



TERCERA PARTE

ORGANIZADOR AVANZADO.

TEMA XXIV

TÍTULO: DELITOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL. OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO.

A.- ESQUEMA:

24.- EL DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO.

24.1.- BIEN JURÍDICO PROTEGIDO.

24.2.- TIPO BÁSICO.

24.2.1.- *Elementos objetivos.*

24.2.1.1.- *La omisión personal del deber de socorro. Art. 195.1.*

A.- *Sujeto activo.*

B.- *Conducta típica.*

C.- *Sujeto pasivo.*

24.2.1.2.- *La omisión de demanda de auxilio ajeno. Art. 195.2.*

24.3.- TIPO AGRAVADO.

24.3.1.- *Elementos objetivos.*

24.3.2.- *Subtipo cualificado.*

24.4.- ELEMENTOS COMUNES AL TIPO BÁSICO Y AGRAVADO.

24.4.1.- *Autoría.*

24.4.2.- *Circunstancias modificativas.*

ORGANIZADOR AVANZADO. En la Tercera y última Parte, tendremos ocasión de contactar con el comportamiento delictuoso próximo a la Seguridad Vial, la instrucción de diligencias y confección del documento Técnico (Informe Técnico), pasando por el estudio de algunos casos reales de amplia repercusión social, para finalizar el curso con la Defensa ante el Juzgado del resultado de la investigación en el accidente.

TEMA XXIV

TÍTULO: DELITOS RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD VIAL. OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO.

B.- DESARROLLO:

24.- EL DELITO DE OMISIÓN DEL DEBER DE SOCORRO.

Artículo 195.

1. El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.

2. En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.

3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a un año y multa de seis a doce meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a dos años y multa de seis a veinticuatro meses.

24.1.- BIEN JURÍDICO PROTEGIDO. Es el deber de asistencia de otros en supuestos de peligro para la vida o la integridad física. Hay que circunscribir la omisión del deber de socorro a supuestos de peligro grave y manifiesto para la vida e integridad personal (SSTS de 24 octubre de 1990 y de 22 de febrero de 1992).

24.2.- TIPO BÁSICO. *La omisión personal del deber de socorro y la omisión de demanda de auxilio ajeno.*

Se encuentra recogido en los apartados primero y segundo del artículo 195 CP.

Ambos apartados contienen un delito de *omisión propia*. No se exige en consecuencia, la lesión de los valores vida o integridad, sino sólo la ausencia injustificada de ayuda.

24.2.1.- Elementos objetivos. Este delito se configura con los siguientes elementos objetivos:

- a. Existencia de una persona desamparada.
- b. Existencia de un peligro que debe ser manifiesto y grave.
- c. Capacidad personal de acción del que tiene la obligación de prestar socorro o solicitar ayuda ajena.
- d. Omisión de la ayuda de forma injustificada.

24.2.1.1.- La omisión personal del deber de socorro. Art. 195.1.

1. *El que no socorriere a una persona que se halle desamparada y en peligro manifiesto y grave, cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros, será castigado con la pena de multa de tres a doce meses.*

A.- **Sujeto activo.** Aquel que se encuentra a una persona desamparada cuya vida o integridad corre un peligro manifiesto y grave, o reciba una demanda de auxilio para socorrerla y no sufra ni incapacidad ni un riesgo propio o de terceros para prestar la ayuda.

Si el que recibe la solicitud de ayuda es un funcionario público se plantea un concurso de normas entre ente precepto y el artículo 412 que se resuelve aplicando la norma especial, que en este caso es el apartado tercero del número 3 del artículo 412, que sanciona a la autoridad o funcionario público que, requerido por un particular a prestar algún auxilio se abstuviera de prestarlo “*en el caso de que tal requerimiento lo fuera para evitar cualquier otro delito u otro mal...*”

B.- **Conducta típica.** La conducta que se sanciona es la de *no socorrer, cuando puede hacerse sin riesgos personales o para terceros, a una persona que se encuentra sometida a una situación de peligro, que es, además, manifiesto y grave.*

La prestación de socorro suele interpretarse como *cualquier actividad que modifique la situación de peligro con objeto de reducir o aminorar la gravedad del mal a que se sabe está expuesta una persona* (STS de 21 de noviembre de 1984).

