

GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA A LAS VÍCTIMAS EN SINIESTROS VIALES

Índice	Pág.
1.- Antecedentes	2
2.- Objeto	3
3.- Contexto y propósito	4
4.- Reglas de coordinación y consolidación de las buenas praxis de actuación en los siniestros viales	7
4.1. Criterios generales de coordinación	7
4.1.1. Intervención en la zona del accidente	8
4.1.1.1. Área de la Seguridad Vial y Regulación del Tráfico. SD Policía de Tráfico	8
4.1.1.2. Área de control del riesgo. SD Bomberos	8
4.1.1.3. Área de la atención sanitaria y atención a las víctimas. SD Sanitarios	9
4.1.1.4. Área de la investigación del accidente. SD Policía	9
4.1.2. Intervención en el perímetro exterior y área de influencia de la zona del accidente	10
4.1.2.1 Gestión del Tráfico. Centro de Gestión de Tráfico	10
4.2. Activación de los servicios	10
4.3. Primeras medidas: seguridad interna y externa provisionales	11
4.3.1. Actuaciones a realizar según el orden de llegada de los servicios urgentes:	12
4.3.1.1. Llegada en primer lugar de la policía	12
4.3.1.2. Llegada de bomberos sin cobertura policial	12
4.3.1.3. Llegada de sanitarios sin cobertura policial ni presencia de bomberos	13
4.3.1.4. Llegada de sanitarios sin cobertura policial y con presencia de bomberos	13
4.3.1.5. Servicio de helicóptero medicalizado	13
4.3.1.6. Intervención de los Centros de Gestión del Tráfico	14
4.4. Establecimiento del Puesto de Mando Conjunto (PMC)	15
4.5. Ejecución del Plan de Actuación Coordinado	15
4.6. Atención a víctimas	15
4.7. Aspectos comunes	15
4.7.1. Aseguramiento de objetos/ Custodia de bienes	16
4.7.2. Información a terceros	16
4.8. Intervención de servicios complementarios	16
4.9. Compilación de datos y elaboración de informes	17
4.10. Atención psicológica a los rescatadores	19
ANEXO I Funciones genéricas de los servicios de emergencia presentes en un rescate de siniestro de tráfico	20
ANEXO II Fichas de datos que deben aportar los distintos servicios de emergencias a los cuerpos de seguridad	22
ANEXO III Ley 4 /2015 del Estatuto de la Víctima del Delito. Resumen relativo a siniestros de tráfico	28
Agradecimiento. Participantes / Autores	31
Fichas de datos. Aplicación para Tablet	33

GUIA DE BUENAS PRÁCTICAS PARA LA ATENCIÓN INMEDIATA A LAS VÍCTIMAS EN SINIESTROS VIALES

1. ANTECEDENTES

La presente Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales se presenta con el respaldo de la Fiscalía General del Estado (a través del Excmo. Sr. D. Luis del Río Montesdeoca, Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial), del Ministerio del Interior (a través del Director General de Tráfico, D. Pere Navarro Olivella), de la Consejería de Seguridad del Gobierno Vasco (a través de la Directora de Tráfico, D^a. Estibaliz Olabbarri González) y de la Consejería de Interior del Gobierno Catalán (a través de la Subdirectora General de Seguridad Vial, doña Anna Pintó Rivera).

Esta Guía es el resultado de los trabajos que, durante varios años, se han venido desarrollando, bajo la supervisión y coordinación de la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado, por el Fiscal Delegado Autonómico de Andalucía, Ceuta y Melilla D. Luis Carlos Rodríguez León, con la colaboración de la Fiscal Delegada de Seguridad Vial de Córdoba D^a Natalia Izquierdo Siles.

En dichos trabajos (inicialmente circunscritos al ámbito territorial de la Comunidad Autónoma de Andalucía, pero que fueron luego extendiéndose más allá del mismo) han participado numerosos representantes de distintas Administraciones, así como de asociaciones y colegios profesionales, servicios sanitarios de emergencia y policías de tráfico de distintos territorios.

En particular, es obligado resaltar la colaboración prestada por el Comandante de la Guardia Civil de Tráfico, D. Ignacio Varela de la Vega (Jefe de la Agrupación Central de Tráfico), por D. José Francisco Segura González (del Cuerpo de Bomberos de la Comunidad de Madrid), por D. Jorge Ordás Alonso (Subdirector General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la Dirección General de Tráfico), por D. Eladio Gil Piñeiro (Director de EPS-061 de Granada), por el Superintendente Josu Bujanda Zaldúa (Jefe de la Ertzaintza), por la Psicóloga Clínica D^a. M^a. Ángeles Castillo Díaz, por el Intendente Vicenç Gasulla Fernández (Cap de la Comisaría General de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya), por D. José Antonio Gurrea Martínez (Jefe de Tráfico de la Policía Foral de Navarra), por D^a. Carmen Camacho Leis (Subdirectora General de SAMUR-Protección Civil del Ayuntamiento de Madrid), por D. Jorge Morales Álvarez (Director Médico del Sistema D´Emergencias Médiques de Cataluña), por D. Pablo Busca Ostalaza (Director Gerente del SUMMA 112 de Madrid) y por D^a. Adriana Regueira Pan (Directora de la Fundación Pública Urgencias Sanitarias de Galicia-061). Así como, en el plano asociativo y corporativo, por la Federación Nacional de Empresarios de Ambulancias (ANEA) y su Presidente, D. Carlos Magdaleno Fernández; por la Sociedad Española de Medicina de Urgencias y Emergencias (SEMES), su Presidente, D. José Manuel Vázquez Lima, y el responsable de la Secretaría de Emergencias, D. Fernando Ayuso Baptista; por el Consejo General de la Psicología de España y su Presidente, D. Francisco Santaolaya Ochando; por la Asociación Profesional de Técnicos

de Bomberos (APTB) y su Presidente, D. Carlos García Touriñan; por la Asociación profesional de Rescate en Accidentes de Tráfico (APRAT) y su Presidente, D. Pedro Ruiz Escobar; por la Asociación de Rescate de Tráfico y Emergencias (ARTE) y su Presidente, D. Juan Manuel Cervantes Cuenca; por la Asociación de Sanitarios de Bomberos de España (ASBE) y su Presidente, D. José Antonio Cortés Ramas; por la Federación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (FENEAC -ANEAC) y su Presidente, D. Rafael Francisco Merino Calderón; y por la Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local (UNIJEPOL) y su Presidente, D. Pascual Martínez Cuesta.

El continuado trabajo e intercambio de información entre todas las personas e instituciones citadas, ha permitido ir elaborando, con el impulso del citado Fiscal Delegado Autonómico de Andalucía, Ceuta y Melilla y la supervisión de la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía General del Estado, el presente documento, que ahora se presenta como Guía de Buenas Prácticas para la atención inmediata a las víctimas en siniestros viales.

Con esta Guía (que tiene vocación general, no circunscrita al ámbito territorial en que se enmarcaron sus primeros trabajos y en el que ha tenido ocasión de encontrar primera aplicación) pretenden sintetizarse y sistematizarse (poniéndolas a disposición de todas las entidades y Administraciones relacionadas con la seguridad vial) las mejores praxis para la optimización de los niveles de eficiencia y calidad en las actuaciones de rescate de las víctimas en accidentes de tráfico (particularmente en los accidentes de gravedad), así como los sistemas y mecanismos de colaboración entre los distintos servicios de emergencia que puedan coadyuvar a tal fin.

2. OBJETO

El objeto inicial de esta Guía de Buenas Prácticas es, como ya se ha dicho, la mejora y optimización de los niveles de eficiencia y calidad en las actuaciones de rescate de las víctimas en accidentes de tráfico (particularmente en los accidentes de gravedad, en los que se plantea desde el primer momento la necesidad de rescate o excarcelación de las personas implicadas), estableciendo para ello sistemas de colaboración entre los distintos servicios de emergencia, sobre la base de la atención a las víctimas registradas, y la evitación de nuevos accidentes de circulación mientras se ejecutan las tareas de rescate necesarias.

