de detección de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas:</u>

Con arreglo al artículo 796.1.7ª de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, se realizará una prueba indiciaria salival mediante dispositivo autorizado. En caso de arrojar resultado positivo o existir signos claros de afectación neurológica o psicomotriz, se recogerá una segunda muestra de fluido oral en kit homologado precintado para su remisión al laboratorio toxicológico de referencia, documentando minuciosamente en el acta de sintomatología los signos externos observados (dilatación pupilar, habla pastosa, incoordinación motora, actitud o estado emocional).

La negativa injustificada de cualquier conductor implicado a someterse a estas pruebas constituye un delito autónomo previsto en el artículo 383 del Código Penal, debiendo advertir expresamente al requerido de las consecuencias penales de su negativa.

## 7.CONFECCIÓN DEL ATESTADO POLICIAL, INFORME TÉCNICO Y ERRORES FRECUENTES

El resultado final de toda la intervención policial se plasma documentalmente en dos vías según la entidad del siniestro:

- el parte estadístico e informe técnico-administrativo (cuando solo existan daños materiales o lesiones leves sin imprudencia penal relevante)
- el atestado policial remitido a la autoridad judicial (cuando existan fallecidos, heridos graves, delitos contra la seguridad vial, abandono del lugar del accidente o imprudencia punible).

Estructura esencial del atestado por siniestro vial:

El atestado debe redactarse con lenguaje objetivo, preciso y cronológico, evitando juicios de valor subjetivos no respaldados por pruebas físicas. Debe integrar la diligencia de conocimiento e inicio, la inspección ocular técnico-policial,el reportaje fotográfico, el croquis acotado, las actas de alcoholemia y sintomatología, las manifestaciones de implicados y testigos, la lectura de derechos en caso de investigados o detenidos, los partes médicos de asistencia y el juicio crítico o parecer razonado de los instructores sobre la dinámica y causa eficiente del siniestro.

Errores operativos y documentales que debemos evitar:

1. Retirar los vehículos antes de fijar su posición final: Mover los vehículos para restablecer rápidamente el tráfico sin haber fotografiado ni marcado con tiza o spray su ubicación exacta destruye la prueba principal de la dinámica del choque.

2. Omitir la comprobación de documentación básica: No verificar la vigencia de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV), el seguro obligatorio de responsabilidad civil y la vigencia administrativa del permiso de conducir de todos los implicados.
3. No reflejar la sintomatología externa en alcoholemias penales: En los delitos del artículo 379.2 del Código Penal con tasas inferiores a 0,60 mg/l en aire espirado, la condena judicial depende casi exclusivamente de que los agentes hayan descrito detalladamente en el acta los signos de influencia etílica en la conducción.
4. Romper la cadena de custodia de muestras biológicas o dispositivos electrónicos: Olvidar firmar los precintos de las muestras salivales o no custodiar adecuadamente los tacógrafos o tarjetas de memoria de cámaras embarcadas invalida su valor probatorio en juicio.
5. No comprobar la existencia de cámaras de videovigilancia próximas: En entornos urbanos, los comercios, entidades bancarias o sistemas municipales de control de tráfico suelen grabar el momento exacto del siniestro, siendo imprescindible solicitar de inmediato la conservación de dichas imágenes antes de su borrado automático.

## 8. EPÍLOGO

La siniestralidad vial en el ámbito urbano representa uno de los principales retos de seguridad ciudadana a los que se enfrentan diariamente las plantillas de Policía Local. Detrás de cada intervención por un accidente de circulación no solo existen daños materiales o infracciones administrativas, sino personas heridas, familias afectadas y responsabilidades penales y civiles de enorme calado que exigen una respuesta policial rigurosa, humanitaria y técnicamente irreprochable.

## 9. BIBLIOGRAFÍA

Normativa y disposiciones oficiales:


- Constitución Española de 1978 (artículos 15, 17 y 104).
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad (artículo 53).
- Ley de Enjuiciamiento Criminal, aprobada por Real Decreto de 14 de septiembre de 1882 (artículos 282, 520 y 796).
- Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal (artículos 142, 152, 379 a 385 bis).
- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de 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.
- 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.
- Instrucción 12/2007, de 14 de septiembre, de la Secretaría de Estado de Seguridad, sobre garantía de los derechos de las personas detenidas o bajo custodia policial.