Quién tiene la obligación de resolver?. (En mi opinión) Toda persona que contacta con la víctima, es decir, la visualiza materialmente o recibe un requerimiento de ayuda.

La *consumación* del delito queda realizada cuando el sujeto que tiene y conoce la obligación de socorrer desiste de hacerlo, siendo absolutamente indiferente si se produce o no el resultado o si la ayuda prestada es realmente eficaz (STS de 6 de octubre de 1995).

Se trata de *un delito de mera actividad y de peligro abstracto*, que no necesita para su consumación la existencia de resultado alguno (SSTS 25-01-91, y 11-07-91).

La tentativa es inadmisibles, ya que si el agente se ausenta del lugar omitiendo todo intento de auxilio, creyendo encontrarse ante un hombre grave y moribundo, cuando realmente era ya cadáver, *la tentativa imposible* se define en todos sus caracteres (SSTS 05-12-89, 08-03-90 y 25-10-93).

C.- **Sujeto pasivo.** Es siempre *la persona desamparada y en peligro manifiesto y grave.*

Qué debe entenderse por persona *desamparada*?. Para la jurisprudencia una persona se encuentra desamparada *cuando no existe alguien que le preste ayuda de modo eficaz y adecuado.*

El peligro manifiesto y grave hay que interpretarlo como *peligro de una lesión grave sin que sea suficiente un daño mínimo para la integridad del sujeto.* Además, *el peligro de lesión ha de ser concreto y actual.*

24.2.1.2.- **La omisión de demanda de auxilio ajeno. Art. 195.2.**

2. *En las mismas penas incurrirá el que, impedido de prestar socorro, no demande con urgencia auxilio ajeno.*

El apartado segundo del artículo 195 prevé un delito de omisión impropia *cuando la persona que no puede prestar socorro tampoco solicita con urgencia ayuda ajena.*

El sujeto activo, que no puede socorrer personalmente, debe reunir las características personales –*capacidad*- para solicitar el auxilio. De no ser así, tampoco le sería exigible la demanda de auxilio ajeno. Si el sujeto está *capacitado*, la solicitud de ayuda ha de ser inmediata, es decir, no debe retrasarse en la petición (el retraso equivale a la omisión misma). Al mismo tiempo se debe utilizar el medio más eficaz, idóneo y rápido posible.

Si una vez solicitada la ayuda al tercero con capacidad personal de auxiliar, éste se niega a socorrer a la víctima, incurriría en el primer apartado del artículo 195.

El dolo del omitente debe abarcar los elementos objetivos del tipo penal, es decir, aquellos que afectan al *sujeto activo*:

- a. Capacidad personal de acción.
- b. Inexistencia de riesgo propio o de terceros.

También debe comprender los elementos objetivos que afectan a la víctima:

- a. Existencia de desamparo.
- b. Peligro manifiesto y grave.
- c. La necesidad de auxilio.

(SSTS 27-12-86, 16-05-89, 25-01-91, 29-04-91)

Al mismo tiempo, el autor (*sujeto activo*) debe tener la voluntad de omitir el deber de ayuda.

La Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de noviembre de 1990 consideró la omisión del deber de socorro como *dolosa eventual* en el siguiente supuesto: Un vehículo atropella a un peatón. Tras parar el coche, se bajan los ocupantes y uno de ellos le pone a la víctima la mano a la altura del corazón estimando que estaba muerta sin volver a realizar posteriormente ninguna otra comprobación. Pudo demostrarse que la muerte sobrevino a las tres horas del accidente y, consecuentemente, que la persona accidentada aún se encontraba con vida cuando fue abandonada. El Tribunal considera que la comprobación realizada fue insuficiente ya que difícilmente podían saber si estaba vivo o no colocando simplemente la mano a la altura del corazón cuando además la víctima llevaba, porque era invierno, americana, jersey de punto, camisa y camiseta de invierno. A esto se añade que se encontraba a trescientos metros de un hospital. Por todo ello se estimó el carácter doloso eventual de la omisión del deber de socorro.

24.3.- TIPO AGRAVADO.

3. Si la víctima lo fuere por accidente ocasionado fortuitamente por el que omitió el auxilio, la pena será de prisión de seis meses a un año y multa de seis a doce meses, y si el accidente se debiere a imprudencia, la de prisión de seis meses a dos años y multa de seis a veinticuatro meses.