Todo ello, obviamente, sin perjuicio de los protocolos operativos técnicos que cada uno de los servicios intervinientes tengan establecidos para el desarrollo de sus funciones, que no son objeto de este documento, así como de los protocolos operativos en el ejercicio de las funciones y actuaciones de regulación, ordenación y gestión del tráfico en vías interurbanas y en travesías encomendadas al Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico u órgano de Comunidad Autónoma a la que se haya transferido la ejecución de esta competencia, o a los municipios en el caso de que se trate de vías urbanas de su titularidad, en virtud de lo establecido en el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre.

Es también objeto principal de esta Guía que las víctimas de accidentes, desde el primer momento en que adquieren esta condición, vean respetados de modo eficaz los derechos que les reconoce la LO 4/2015 de 27 de abril del Estatuto de la Víctima ("EV"), bajo el amparo del Ministerio Fiscal.

3. CONTEXTO Y PROPÓSITO

La Tercera Conferencia Ministerial en Seguridad Vial, organizada por las Naciones Unidas y celebrada en Estocolmo en febrero de 2020 como colofón del primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, expresó una gran preocupación por las proyecciones de hasta 500 millones de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2020 y 2030, afirmando que constituyen una epidemia y una crisis que puede prevenirse, lo que requeriría un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década. A tal fin, propuso, entre otras medidas:

- *"Fomentar e incentivar el desarrollo, la aplicación y el despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, desde la prevención de accidentes hasta la respuesta de emergencia y la atención de traumas, prestando especial atención a las necesidades de seguridad de los usuarios de la carretera que son los más vulnerables, incluidos los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público;*
- *Asegurar el acceso oportuno a servicios de atención médica de emergencia y a largo plazo de alta calidad para los heridos y reconocer que una respuesta efectiva después del accidente también incluye el apoyo mental, social y legal para las víctimas, los sobrevivientes y las familias".*

De otra parte, en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión Europea (SWD(2019) 283 final, de 19 de junio de 2019) "*Marco de la política europea en materia de Seguridad Vial para 2021-2030*" se dice que "*la UE ha reafirmado su ambicioso objetivo a largo plazo consistente en avanzar hacia el objetivo de cero fallecimientos para 2050 («Visión Cero»).* Al refrendar la *Declaración de La Valeta sobre la seguridad vial de marzo de 2017 en las conclusiones del Consejo, los ministros de Transporte de la UE también establecieron, por primera vez, un objetivo para reducir el número de heridos graves, a saber, reducir a la mitad el número de estos en la UE de aquí a 2030 respecto al nivel de referencia de 2020.*"

Asimismo, en dicho documento se dice: "*Para avanzar hacia estos objetivos, la Comunicación «Europa en movimiento» establece un nuevo enfoque. En primer lugar, la mentalidad del objetivo «Visión Cero» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general. Los accidentes de tráfico son «asesinos silenciosos», ya que a menudo pasan prácticamente desapercibidos en la esfera pública, incluso aunque, en conjunto, matan cada semana a tantas personas (unas*

quinientas) como las que caben en una gran aeronave, solo en Europa. No aceptamos fallecimientos en el aire, y deberíamos dejar de aceptarlos en la carretera (la premisa de que no se debe aceptar la pérdida de ninguna vida debe servir de base para la toma de decisiones sobre seguridad vial)".

Y, en lo que particularmente atañe a esta Guía de Buenas Prácticas, se afirma también:

“Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia. En torno al 50 % de las muertes debidas a colisiones de tráfico se producen en el escenario del accidente o de camino al hospital y antes de llegar a este. Respecto a los pacientes que son trasladados al hospital, el 15 % de las muertes se producen antes de las cuatro primeras horas tras el accidente, y el 35 % se producen después. La atención tras un accidente (de los traumatismos) o la gestión de traumatismos se refiere al tratamiento médico inicial proporcionado tras un accidente, tanto si se administra en el escenario del propio accidente, durante el traslado a un centro médico o posteriormente. Una atención eficaz tras un accidente, incluido un transporte rápido al centro adecuado por parte de personal cualificado, reduce las consecuencias de las lesiones sufridas. Distintas investigaciones indican que disminuir de veinticinco a quince minutos el tiempo entre el accidente y la llegada a los servicios médicos de urgencia podría reducir las muertes en una tercera parte y que la formación sistematizada de los equipos de rescate y de ambulancia puede reducir el tiempo de liberación de víctimas de accidentes atrapadas en coches y camiones en un 40-50 %.

(...) En este contexto, la Comisión está realizando un estrecho seguimiento de los efectos del despliegue de e Call, el sistema automatizado de llamada de emergencia en caso de accidente. Como resultado de la labor técnica de los servicios de la Comisión con expertos de los Estados miembros, se utilizará el siguiente indicador clave de rendimiento: tiempo transcurrido en minutos y segundos entre la llamada a emergencias después de un accidente en que se han producido heridos y la llegada al escenario de los servicios de urgencia. En cuanto a la atención tras un accidente, la Comisión-está evaluando el efecto de e Call y su posible extensión a otras categorías de vehículos (vehículos pesados de transporte de mercancías, autobuses y autocares, motocicletas y tractores agrícolas),-está facilitando contactos más estrechos entre las autoridades de seguridad vial y el sector sanitario con objeto de evaluar otras necesidades prácticas y en materia de investigación (por ejemplo, cómo mejorar el diagnóstico en el escenario del accidente, así como los sistemas de comunicación y las normas para los servicios de urgencia, cómo seguir desarrollando los procedimientos de rescate, cómo garantizar que los heridos sean atendidos por personal cualificado y en centros médicos adecuados, cómo trasladar a los heridos a instalaciones de urgencias o la atención médica a los lugares de los accidentes más rápidamente..”

Son conocidas las cifras de siniestralidad vial de los últimos años, bastando, en todo caso, remitirse a tal fin a los datos obrantes en la web de la Dirección General de Tráfico. Las cifras disponibles para el año 2020, correspondiente a la pandemia, así como para 2021 (dominado por sus consecuencias sanitarias y de toda índole) evidencian, con claridad, una siniestralidad superior a los flujos de tráfico, siendo así que, por lo que respecta a 2021, la cifra de

fallecidos y heridos ha comenzado a superar a la de 2020 con claridad. Se multiplican así los siniestros graves en que son precisas las actuaciones coordinadas de los servicios sanitarios y de bomberos con los agentes policiales competentes sin olvidar las funciones de los servicios de retirada de vehículos, limpieza del lugar y mantenimiento, unidas a la eficacia de las llamadas al 061 y teléfonos concordantes y la adecuada movilización de efectivos.

En este contexto, el objetivo de esta Guía de Buenas Prácticas es, por tanto, procurar el mayor éxito en la atención a las víctimas, traducido, como dice la Comisión Europea, en salvar vidas, lo que ha de ser siempre el punto de referencia de cualquier actuación.

Al mismo tiempo, se propone garantizar la seguridad de las operaciones desde una perspectiva interna, referida a la de todos los intervinientes, cualquiera que sea el colectivo profesional al que pertenezcan. Y también desde una perspectiva externa, referida al resto de usuarios de la vía pública no involucrados directamente en el siniestro. En este sentido, baste recordar las cifras de los llamados segundos accidentes que se producen por no haberse actuado con la suficiente diligencia, prontitud o coordinación en el primero.

La propia naturaleza de un siniestro pone de manifiesto el carácter multidisciplinar de la respuesta que se activa no sólo en el propio lugar del siniestro, si no que se traduce también en una actuación de aseguramiento del perímetro exterior a corta, media y larga distancia para prevenir la producción de nuevos siniestros. Los colectivos profesionales que intervienen no pueden reducirse a policías, bomberos y sanitarios, en un sentido estricto, sino que la intervención, entre otros, de servicios de retirada de vehículos, de limpieza o de mantenimiento es igualmente necesaria, por lo que la presente Guía de Buenas Prácticas debe integrarlos.

Su principal aportación como se dirá más adelante es que los derechos de quienes se acaban de convertir en víctimas definidas en el art. 2 de la LO 4/2015 de 27 de abril del Estatuto de la Víctima, EV, sean protegidos desde que adquieren esta condición en el accidente bajo el amparo del Ministerio Fiscal.

Otras cuestiones deben ser debidamente tratadas en un contexto como el presente y con vocación de eficacia en la consecución de los objetivos y eficiencia en la gestión de los recursos.

De un lado, debe reconocerse la diferencia de medios humanos y materiales existentes entre grandes ciudades y los núcleos urbanos rurales, ofreciendo alternativas de gestión adecuadas a su realidad. De otro, la posibilidad de intervención de voluntarios y servicios privados, junto con profesionales y servicios públicos, lo que obliga a establecer pautas claras de actuación y competencias, evitando discrepancias y solapamiento de funciones. Finalmente, la necesidad de una formación inicial y continua, homogénea, reglada y multidisciplinar, que se imparta por integrantes de los distintos servicios involucrados en un rescate. Es imprescindible conocer y respetar el trabajo de los demás para conseguir una coordinación eficaz.

En todo caso, y una vez se ha producido el siniestro, el centro es la víctima, evitando que la persona afectada llegue a ser víctima directa o indirecta y procurando que, ya desde el comienzo, en el lugar del accidente, pueda ejercitar sus derechos de información y a recibir la adecuada asistencia, conforme a los artículos 3 y ss. EV). Con esta finalidad, a fin de que alcancen eficacia en el eventual proceso y velar por una adecuada aplicación de la ley penal, es imprescindible que los datos esenciales obtenidos *in situ* por los servicios sanitarios y de bomberos se aporten a las Policías de Tráfico que, ya desde su llegada al lugar del accidente, actúan como Policía Judicial bajo la dirección de Jueces y Fiscales.

Lo pretendido, por tanto, no es sino reforzar, en lo posible, alguno de los aspectos de la compleja y decisiva actuación de los distintos servicios en estos momentos trascendentales, y ello partiendo del reconocimiento a la excelente tarea que los servicios y Administraciones implicadas ya realizan. Su principal novedad radica, se insiste, en mejorar la protección de los derechos de las víctimas de tráfico y, en particular, a la asistencia desde el principio y a que los datos recogidos por los diversos servicios accedan al atestado y, por tanto, al eventual procedimiento. Y todo ello, como es obvio, bajo el presupuesto esencial del respeto a las normas reguladoras vigentes y, en particular a los artículos 4 a 7, 67 a 69 y 111 a 112 del Reglamento de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre, así como a los artículos 282 y ss., así como 770 y ss. y demás concordantes, de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

4. REGLAS DE COORDINACIÓN Y CONSOLIDACIÓN DE LAS BUENAS PRAXIS DE ACTUACIÓN EN LOS SINIESTROS VIALES

4.1. Criterios generales de coordinación

Teniendo en cuenta que el orden de prioridades es distinto en cada siniestro, en atención a las circunstancias concurrentes, el plan de trabajo debe ser consensuado entre los responsables de los distintos equipos.

Al establecerse el orden temporal de intervención de cada servicio, se produce necesariamente una actuación complementaria de los otros equipos, adaptándose a las necesidades del que interviene en cada momento como prioritario, constituyéndose éste en el "servicio dominante", (SD), es decir aquél que en cada momento lleva el peso del rescate. En consecuencia, todos los demás servicios concurrentes realizarán sus funciones en apoyo al SD, según las necesidades de éste, prestando la colaboración que les reclame en medios humanos o materiales, o simplemente garantizando que puedan hacer su trabajo sin interferencias.

Todo ello conlleva, necesariamente, la comunicación fluida entre los mandos o responsables de cada servicio, que son los que deben dirigir conjuntamente el operativo. Las comunicaciones o instrucciones impartidas a cada una de las personas intervinientes deben canalizarse a través del mando o responsable de cada servicio, evitando situaciones de conflicto entre las indicaciones recibidas

del mando natural del servicio, y las de personas ajenas al mismo.

Con carácter general se puede establecer una primera distribución de funciones:

4.1.1. Intervención en la zona del accidente

4.1.1.1. Área de la Seguridad Vial y Regulación del Tráfico. SD Policía de Tráfico

Todas las actuaciones que deban desarrollar los servicios de asistencia mecánica, sanitaria o cualquier otro tipo de intervención deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso.

El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes, acordarán la presencia y permanencia en la zona de intervención de todo el personal y equipo que sea imprescindible y garantizarán la ausencia de personas ajenas a las labores propias de la asistencia.

Además, en coordinación con los responsables de los otros servicios de emergencias presentes, determinarán los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencias o de otros servicios especiales, según las necesidades del caso concreto, atendiendo a la prestación de la mejor asistencia y velando por el mejor auxilio de las personas.

Los conductores de los vehículos de servicio de urgencia se ajustarán a lo dispuesto en los artículos 67, 68, 111 y 112 del Reglamento General de Circulación.

La detención, parada o estacionamiento de los vehículos destinados a los servicios citados deberá efectuarse de forma que no cree un nuevo peligro, y donde cause menor obstáculo a la circulación.

En caso de emergencia, igualmente, los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico, en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas, podrán instalar señales circunstanciales sin autorización previa (artículo 57 del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial).

4.1.1.2. Área de control del riesgo. SD Bomberos.

Ante la presencia de riesgos añadidos como explosión, precipitación, incendio o similares, será responsabilidad del máximo mando del cuerpo de Bomberos, el establecimiento de las distancias de seguridad necesarias en orden a minimizar o anular los riesgos potenciales existentes. Será responsabilidad de las fuerzas y cuerpos de seguridad el control de los accesos a la emergencia. Superada la situación de riesgo, será obligatorio que el mando del servicio de bomberos informe de este aspecto a los responsables del personal sanitario y de la Policía, aunque la emergencia no haya finalizado para modificar, en su caso, las medidas adoptadas.

4.1.1.3. Área de la atención sanitaria y atención a las víctimas. SD Sanitarios.

Superada la situación de riesgo añadido descrita anteriormente, las prioridades de la emergencia serán la asistencia médica y el rescate de las víctimas, que vendrán marcadas por el criterio sanitario de elección y valoración del estado de aquéllas en función de su gravedad. La clasificación será establecida por el titulado sanitario de más alto nivel presente en el lugar del accidente, atendiendo a las opciones técnicas de rescate, establecidas por el mando de los bomberos según la urgencia de la excarcelación.

En el caso de coincidencia en el lugar de varias unidades del mismo servicio de emergencias con responsables de igual titulación o grado, la coordinación de la actuación de ese servicio corresponderá al responsable de la unidad que ya estuviera interviniendo o al que se designe de común acuerdo, salvo que alguna norma particular del territorio establezca otro criterio.

4.1.1.4. Área de la investigación del accidente. SD Policía.

Los incidentes viarios pueden producir la muerte o heridos graves de las personas que se vean implicadas en ellos. El deceso o la gravedad de las lesiones se puede producir por causa de la propia mecánica del accidente, por causa natural previa o incluso de forma criminal. En estos casos, el servicio dominante es la policía judicial.

El procedimiento, en caso de que se produzcan muertes o lesiones graves, comprende una serie de actuaciones que están dirigidas por la autoridad judicial competente. En estos casos, se comunicará al cuerpo policial competente con el objeto de asegurar la actuación y los indicios, para que pueda realizarse la investigación por el personal especializado.

Las indagaciones policiales tienen su punto de partida en el informe/reconocimiento o certificado de defunción, que debe emitir el responsable sanitario presente si tiene competencia para ello, o el del Centro Sanitario al que sea evacuado, todo ello en función de las lesiones sufridas por las víctimas del siniestro vial.

En el lugar de los hechos hay que procurar no alterar la escena hasta que no llegue la comisión judicial, o bien esta delegue su competencia en la policía. Todo ello sin perjuicio de documentar y comunicar a los agentes, cualquier modificación realizada sobre los vehículos, el lugar o las personas, que se hayan producido por las necesidades técnicas o sanitarias del rescate. Evitando que en ningún caso se permita la entrada a la zona del incidente de personas ajenas a la investigación. Tampoco se permitirán que se realicen limpiezas, ni que se recojan objetos, ni se trasladen los vehículos hasta que no concluya la inspección ocular.