24.3.1.- *Elementos objetivos.* Los elementos que configuran este delito son idénticos a los mencionados en los dos apartados anteriores del Art. 195 (*sujeto activo, sujeto pasivo y conducta típica*).

Al ser un tipo agravado, no puede interpretarse, como lo ha venido haciendo alguna sentencia, como un *delito de fuga* en el que no se valoran algunos de los elementos objetivos de la omisión del deber de socorro personal como el *desamparo*, ni el *peligro manifiesto y grave*.

Se observa que el Art. 195.3 prevé una penalidad diferente, dependiendo de si el peligro es provocado de modo *fortuito* o de modo *imprudente*.

En cuanto a la interpretación del término *accidente*, con anterioridad a la entrada en vigor de este Art. 195, podían existir dudas razonables sobre si se refería a previos comportamientos imprudentes, sólo a acciones fortuitas o bien a ambas, pero en lo que no existía controversia era en *excluir de ese concepto a los comportamientos dolosos*.

En definitiva, parece que el legislador se ha decantado por el criterio conforme al cual tanto *la producción fortuita como la imprudente* quedan imbuidas en el término *accidente*, al sancionar más gravemente la omisión del deber de socorro de aquel que provoca fortuitamente o imprudentemente el peligro.

24.3.2.- *Subtipo cualificado.* Cuando tal omisión se contrae a la propia víctima, como se expresa en la Sentencia 03-03-87, la antijuricidad y el desvalor se acrecientan *dado que la exigencia de actuación y auxilio es superior a su entidad, bastando que el inculpado se aperciba y capte el*

peligro ocasionado por él, al darse cuenta que el accidente ha sido una realidad con la contingencia de riesgo para la integridad corporal o para la vida “(SSTS 13-11-87 y 09-02-88).

El delito albergado en este apartado, si formalmente está estructurado como una agravación del tipo básico contenido en el párrafo primero, su descripción asume más bien la condición de un subtipo con cierta autonomía y características propias (SSTS 27-09-83, 25-01-84, 18-05-91 y 14-02-92), comenzando por el sustrato de acción en la que el sujeto pasivo ya no es simplemente una persona hallada por el culpable afectado tan sólo por el genérico deber de solidaridad en que se funda el tipo base o primario, sino que se trata de víctima del accidente ocasionado por el que omitió el auxilio debido, lo que confiere al omitente una relación de proximidad con la víctima que implica *per se* que la misma esté desamparada respecto de él, conllevando así su conducta omisiva especiales acentos de antijuricidad a él personalmente dirigida y configurada ya en el ámbito normo-administrativo por el **Art. 129.1 del Reglamento General de Circulación** que impone a los conductores causantes del accidente obligaciones de inmediato socorro, lo que explica el especial reproche de la conducta omisiva en el ámbito penal en virtud de aquel específico deber jurídico de actuación y no sólo por el genérico de solidaridad exigido a los demás.

24.4.- ELEMENTOS COMUNES AL TIPO BÁSICO Y AGRAVADO.

24.4.1.- **Autoría.** Se considera *autor* a todo el que estando obligado a actuar no preste la ayuda debida (SSTS 24-02-75 y 31-10-85).

24.4.2.- **Circunstancias modificativas.** Entre las circunstancias que pueden modificar la responsabilidad penal se ha considerado:

1. **La atenuante de la embriaguez.** Dicha compatibilidad queda plasmada en la Sentencia del Tribunal Supremo de 27 de abril de 1987 que aclara que una cosa es la capacidad de conducir y “*otra cosa es la capacidad necesaria para prestar socorro a una persona en peligro manifiesto y grave o de demandar para ello el auxilio ajeno, aptitud esta última mucho más elemental y primigenia, de suerte que debe presumirse en toda persona normalmente imputable, aunque tal imputabilidad se halle en parte disminuida por una embriaguez transitoria con poderío atenuante*”

2. **El arrepentimiento espontáneo.** La Sentencia del Tribunal Supremo de 11 de junio de 1991, contempla un supuesto en el que el procesado, tras oír los gritos de socorro, reemprendió su marcha sin auxiliar, pero más tarde y debido a las sugerencias de su padre compareció ante la Guardia Civil, lo que facilitó la reparación del daño causado.