En el caso de que la situación del herido permita una asistencia que se pueda demorar, y siempre a criterio de los servicios sanitarios, se podrá priorizar la adopción de medidas para la restitución de la circulación que permitan minimizar las consecuencias provocadas por el accidente, así como de aseguramiento de pruebas o vestigios. En este sentido, los diferentes servicios

de emergencias seguirán las indicaciones del máximo mando de la policía de Tráfico en el lugar del accidente.

4.1.2. Intervención en el perímetro exterior y área de influencia de la zona del accidente

4.1.2.1 Gestión del Tráfico. Centro de Gestión de Tráfico.

Se trata del área que circunda al lugar de producción del accidente en la que hay que establecer medidas especiales de regulación y gestión de la circulación para impedir que el acceso o cercanía de otros usuarios de la vía suponga un riesgo para ellos mismos, las víctimas ya ocasionadas o los intervinientes en el rescate y sus actuaciones.

La puesta a disposición de información sobre la existencia de un siniestro vial que implica una afectación sobre la vía para los usuarios es la principal medida preventiva a implementar a larga y media distancia del incidente, pudiendo ser necesaria la ejecución de medidas de corte o desvío de la circulación en la corta y media distancia.

Esta información está incluida en la información mínima de seguridad que contempla la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte, y ha de ser incorporada al Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, creado por Resolución de 22 de febrero de 2021, de la Dirección General de Tráfico

4.2 Activación de los servicios

Los ciudadanos podrán utilizar de forma gratuita el número 112 para pedir, en casos de urgente necesidad, la asistencia de los servicios públicos que se requieran: De urgencia sanitaria, de extinción de incendios y salvamento, de seguridad ciudadana y de protección Civil, cualquiera que sea la Administración pública de la que dependan.

No obstante, si en el lugar del suceso, la Administración territorial competente mantuviera otros números telefónicos de activación de emergencias, (091, 092, 080, etc.), la central receptora del primer aviso tiene que facilitar a las otras centrales de servicios urgentes, la información que permita la máxima operatividad y respuesta eficaz posible.¹

¹ (El manual básico de rescate en accidentes de tráfico (MBRAT) de la DGT propone dos fichas a modo de recordatorio (pág. 7-8) de la información básica a comunicar. Pudieran servir éstas de referencia, ampliadas con algunos elementos de información antes referidos)

La comunicación ha de concretar como información básica:

- Lugar del accidente, con denominación de la vía, punto kilométrico o sitio singular de referencia, y sentido.
 - Ubicaciones conflictivas; Túnel, puentes, invasión de vías de ferrocarril o similares.
 - Riesgos añadidos y afectaciones a terceros: incendio, industrias sensibles, mercancías peligrosas, fuegos forestales, centros públicos o similares.
 - Número de heridos, diferenciando entre adultos y menores.
 - Presencia de víctimas atrapadas o presumiblemente muertas o inconscientes.
 - Accidente: tipología de los vehículos implicados (motocicletas, turismos, camiones o autocares) y aspectos biomecánicos relevantes (volcado, precipitación, etc.)
 - Número de teléfono de la persona que realiza la alerta. Información complementaria si el comunicante es cualificado (servicios de emergencia o similar).
- Descripción general de las heridas visibles, priorizando si la persona herida tiene dificultad respiratoria, fuertes hemorragias, fracturas, amputaciones, etc.
- Información, si es necesario, sobre el mejor trayecto para acceder al lugar del accidente.

A todo ello deben añadirse las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías con sistemas de llamada de emergencia automática eCall, que, desde marzo del 2018, deben llevar todos los turismos y furgonetas de nueva homologación.

4.3. Primeras medidas: seguridad interna y externa provisionales.

En este sentido, se considera que la prioridad de la intervención de los servicios de emergencias estará dirigida a incidir, de forma directa, en la protección de la integridad física de las personas.

La prioridad en el orden de intervención en el lugar del accidente vendrá marcada por el protocolo "PAS" (Proteger, Alertar, Socorrer).

Seguidamente, las primeras medidas han de ir encaminadas a la protección de las víctimas, y autoprotección de los intervinientes en el lugar del siniestro. La atención a los heridos, según la valoración inicial de los sanitarios, dependerá de su consideración como demorables o no demorables. La atención será integral en el sentido expuesto en el apartado 4.6.

Si el lugar del accidente presenta una especial situación de riesgo para la seguridad o conflictividad vial, el mando que haya asumido la coordinación de los servicios presentes en la zona de rescate o de intervención, valorará la posibilidad de desplazar la actuación sanitaria a un lugar cercano más seguro,

teniendo en cuenta la indicación o información al respecto que le pueda ser proporcionada por la autoridad competente en materia de tráfico o sus agentes intervinientes.

A la mayor brevedad, se comunicará al Centro de Gestión de Tráfico competente esta situación con la finalidad de alertar a los usuarios de la vía y minorizar posibles riesgos.

En caso de que en el lugar del accidente se encuentren cadáveres, el responsable sanitario, siguiendo los procedimientos establecidos por el organismo sanitario competente, está habilitado para hacer el reconocimiento de cadáver². Este reconocimiento se deberá reflejar en su informe de asistencia, del cual entregarán una copia al servicio policial actuante.

Policialmente, a partir del reconocimiento de cadáver hecho por el sanitario competente, se le dará a la víctima la consideración de persona fallecida y se activarán los trámites judiciales que correspondan.

4.3.1. Actuaciones a realizar según el orden de llegada de los servicios urgentes:

4.3.1.1. Llegada en primer lugar de la policía.

- Adoptarán las medidas de seguridad, información y de señalización.
- Determinarán la ubicación de los vehículos de los restantes Servicios de Emergencia.
- Autorizarán la movilización o retirada de los vehículos, y demás efectos e instrumentos relacionados con el siniestro, cuando haya concluido la inspección ocular policial, con el fin de evitar la desaparición de medios de prueba. Igualmente, respecto de las personas implicadas, salvo las que hayan de ser evacuadas, así como de los testigos.
- Los cuerpos de seguridad, como norma general, serán los últimos en abandonar el lugar del accidente, procediendo a la apertura -con o sin restricciones- del tráfico en las adecuadas condiciones de seguridad.

4.3.1.2. Llegada de bomberos sin cobertura policial

- Detener los vehículos de bomberos de tal manera que actúen como elemento señalizador para los vehículos que circulen por la vía, hasta llegada de los agentes de policía.
- Los vehículos de bomberos estacionarán a una distancia óptima de trabajo y mantendrán los rotativos y las luces encendidas en todo momento. Simultáneamente garantizarán que se cumplen las condiciones siguientes:

o El punto de percepción posible del tráfico de aproximación, debe estar situado como mínimo al doble de la distancia necesaria para permitir una detención de emergencia, (distancia de frenado), teniendo como referencia la velocidad máxima reglamentaria que afecte el tramo de la vía en cuestión.

² Debe diferenciarse reconocimiento de certificación.

o Si el tráfico que se aproxima, por el trazado de la vía, por obstáculos, condiciones de visibilidad alteradas o cualquier otra razón, no tiene la posibilidad de detectar la zona de conflicto, el máximo mando de bomberos asignará un miembro de la dotación para situarse a una distancia suficiente del lugar del conflicto, con el fin de alertar y señalar el tráfico que se aproxime hasta la llegada de las dotaciones policiales. La situación del bombero mencionado tendrá como referencia las distancias de seguridad antes mencionadas.

o En el caso que los bomberos dispongan de un vehículo ligero de mando, éste podrá ser utilizado como elemento de señalización, situándolo en las distancias referidas y hasta la llegada de las dotaciones policías.

4.3.1.3. Llegada de sanitarios sin cobertura policial ni presencia de bomberos.

- Detener la ambulancia antes del siniestro para que actúe como elemento señalizador para los vehículos que se aproximen por la vía, hasta llegada de los agentes de policía y/o de los bomberos.
- Dejar los rotativos y las luces del vehículo en funcionamiento.
- El conductor de la ambulancia, en el caso de riesgo de sobre accidente, procederá a colocar la señal V-16 introducida por el RD 159/2021 de 16 de marzo o los triángulos de señalización del siniestro a las distancias de seguridad establecidas.