3. **Miedo insuperable.** Se ha admitido la eximente incompleta de miedo insuperable en un supuesto en el que el sujeto sentía un fuerte temor al fallecido “*persona considerada policialmente como peligrosa y huida del centro penitenciario donde cumplía condena, ...*” (SAP Cádiz 27-02-90).



TEMA XXV

TÍTULO: EL ROBO Y HURTO DE USO DE VEHÍCULOS. FALTAS CONTRA EL PATRIMONIO Y EL ORDEN PÚBLICO.

A.- ESQUEMA:

25. EL ROBO Y HURTO DE USO DE VEHÍCULOS. (ART. 244 CPO).

25.1.- BIEN JURÍDICO PROTEGIDO.

25.2.- HURTO DE USO.

25.2.1.- CONDUCTA TÍPICA.

25.2.2.- OBJETO MATERIAL.

25.2.3.- SUJETO ACTIVO.

25.2.4.- SUJETO PASIVO.

25.2.5.- ELEMENTO SUBJETIVO.

25.2.6.- LA RESTITUCIÓN DEL VEHÍCULO.

25.2.7.- CONSUMACIÓN DEL DELITO.

25.2.8.- PENA AGRAVADA.

25.3.- ROBO DE USO.

25.3.1.- CON FUERZA EN LAS COSAS.

25.3.2.- CON VIOLENCIA O INTIMIDACIÓN.

25.4.- FALTA CONTRA EL PATRIMONIO (ARTÍCULO 623.3 CPO).

25.5.1.- UTILIZACIÓN ILEGÍTIMA DE VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR.

25.5.- FALTA CONTRA EL ORDEN PÚBLICO (ARTÍCULO 636 CPO).

25.5.1.- REALIZACIÓN DE ACTIVIDAD SIN SEGURO OBLIGATORIO.

TEMA XXV

TÍTULO: EL ROBO Y HURTO DE USO DE VEHÍCULOS. FALTAS CONTRA EL PATRIMONIO Y EL ORDEN PÚBLICO.

B.- DESARROLLO:

25. EL ROBO Y HURTO DE USO DE VEHÍCULOS.

Artículo 244.

1. El que sustrajere un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, cuyo valor excediere de cincuenta mil pesetas, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de arresto de doce a veinticuatro fines de semana o multa de tres a ocho meses si lo restituyere, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que en ningún caso la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo.

2. Si el hecho se ejecutare empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su mitad superior.

3. De no efectuarse la restitución en el plazo señalado, se castigará el hecho como hurto o robo en sus respectivos casos.

4. Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del artículo 242.

El artículo 244 castiga:

- a. En su apartado 1. *El hurto de uso de vehículos.*
- b. En el apartado 2. *El robo de uso de vehículos.*
- c. El apartado 3. *Establece una agravación para el hurto y el robo con fuerza de uso.*
- d. El apartado 4 *castiga como si fuera un robo propio, con las penas del Art. 242, el robo de uso de vehículos realizado con violencia o intimidación en las personas.*

25.1.- BIEN JURÍDICO PROTEGIDO. Es el derecho de usar el vehículo, derecho que corresponde al propietario o a quién tiene jurídicamente tal facultad.

25.2.- HURTO DE USO.

Art. 244.1. El que sustrajere un vehículo a motor o ciclomotor ajenos, cuyo valor excediere de cincuenta mil pesetas, sin ánimo de apropiárselo, será castigado con la pena de arresto de doce a veinticuatro fines de semana o multa de tres a ocho meses si lo restituyere, directa o indirectamente, en un plazo no superior a cuarenta y ocho horas, sin que en ningún caso la pena impuesta pueda ser igual o superior a la que correspondería si se apropiare definitivamente del vehículo.

25.2.1.- CONDUCTA TÍPICA.

Como requisito negativo se precisa:

- a. *Que el hecho no se cometa con fuerza en las cosas (pues integraría el robo con fuerza del apartado 2)*
- b. *Que el hecho no se cometa con violencia o intimidación en las personas (en este caso se aplicarían las penas del artículo 242).*

La *conducta* se limita a sancionar al que *sustraer un vehículo de motor o ciclomotor ajenos, ... sin ánimo de apropiárselo*, sin hacer referencia alguna al uso del mismo.

Sin embargo, es necesario entender que el tipo sigue siendo el *uso*, de manera que estamos ante un delito que castiga la sustracción de un vehículo para usarlo.

Y no cualquier uso, sino el que trae su origen del hurto o robo del vehículo.

Por consiguiente, no hay delito cuando:

- a. El sujeto adquiere la disponibilidad del vehículo mediante engaño (*estafa de uso*).
- b. Cuando, teniendo la posesión o la custodia del mismo, con derecho limitado de uso, lo utiliza para fines distintos de los permitidos por el dueño (*apropiación indebida de uso: el chófer que usa el coche para uso privado, etc.*).

El sentido propio de *usar* es servirse de una cosa conforme a su destino. Como consecuencia, usa, quién circula con el mismo utilizando la energía del motor y no sólo quién lo conduce, lo que permite extender la responsabilidad a quienes sin conducir viajan en el vehículo; *siempre que haya tomado parte en la sustracción*, puesto que ella es el centro de la conducta típica.

25.2.2.- OBJETO MATERIAL. Lo que se roba o hurta ha de ser un vehículo a motor o un ciclomotor.

El Reglamento General de Vehículos, aprobado por el RD. 2822/98 de 23 de diciembre, define al vehículo de motor y al ciclomotor, como sigue:

Vehículo de motor:

Vehículo provisto de motor para su propulsión. Se excluyen de esta definición los ciclomotores, los tranvías y los vehículos para personas de movilidad reducida.

Ciclomotor:

Tienen la condición de ciclomotores los vehículos que se definen a continuación:

- a) Vehículo de dos ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³ si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
- b) Vehículo de tres ruedas, provisto de un motor de cilindrada no superior a 50 cm³, si es de combustión interna, y con una velocidad máxima por construcción no superior a 45 km/h.
- c) Vehículos de cuatro ruedas cuya masa en vacío sea inferior a 350 kgrs., excluida la masa de las baterías en el caso de vehículos eléctricos, cuya velocidad máxima por construcción no sea superior a 45 km/h. y con un motor de cilindrada igual o inferior a 50 cm³ para los motores de explosión, o cuya potencia máxima neta sea igual o inferior a 4 kw para los demás tipos de motores.

En todo caso, el valor de uno y otro ha de ser superior a cincuenta mil pesetas; no el de la utilidad obtenida, sino el objeto en sí; si fuera inferior, se apreciará la *falta del artículo 623.3*.

25.2.3.- SUJETO ACTIVO. Si el vehículo a motor o el ciclomotor han de ser *ajenos*, el dueño no puede ser nunca sujeto activo del delito.

A lo sumo, el propietario que sustrae el vehículo a quien lo tiene legítimamente en su poder podría realizar un delito del artículo 236 CPO.

25.2.4.- SUJETO PASIVO. Es el propietario, y a él le corresponde otorgar el consentimiento para tomar el vehículo y utilizarlo.

25.2.5.- ELEMENTO SUBJETIVO. Que la utilización del vehículo de motor o ciclomotor se produzca *sin ánimo de apropiárselo*, elemento subjetivo del injusto que marca las diferencias con el hurto y robo propios.

25.2.6.- LA RESTITUCIÓN DEL VEHÍCULO. Se precisa en todo caso, como elemento del tipo, que el vehículo de motor o ciclomotor se devuelva dentro de las cuarenta y ocho horas siguientes a la sustracción. A partir de ese tiempo, el hecho se castigará como hurto o robo, como dispone el apartado 3.

25.2.7.- CONSUMACIÓN DEL DELITO. Cuando se conduce o se viaja en el vehículo sustraído para ello usando la fuerza motriz de su motor. Como presupuesto del uso debe haberse producido la sustracción del mismo, sin ánimo de apropiación.

Autor es quien sustrae el vehículo y lo usa.

Coautores quienes, puestos de acuerdo, realizan conjuntamente el delito, ya sea participando en el apoderamiento, ya en el uso.

Como la conducta típica viene centrada en la sustracción, debe considerarse *impune* la simple utilización del vehículo por quienes ni son coautores ni han tomado parte en el apoderamiento del vehículo.

25.2.8.- PENA AGRAVADA. Si la restitución del vehículo no se produjera en el plazo de cuarenta y ocho horas, se castigará el hecho como hurto.

25.3.- ROBO DE USO.

Art. 244.2. Si el hecho se ejecutare empleando fuerza en las cosas, la pena se aplicará en su mitad superior.