Si la dotación de la ambulancia es superior a dos efectivos, y hay riesgo de nuevo siniestro, el conductor permanecerá en la zona de señalización e intentará avisar a los conductores de los vehículos que se aproximan al lugar de la situación de peligro hasta la llegada de la Policía y/o los bomberos.

Adoptarán las medidas de auxilio a las víctimas que sean posibles sin la concurrencia de otros servicios, y siempre que no comprometan la seguridad de los propios rescatadores.

4.3.1.4. Llegada de sanitarios sin cobertura policial y con presencia de bomberos.

- Detener la ambulancia en el lugar del accidente, de manera que quede protegida de un posible accidente secundario con los vehículos de bomberos.
- Dejar los rotativos y las luces del vehículo en funcionamiento.

4.3.1.5. Servicio de helicóptero medicalizado.

El servicio de helicóptero tiene consideración, (salvo los helicópteros de rescate y vigilancia), de un vehículo sanitario más. Sus características obligan a establecer unos criterios de procedimiento que son los siguientes:

- La activación del servicio de helicóptero será competencia de los titulares de los medios aéreos en el territorio donde actúe.

- La solicitud de intervención del medio aéreo deberá tomarse en el PMC, en el caso de que éste aún no estuviera constituido, el primer servicio que pida la intervención de helicóptero deberá informar inmediatamente al resto de los servicios de emergencias de la activación del medio aéreo, para una coordinación más eficaz y evitar duplicidad de actuaciones.

En caso de que desde el helicóptero se perciban señales, por parte de los miembros de los servicios de emergencia que se encuentren en el lugar de los hechos, indicando que queda anulada la maniobra de aterrizaje, la tripulación antes de iniciar esta maniobra pedirá confirmación a su sala de coordinación.

Las dotaciones de los servicios actuantes deberán ser informadas por su sala de coordinación que se ha activado el servicio de helicóptero, y cuál es el tiempo de respuesta previsto. Asimismo, el mando policial debe informar a su sala de los datos básicos siguientes:

- Condiciones potenciales de riesgo, (si los hay), que dificulten el aterrizaje. El mando policial dará las órdenes oportunas para efectuar los cortes de tráfico u otras medidas necesarias para facilitar el aterrizaje. Se tratará de minimizar el impacto que tiene la presencia de una aeronave sobre las medidas de control y gestión de la circulación en cuanto la duración de los cortes de carretera, priorizando, en caso de que sea viable, la toma de tierra fuera de la calzada de circulación.

- En caso de que en el lugar de los hechos sea imposible el aterrizaje, habrá que plantear una alternativa viable.

La decisión última del lugar de aterrizaje es competencia del comandante de la aeronave, por lo que podrá solicitar a la dotación policial actuante, (a través de la sala), que asegure el lugar designado.

4.3.1.6. Intervención de los Centros de Gestión del Tráfico

Son las unidades encargadas de la recopilación y difusión de la información sobre los incidentes que se registran en las vías públicas con capacidad para enviar la información de interés para la seguridad de los usuarios de las vías públicas en el momento y lugar adecuado, mediante los diferentes canales de información a disposición: Paneles de Mensaje Variable en carretera, OBU (on-board unit), web, boletines de radio y Punto de Acceso Nacional sobre información mínima universal sobre el tráfico en relación con la seguridad vial, así como el suministro de servicios de información de tráfico en tiempo real, entre otros.

La recopilación y difusión de la información se constituye en herramienta fundamental para prevenir la ocurrencia de nuevos accidentes en el punto, así como para proteger a los equipos de emergencias intervinientes y las víctimas producidas.

La autoridad encargada de la regulación, ordenación y gestión del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial en razón de las contingencias del mismo y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la normativa de carreteras.

4.4. Establecimiento del puesto de mando conjunto

Se considera necesaria la creación de un puesto de mando conjunto, (PMC), en caso de grandes catástrofes con múltiples víctimas, donde la gravedad del siniestro suponga una prolongación por largo tiempo de los diferentes servicios en el lugar de los hechos. Para el resto de los siniestros viales la coordinación puntual entre los responsables de los distintos servicios, actuará como dirección conjunta del siniestro.

Cuando la intervención no permita demora, y no se hallaren en el lugar todos los servicios necesarios, el mando de las operaciones según lo expuesto en el apartado 2 corresponderá al servicio dominante, (SD), en cada momento.

4.5. Ejecución del Plan de Actuación Coordinado

Cada servicio realizará sus funciones según sus propios protocolos técnicos/operativos. En el orden y la forma que se hubiera acordado, con sujeción a todo lo expuesto.

4.6. Atención a víctimas

Es la función principal de todos los servicios intervinientes, con carácter preferente, así como evitar que se generen riesgos adicionales que impliquen nuevas víctimas. La atención será integral, por lo que comprende no sólo la asistencia sanitaria precisa, también la psicológica necesaria. Para ello se activarán los recursos de esta índole de los que se pueda disponer en el territorio. En caso contrario se prestará por aquél o aquellos de los presentes que hayan sido formados en esa misión.

El concepto de víctima abarca a las directas, entendidas éstas como las que precisan asistencia sanitaria, como a las indirectas presentes que, resultando ilesas desde un punto de vista físico, estén afectadas por el siniestro.

Estas últimas deberán ser atendidas en un lugar externo a la zona de conflicto, por su seguridad, para evitar interferencias en la actuación de los servicios profesionales y facilitar la vuelta a la normalidad de la circulación del resto de usuarios por la zona.

Además, en cumplimiento de lo regulado en el Estatuto de la Víctima, se ofrecerá a todas ellas en el modo que la situación lo aconseje la información necesaria para el ejercicio de sus derechos. Para ello se entregará el documento unido en el Anexo III por el responsable policial o responsable del operativo en defecto de aquél

4.7. Aspectos comunes

Cada siniestro tiene sus propias características que obligan a adaptar todo lo dicho anteriormente al caso concreto. No obstante, hay elementos que no deben alterarse en ningún caso: La creación de un puesto de mando conjunto, (PMC), que tome medidas consensuadas, y la referencia del "servicio dominante", (SD), sobre el que gira la correcta ejecución del plan de actuación.

Teniendo esto presente, las adaptaciones de las presentes reglas de coordinación se justificarán por diversos factores, como el lugar del siniestro, (vías interurbanas / travesías/ vías urbanas), la existencia o no de recursos o servicios de emergencias propios, la presencia de voluntariado y otros colectivos, etc.

4.7.1. Aseguramiento de objetos/ Custodia de bienes

En caso de que algún miembro de los Servicios Sanitarios o Bomberos localice efectos personales de valor o documentación, procederá a entregarlos a los responsables policiales. Si no hay presencia policial en el lugar del siniestro, dichos bienes y documentos serán custodiados y trasladados, lo antes posible, a las dependencias policiales más cercanas. En ningún caso se permitirá que personas involucradas en el siniestro, o terceros presentes, retiren efectos o documentos de los vehículos o del lugar de los hechos, sin la previa autorización de los agentes policiales, aunque acrediten la propiedad de los mismos.

4.7.2. Información a terceros.

Los Servicios Sanitarios, del cuerpo de Bomberos o cualquier otro servicio interviniente a los que se les soliciten datos o informes por compañías aseguradoras, medios de comunicación o terceros interesados, derivarán la solicitud a los servicios policiales encargados de la investigación. Es prioritario garantizar los derechos de intimidad y propia imagen de las víctimas directas e indirectas, como exige el Estatuto de la Víctima³, así como coadyuvar al éxito de la actuación policial.

4.8. Intervención de servicios complementarios.

Si al lugar del siniestro hubiera acudido personal de Cuerpos de Voluntarios en la forma prevenida por la normativa vigente, el responsable de los mismos se integrará en el Puesto de Mando, y colaborará en las tareas que en cada momento le requiera el Servicio Dominante.