25.3.1.- CON FUERZA EN LAS COSAS. En este apartado se castiga el *robo de uso*, cuando en la sustracción del vehículo de motor o del ciclomotor se ha utilizado fuerza en las cosas.

Los elementos del delito son los mismos que quedan expuestos para el hurto de uso. *La única diferencia es la concurrencia de fuerza en las cosas.*

Jurisprudencia. No es fuerza, porque no integra ninguno de los supuestos típicos, la preparación de un puente eléctrico para arrancar (SSTS 03-03-83 y 22-01-98).

Si el vehículo de motor o ciclomotor tuviera un valor que no excediera de cincuenta mil pesetas, se aplicará la *falta del artículo 623.3, párrafo 2º*.

25.3.2.- CON VIOLENCIA O INTIMIDACIÓN.

Art. 244.4. Si el hecho se cometiere con violencia o intimidación en las personas, se impondrán, en todo caso, las penas del artículo 242.

Si en la sustracción del vehículo que se usa se empleare violencia a intimidación, el apartado 4 dispone que se apliquen las penas del artículo 242.

Es indiferente que haya abandono o restitución antes o después de las cuarenta y ocho horas; en cualquier caso se aplicarán las penas de robo.

Lo importante es que en el apoderamiento concurre violencia a intimidación, lo que se convierte en factor determinante de la punición del comportamiento, por encima de la falta de ánimo de apropiación, del uso o de la cuantía del vehículo de motor o ciclomotor.

25.4.- FALTA CONTRA EL PATRIMONIO.

Artículo 623.3

Los que sustraigan, sin ánimo de apropiárselo, un vehículo a motor o ciclomotor ajeno, si el vehículo del valor utilizado no excediere de cincuenta mil pesetas.

Si el hecho se ejecutase empleando fuerza en las cosas, se impondrá la pena en su mitad superior. Si se realizara con violencia o intimidación en las personas, se penará conforme a lo dispuesto en el artículo 244.



25.5.1.- UTILIZACIÓN ILEGÍTIMA DE VEHÍCULO DE MOTOR O CICLOMOTOR. El tipo de injusto que se contempla en esta falta es, salvo su menor entidad, igual al especificado en el artículo 244 CPO.

En el segundo párrafo, *in fine*, se regulan expresamente los supuestos ejecutados con violencia o intimidación en las personas, castigándolos como delito, mediante la remisión al artículo 244, que a su vez reenvía al artículo 242 CPO.

TEMA XXVI

TÍTULO: DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO.

A.- ESQUEMA:

26.1.- BIEN JURÍDICO PROTEGIDO.

26.2.- NATURALEZA JURÍDICA.

26.2.1.- DELITOS DE PELIGRO.

26.2.1.1.- *Distinción entre delitos de peligro:*

A.- Peligro abstracto.

B.- Peligro concreto.

26.2.1.2.- *Problemas de interpretación.*

26.3.- CONDUCCIÓN BAJO LA INFLUENCIA DE DROGAS TÓXICAS, ESTUPEFACIENTES, SUSTANCIAS PSICOTRÓPICAS O BEBIDAS ALCOHÓLICAS.

26.3.1.- CONDUCTA TÍPICA.

26.3.1.1.- *Concepto de conducción*

26.3.1.2.- *Concepto de influencia.*

26.3.2.- SUJETO ACTIVO.

26.3.3.- SUJETO PASIVO.

26.3.4.- ELEMENTO SUBJETIVO.

26.4.- NEGATIVA AL SOMETIMIENTO A LAS PRUEBAS LEGALMENTE ESTABLECIDAS PARA LA COMPROBACIÓN DE LOS HECHOS DESCRITOS EN EL ARTÍCULO ANTERIOR.

26.4.1.- CONDUCTA TÍPICA.

26.4.1.1.- *Sujeto activo.*

26.4.1.2.- *Sujeto pasivo.*

26.4.1.3.- *Elemento subjetivo.*

26.4.2.- SINGULARIDAD DE LA PENA.

26.5.- CONDUCCIÓN TEMERARIA.

26.5.1.- CONDUCTA TÍPICA.

26.5.1.1.- *Sujeto activo.*

26.5.1.2.- *Sujeto pasivo.*

26.5.1.3.- *Elemento subjetivo.*

26.6.- CREACIÓN DE GRAVE RIESGO PARA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO.