La concurrencia en el lugar del siniestro de servicios de ambulancias, grúas, limpieza y mantenimiento de la vía y cualesquiera otros que concurren, se realizará atendiendo a lo dispuesto en la norma que los regula⁴. La ubicación de sus vehículos y personal se determinará por el responsable policial presente. No se retirarán los vehículos y los restos de los mismos, sin la previa autorización policial, una vez concluida la inspección ocular y primera toma de datos. La evacuación de personas necesitadas de atención sanitaria se realizará en el momento y en la forma que indique el responsable del servicio sanitario. La evacuación de personas que no precisen asistencia sanitaria, ya sea en transporte privado o público, será autorizada por el responsable policial

³ L.O. 4/2015, de 27 de abril, del Estatuto de la Víctima

⁴ Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas (B.O.E. de 17 de marzo de 2021)

previa identificación, si no requiere de su presencia a los efectos de la investigación.

4.9. Compilación de datos y elaboración de informes

Todo siniestro vial genera, necesariamente, una actividad investigadora de los cuerpos de seguridad. La averiguación de las causas por las que se ha producido el siniestro, la identificación de los involucrados en el mismo, de los testigos y de los profesionales que hayan participado en la resolución de los problemas generados, es una competencia exclusiva de los cuerpos de seguridad, que no pueden realizar con la máxima eficacia y rigurosidad que se les exige, si no cuentan con la colaboración del resto de los intervinientes.

La información recogida por los cuerpos de seguridad resulta también esencial para la toma de decisiones en el ámbito de la seguridad vial, ya que, de acuerdo con la 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, son los agentes de la autoridad quienes deben remitir al Registro Nacional, regulado por el Título VI del 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, la información necesaria para determinar las causas y circunstancias en que se han producido los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

Los siniestros de tráfico requieren la obtención de datos básicos, que deben servir a los diferentes servicios implicados para la instrucción de los respectivos expedientes. En este sentido los que se refieren a personas, por su propia naturaleza de datos privados, deben ser recabados y utilizados exclusivamente con la finalidad propia del servicio oficial que se está prestando, sujeto a las normas de protección de datos y en todo caso dirigido a la Administración de Justicia. Con esa finalidad, esos datos serán compartidos entre los diferentes responsables de los servicios actuantes, en la medida en que sean necesarios para el ejercicio de sus funciones. Este debe ser un principio básico de actuación y colaboración.

En consecuencia, todos los servicios intervinientes en el siniestro, ya de forma presencial o a distancia, facilitarán los datos de que dispongan a la unidad policial responsable de la investigación, a través de los informes técnicos referidos a su actuación en la forma que tuvieran protocolizado en su servicio. Los informes deberán contener, al menos, los datos esenciales recogidos en las fichas unidas a esta Guía de Buenas Prácticas en el Anexo II.

La actuación de cualquier servicio de rescate debe quedar plasmada con detalle en un informe técnico, elaborado por el responsable del servicio. Este se realizará preferentemente por escrito, sin perjuicio de comparecencia oral o aportación de cualesquiera otros medios que permitan las nuevas tecnologías.

Se admitirán, conforme a lo dispuesto en la Ley, los medios de reproducción de la palabra, el sonido y la imagen, así como los instrumentos que permiten archivar y conocer o reproducir palabras, datos, cifras y operaciones

matemáticas o de otra clase, relevantes para el proceso.⁵

Concretamente en la grabación de imágenes en los casos de siniestros viales, cuyo archivo abarcará desde la llegada hasta la retirada de efectivos, se constituiría en un bloque de información esencial para la investigación de aquél. La grabación realizada por cualquiera de los servicios de emergencias destinada única y exclusivamente a aportar medios de prueba en la investigación judicial, está perfectamente amparada por la Ley⁶.

Igualmente, la grabación de las llamadas a los teléfonos de emergencias, o las realizadas por particulares pueden ofrecer información relevante, por lo que deben aportarse a la investigación, cuando así se requiera al amparo de lo dispuesto en la Ley.⁷

Los reportajes fotográficos o videográficos se han de hacer siempre (excepto razones de urgencia de intervención) antes de la alteración de los vehículos, del lugar de los hechos o situación de los implicados.

En el caso de utilizar estos medios electrónicos de prueba, que es lo deseable por su fiabilidad, se exige la aportación judicial de los soportes originales a los que se incorporan las imágenes captadas y aportación íntegra de lo filmado, a fin de posibilitar la selección por el Juzgado de las imágenes relevantes para la causa.

En el informe deben constar los datos fundamentales con un orden cronológico, la identificación de todos los integrantes de las unidades que hayan intervenido, especificando las funciones realizadas por cada uno de ellos, las operaciones ejecutadas y las técnicas desarrolladas. La descripción del siniestro a la llegada, las alteraciones producidas en el lugar, en los vehículos y en las personas, así como la situación final tras la intervención. Se incluirán las conclusiones que en vista de tales datos formulen conforme a los principios y reglas de su ciencia o arte, tal como se pide en el art. 478 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

Precepto éste que es de aplicación a todos los profesionales que intervienen cualquiera que sea su actividad, por cuanto para la Administración de Justicia, todos pueden ser considerados peritos. Y en tal cualidad podrán ser llamados ante un tribunal para explicar sus respectivas intervenciones, o para aportar sus conocimientos técnicos.

De forma expresa se refiere la Ley a los sanitarios en su obligación de aportar los datos de su intervención, dar parte del estado de los heridos y en general comunicar al Juez o al Ministerio Fiscal los delitos públicos de los que tuvieran conocimiento en el ejercicio de sus actividades profesionales.⁸

En el supuesto excepcional de que los servicios de Bomberos y / o Sanitarios tuvieran que intervenir sin presencia policial, cuidarán aquellos de recabar los

⁵ Art. 770.2º y 4º L.E.Crim.

⁶ Art. 284 y art, 588 L.E.Crim.

⁷ Art, 588 octies L.E.Crim.

⁸ art. 14 de la Ley de Tráfico, art. 26 del Reglamento General de Circulación, y entre otros en los arts. 262, 340, 343, 355, 770 y 796 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

datos esenciales sobre la identificación de vehículos y personas implicadas en el siniestro, ya sean víctimas directas, indirectas y testigos, para que, junto a los informes técnicos antes citados, se pongan a disposición de la unidad policial que posteriormente los requiera.

4.10. Atención psicológica a los rescatadores

El apoyo psicológico a policías, bomberos y sanitarios como personal especialmente comprometido en las tareas de asistencia y en contacto directo con las víctimas, se hace imprescindible, por lo que, al margen de su preparación profesional, deben atenderse sus emociones como personas.

Más allá del análisis de las cuestiones técnicas, debe plantearse en reunión, "debriefing", la situación personal y anímica de cada uno de los intervinientes respecto de lo que han visto y oído, vivido en la intervención realizada, para una correcta gestión de sus emociones.

La dirección de esta reunión debe recaer en la persona especialmente cualificada para ello, que además ha de concitar en él la cualidad de líder que genere confianza, transmita serenidad y sea respetado por el resto de la plantilla.

Debe procurarse que todos los servicios de emergencias cuenten con este servicio, ya sea por un miembro de la plantilla con formación específica, ya sea por personal externo, como los GIPEC que representan el recurso más adecuado. Estas reuniones deben programarse como obligatorias tras cada intervención.

ANEXO I

Funciones genéricas de los servicios de emergencia presentes en un rescate de siniestro de tráfico

1. Cuerpos Policiales

- El control y la regulación del tráfico.
- Comunicación al Centro de Gestión de Tráfico competente del estado de situación para su intervención.
- Proteger y auxiliar a los usuarios en las vías públicas.
- Comunicación de los estados de situación a los organismos e instituciones competentes.
- Determinación de la situación de los vehículos de emergencias y del helicóptero en la plataforma o, en su caso, dentro de la vía.
- Orden público y control de accesos no autorizados al área de la incidencia.
- Asistencia inicial a las víctimas hasta la llegada de los servicios sanitarios.
- Rescate precoz ante riesgo vital inminente sin presencia de servicios sanitarios y bomberos en el lugar.
- Rastreo perimetral.
- La protección de vestigios y restos.
- Recogida de datos e información del hecho para su posterior reconstrucción, investigación, confección del atestado y comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.
- Inspección ocular técnico-policial.
- Investigar e instruir las diligencias en accidentes de circulación.
- Comunicar los hechos a la autoridad judicial y funeraria en su caso.
- Autorizar la retirada de los vehículos del lugar del siniestro vial y el restablecimiento del tráfico.

2. Servicios de Bomberos

- Señalización del lugar y regulación del tráfico en ausencia de los agentes de tráfico.
- Comunicación de los estados de situación a los organismos e instituciones competentes.
- Control de riesgos. Incendios, derrames, airbags no activados y otros análogos.
- Seguridad de los intervinientes en la llamada zona caliente en que existen los riesgos a que se hace referencia .
- Asistencia básica sanitaria a las víctimas hasta la llegada de los servicios sanitarios.
- Estabilización de vehículos.
- Rescate de personas atrapadas.

- Colaboración para la retirada de obstáculos.
- Colaboración en la limpieza del pavimento

3. Servicios de Emergencias Sanitarias

- Señalización del lugar en los casos en que no se encuentren presentes los agentes de tráfico. Comunicación de los estados de la situación a los organismos e instituciones pertinentes, si no se encuentran presentes los agentes de tráfico.
 - Rescate precoz ante riesgo vital inminente, sin presencia de bomberos en el lugar.
 - Atención sanitaria, clasificación y estabilización de las víctimas.
 - Asistencia de las víctimas durante el rescate.
 - Organización de la evacuación y traslado de las víctimas.
 - Atención emocional, (psicológica), de terceros presentes no afectados físicamente, como víctimas indirectas.
 - Reconocimiento de cadáver.

Los servicios antes citados evitarán que ningún herido abandone voluntariamente el lugar, o sea trasladado, sin haber recibido asistencia sanitaria "in situ" que fuera precisa, o la autorización del responsable sanitario

ANEXO II

FICHAS DE DATOS QUE DEBEN APORTAR LOS DISTINTOS SERVICIOS DE EMERGENCIAS A LOS CUERPOS DE SEGURIDAD

La investigación completa de lo ocurrido corresponde a los cuerpos de seguridad intervinientes. Su informe final, el atestado, es un documento que comprende no sólo las actuaciones policiales, sino las de todos los servicios que hayan intervenido. En el caso de concurrencia de varias unidades del mismo servicio, con independencia de la identificación de todos los integrantes y la concreción de lo realizado por cada uno de ellos, el informe final puede ser conjunto o individual de cada unidad operativa.

Para facilitar el trabajo policial, los informes deben contener unos datos básicos necesarios para la investigación de los agentes. Que se concretan al menos en los siguientes:

TOMA DE DATOS

Mod. 01.-
Bomberos

Datos de identificación de los intervinientes	
BOMBEROS	Descripción de actuaciones
Mando:	
Nº-	
Nº.-	
Nº.- Yww	

Datos temporales	
Fecha del accidente	Hora del accidente
Hora de la llamada al servicio	
Hora de la intervención en el lugar: inicio	fin
Origen de la llamada (identificación)	

Datos de Localización	
Latitud y Longitud (punto geográfico del lugar)	
Municipio, Provincia	
Descripción de la zona (urbana, campo abierto, etc.)	
Vía: (calle, carretera, autovía, pista forestal, etc.)	
Punto kilométrico	

Datos climáticos a la llegada de los intervinientes	
Luminosidad	
Fenómenos atmosféricos (sol, nubes, nieblas, lluvia, nieve)	
Estado del firme	

Datos relativos a vehículos implicados	
Identificación de vehículos:	
1.-	
2.-	
3.-	
Descripción de la posición en la que se encuentran:	
1.-	
2.-	
3.-	

Identificación de personas implicadas
<p>No lesionados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.-
<p>Vehículo en el que viajaban y posición que ocupaban:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.-
<p>Lesionados:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.-
<p>Vehículo en el que viajaban y posición que ocupaban:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.-
<p>Descripción de las actuaciones sanitarias realizadas hasta la llegada de los servicios médicos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.- <p>Manifestaciones de los lesionados:</p> <p>Descripción de la posición, uso de sistemas de seguridad, o cualquier otra circunstancia no natural:</p>
<p>Fallecidos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1.- 2.- 3.-

<p>Vehículo en el que viajaban y posición que ocupaban:</p> <p>1.-</p> <p>2.-</p> <p>3.-</p>
<p>Descripción de las actuaciones sanitarias realizadas hasta la llegada de los servicios médicos:</p> <p>1.-</p> <p>2.-</p> <p>3.-</p> <p>Descripción de la posición, uso de sistemas de seguridad, cualquier otra circunstancia no natural u otros indicios de infracciones administrativas o penales :</p>

Informe final del mando
<p>Entrega del informe a:</p> <p>Guardia Civil <input type="checkbox"/> Policía Local <input type="checkbox"/> Pol. Autonómica <input type="checkbox"/> Juzgado <input type="checkbox"/></p> <p>Otra autoridad <input type="checkbox"/></p> <p>Fecha y firma.</p>

Nota:

El Informe final deberá contener la descripción del estado del vehículo a la llegada de los intervinientes, las maniobras y alteraciones realizadas en el mismo por el servicio, especialmente en el cuadro de mandos, palanca de cambios, freno de mano, pedales, asientos, reposacabezas, cinturones de seguridad, airbag, dispositivos de retención infantil.

En caso de recogida de objetos, pruebas o vestigios de hará constar el inicio de la cadena de custodia, identificando a la persona que los recoge y a la que los entrega.

TOMA DE DATOS

Mod. 02.-
Sanitarios

Datos de identificación de los intervinientes	
Médico:	
DUE:	
TES:	
1.-	
2.-	
3.-	

Datos temporales	
Fecha del accidente	Hora del accidente
Hora de la llamada al servicio	
Hora de la intervención en el lugar: inicio	fin
Origen de la llamada (identificación)	

Datos de Localización	
Latitud y Longitud (punto geográfico del lugar) si se conoce.	
Municipio, Provincia	
Descripción de la zona (urbana, campo abierto, etc.)	
Nombre, nº y tipo de vía (calle, carretera, autovía, etc.)	
Punto kilométrico	

Identificación de personas implicadas	
Lesionados:	
1.-	
2.-	
3.-	
Vehículo en el que viajaban y posición que ocupaban:	
1.-	
2.-	
3.-	
Manifestaciones de los lesionados:	
Fallecidos:	
1.-	
2.-	
3.-	

Vehículo en el que viajaban y posición que ocupaban:

- 1.-
- 2.-
- 3.-

Traslado de lesionados a centro sanitario

Identificación de la unidad que realiza el traslado

Identificación del centro:

Hora de llegada

Recogida de vestigios

Relación de efectos, instrumentos, documentos etc., recogidos y entregados u otros indicios de infracciones administrativas o penales:

Informe final del responsable

Entrega del informe a:

Guardia Civil Policía Local Pol. Autonómica Juzgado

Otra autoridad

Fecha y firma.

Nota:

El Informe final deberá contener anamnesis y demás datos habituales en los partes de asistencia ya normalizados, especial referencia a la existencia de signos de consumo de alcohol, drogas o fármacos, con descripción exhaustiva de los mismos, así como el suministro de fármacos que pudieran alterar un análisis de sangre, saliva u orina.

Si se realizó o no extracción de sangre con finalidad terapéutica, antes o después de suministrar fármacos, con identificación de la persona que realizó la extracción. Inicio de la cadena de custodia.

ANEXO III

LEY 4 /2015 DEL ESTATUTO DE LA VICTIMA DEL DELITO RESUMEN RELATIVO A SINIESTROS DE TRÁFICO

Derechos de las víctimas

Toda víctima tiene derecho a la protección, información, apoyo, asistencia y atención, así como a la participación activa en el proceso penal y a recibir un trato respetuoso, profesional, individualizado y no discriminatorio desde su primer contacto con las autoridades o funcionarios. (Art. 3)

Derecho a entender y ser entendida

Toda víctima tiene el derecho a entender y ser entendida en cualquier actuación que deba llevarse a cabo desde la interposición de una denuncia y durante el proceso penal, incluida la información previa a la interposición de una denuncia.

A tal fin:

- a) Todas las comunicaciones con las víctimas, orales o escritas, se harán en un lenguaje claro, sencillo y accesible, de un modo que tenga en cuenta sus características personales y, especialmente, las necesidades de las personas con discapacidad sensorial, intelectual o mental o su minoría de edad. Si la víctima fuera menor o tuviera la capacidad judicialmente modificada, las comunicaciones se harán a su representante o a la persona que le asista.
- b) Se facilitará a la víctima, desde su primer contacto con las autoridades o con las Oficinas de Asistencia a las Víctimas, la asistencia o apoyos necesarios para que pueda hacerse entender ante ellas, lo que incluirá la interpretación en las lenguas de signos reconocidas legalmente y los medios de apoyo a la comunicación oral de personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegas.
- c) La víctima podrá estar acompañada de una persona de su elección desde el primer contacto con las autoridades y funcionarios. (Art. 4)

Derecho a la información desde el primer contacto con las autoridades competentes

1. Toda víctima tiene derecho, desde el primer contacto con las autoridades y funcionarios, incluyendo el momento previo a la presentación de la denuncia, a recibir, sin retrasos innecesarios, información adaptada a sus circunstancias y condiciones personales y a la naturaleza del delito cometido y de los daños y perjuicios sufridos, sobre los siguientes extremos:

- a) medidas de asistencia y apoyo disponibles;
- b) *derecho a denunciar y presentar pruebas;*
- c) *procedimiento para obtener asesoramiento y defensa jurídica;*
- d) *información sobre solicitud de medidas de protección;*
- e) *indemnizaciones a la que se puede tener derecho;*
- f) *servicios de interpretación y traducción disponibles;*
- g) *ayudas y servicios auxiliares para la comunicación disponibles;*
- h) *procedimiento para ejercer sus derechos cuando resida fuera de España;*
- i) *recursos que puede interponer contra resoluciones lesivas;*
- j) *datos de contacto de la autoridad encargada de la tramitación del procedimiento y procedimiento para comunicar con ella;*
- k) *servicios de justicia restaurativa disponibles;*
- l) *supuestos en que se puede obtener el reembolso de gastos;*
- m) *derecho a ser notificado de las resoluciones del artículo 7. (Art. 5)*

Derechos de la víctima como denunciante

Toda víctima tiene, en el momento de presentar su denuncia, los siguientes derechos:

- a) A obtener una copia de la denuncia, debidamente certificada.
- b) A la asistencia lingüística gratuita y a la traducción escrita de la copia de la denuncia presentada, cuando no entienda o no hable ninguna de las lenguas que tengan carácter oficial en el lugar en el que se presenta la denuncia. (Art.6)
- c)

Derecho a la traducción e interpretación

1. Toda víctima que no hable o no entienda el castellano o la lengua oficial que se utilice en la actuación de que se trate tendrá derecho:

- a) A ser asistida gratuitamente por un intérprete que hable una lengua que comprenda cuando se le reciba declaración en la fase de investigación por el Juez, el Fiscal o funcionarios de policía, o cuando intervenga como testigo en el juicio o en cualquier otra vista oral. Este derecho será también aplicable a las personas con limitaciones auditivas o de expresión oral. (Art. 9)

Derecho de acceso a los servicios de asistencia y apoyo

Toda víctima tiene derecho a acceder, de forma gratuita y confidencial, en los términos que reglamentariamente se determine, a los servicios de asistencia y apoyo facilitados por las Administraciones públicas, así como a los que presten las Oficinas de Asistencia a las Víctimas.

Este derecho podrá extenderse a los familiares de la víctima, en los términos que asimismo se establezcan reglamentariamente, cuando se trate de delitos que hayan causado perjuicios de especial gravedad.

Las autoridades o funcionarios que entren en contacto con las víctimas deberán derivarlas a las Oficinas de Asistencia a las Víctimas cuando resulte necesario en atención a la gravedad del delito o en aquellos casos en los que la víctima lo solicite. (Art. 10)

Período de reflexión en garantía de los derechos de la víctima

Los Abogados y Procuradores no podrán dirigirse a las víctimas directas o indirectas de catástrofes, calamidades públicas u otros sucesos que hubieran producido un número elevado de víctimas que cumplan los requisitos que se determinen reglamentariamente y que puedan constituir delito, para ofrecerles sus servicios profesionales hasta transcurridos 45 días desde el hecho. Esta prohibición quedará sin efecto en el caso de que la prestación de estos servicios profesionales haya sido solicitada expresamente por la víctima. (Art. 8)

Derecho de las víctimas a la protección

Las autoridades y funcionarios encargados de la investigación, persecución y enjuiciamiento de los delitos adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, para garantizar la vida de la víctima y de sus familiares, su integridad física y psíquica, libertad, seguridad, libertad e indemnidad sexuales, así como para proteger adecuadamente su intimidad y su dignidad, particularmente cuando se les reciba declaración o deban testificar en juicio, y para evitar el riesgo de su victimización secundaria o reiterada.

En el caso de las víctimas menores de edad, la Fiscalía velará especialmente por el cumplimiento de este derecho de protección, adoptando las medidas adecuadas a su interés superior cuando resulte necesario para impedir o reducir los perjuicios que para ellos puedan derivar del desarrollo del proceso. (Art. 19)

Derecho a que se evite el contacto entre víctima e infractor

Las dependencias en las que se desarrollen los actos del procedimiento penal, incluida la fase de investigación, estarán dispuestas de modo que se evite el contacto directo entre las víctimas y sus familiares, de una parte, y el sospechoso de la infracción o acusado, de otra, con arreglo a la Ley de Enjuiciamiento Criminal y sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos siguientes. (Art. 20)

Derecho a la intimidad

Los Jueces, Tribunales, Fiscales y las demás autoridades y funcionarios encargados de la investigación penal, así como todos aquellos que de cualquier modo intervengan o participen en el proceso, adoptarán, de acuerdo con lo dispuesto en la Ley, las medidas necesarias para proteger la intimidad de todas las víctimas y de sus familiares y, en particular, para impedir la difusión de cualquier información que pueda facilitar la identificación de las víctimas menores de edad o de víctimas con discapacidad necesitadas de especial protección. (Art. 22)

Además de practicar la información de este modo en el caso de lesionados que se encuentren en condiciones de recibirla o familiares de fallecidos, promoverán que estos últimos presentes en el lugar reciban la asistencia psicológica pertinente. En todo caso, a esos efectos dirigirán comunicación inmediata al Fiscal Delegado de Seguridad Vial del territorio correspondiente para que pueda velar por los derechos de las víctimas en los términos del art 773 .1 Lecr

Agradecimiento.

El trabajo que se presenta es el fruto de un esfuerzo común de entendimiento, respeto y colaboración de todos los servicios públicos y privados que intervienen en un siniestro vial con víctimas. Teniendo en cuenta la distribución de competencias, estatales, autonómicas y locales que afectan a estos servicios de emergencias, se optó por constituir una mesa de trabajo con aquellas instituciones que de alguna manera les representaran a todos.

El fin prioritario es ofrecer la mejor atención posible a las víctimas directas e indirectas. Sobre ese eje se ha buscado, y conseguido, un consenso entre todos los profesionales intervinientes, partiendo del respeto a los distintos criterios técnicos de cada uno.

Desde otra perspectiva se buscaba facilitar el trabajo de los cuerpos policiales encargados de la investigación de los siniestros, de manera que obtuvieran con rapidez y rigor los datos necesarios para el ejercicio de su función. Teniendo en cuenta que esto también es garantizar los derechos de las víctimas.

Por último y no menos importante, plasmar la necesidad de formación adecuada a todos los rescatadores, no sólo en los aspectos propios de sus respectivas profesiones, también en el conocimiento del trabajo de los demás y procurarles la asistencia psicológica necesaria por su reiterada exposición a situaciones de alto impacto emocional.

Como director de este proyecto y redactor de esta Guía de Buenas Prácticas, conocida por los profesionales como el “Protocolo de Coordinación”, muestro mi agradecimiento y respeto a todos los que han hecho posible el mismo.

Sevilla 12 de mayo de 2021

Luis Carlos Rodríguez León

Fiscal Delegado de Seguridad Vial para Andalucía, Ceuta y Melilla

Participantes / Autores



FICHAS DE
DATOS

APLICACIÓN
PARA TABLET