26.6.1.- CONDUCTA TÍPICA.

26.6.1.1.- *Sujeto activo.*

26.6.1.2.- *Sujeto pasivo.*

26.6.1.3.- *Elemento subjetivo.*

26.7.- CONDUCCIÓN CON CONSCIENTE DESPRECIO POR LA VIDA DE LOS DEMÁS (CONDUCTORES “KAMICACES” U “HOMICIDAS”).

26.7.1.- CONDUCTA TÍPICA.

26.7.1.1.- *Sujeto activo.*

26.7.1.2.- *Sujeto pasivo.*

26.7.1.3.- *Elemento subjetivo.*

26.7.2.- CONSECUENCIAS ACCESORIAS DEL ARTÍCULO 384.

TEMA XXVI

TÍTULO: DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO.

B.- DESARROLLO:

26.- DELITOS CONTRA LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO. En España, al igual que sucediera en la mayoría de los países europeos, las primeras disposiciones legales con la finalidad de regular la seguridad del tráfico fueron exclusivamente de carácter administrativo, siendo su último y más conocido documento el *Código de la Circulación de 25 de diciembre de 1934*.

El paulatino incremento de vehículos de motor, con su correspondiente incidencia en la seguridad del tráfico rodado, junto al desarrollo a nivel de Derecho comparado de una progresiva reglamentación de las cuestiones conectadas con ella, dio lugar a que el legislador español publicara la conocida en su momento como “*Ley del Automóvil*” de 9 de mayo de 1950. ley derogada por la de “*Uso y Circulación de Vehículos a motor*” de 24 de diciembre de 1962.

La reforma parcial del Código Penal y de la Lecrim, operada el 8 de abril de 1967, estableció la estructura y una buena parte del contenido de las infracciones penales que examinamos.

En particular, el primero de ellos, el delito de “*conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas*”, que tomado de las anterior normativa, fue reformado al suprimirse el término “*manifiesta*” y exigirse sólo la constancia de la citada “*influencia*”.

El proyecto de 1992, al igual que el texto de 1994, mantenía una regulación muy similar a la actual, sancionando de forma expresa y autónoma por delito de “*desobediencia grave*” al conductor que se negare a someterse a la realización de las pruebas legalmente establecidas, dispuestas por sus agentes a propósito del delito de *conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas o estupefacientes*, precepto que se mantiene idéntico en el nuevo Código, de 23 de noviembre de 1995 (artículo 380), como posteriormente veremos.

Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial.

Preámbulo

... Una criticada ausencia era la conducción de vehículos por quienes hubieran sido privados, judicial o administrativamente, del derecho a hacerlo por pérdida de vigencia del mismo. Ciertamente que algunos casos podrían tenerse como delitos de quebrantamiento de condena o de desobediencia, pero no todos; por ello se ha considerado más ágil y preciso reunir todas esas situaciones posibles en un solo precepto sancionador.

Artículo único

Modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal

Primero. Se añade un último párrafo al artículo 47, con la siguiente redacción:

"Cuando la pena impuesta lo fuere por un tiempo superior a dos años comportará la pérdida de vigencia del permiso o licencia que habilite para la conducción o la tenencia y porte, respectivamente."

Segundo. Se modifica la rúbrica del Capítulo IV, del Título XVII, del Libro II, que tendrá la siguiente redacción:

"De los delitos contra la Seguridad Vial".

artículo 379, que queda redactado como sigue:

"1. El que condujere un vehículo de motor o un ciclomotor a velocidad superior en sesenta kilómetros por hora en vía urbana o en ochenta kilómetros por hora en vía interurbana a la permitida reglamentariamente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años.

2. Con las mismas penas será castigado el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro."

artículo 380, que queda redactado como sigue:

"1. El que condujere un vehículo a motor o un ciclomotor con temeridad manifiesta y pusiere en concreto peligro la vida o la integridad de las personas será castigado con las penas de prisión de seis meses a dos años y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta seis años.

2. A los efectos del presente precepto se reputará manifiestamente temeraria la conducción en la que concurrieren las circunstancias previstas en el apartado primero y en el inciso segundo del apartado segundo del artículo anterior."

artículo 381, que queda redactado como sigue:

"1. Será castigado con las penas de prisión de dos a cinco años, multa de doce a veinticuatro meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores durante un período de seis a diez años el que, con manifiesto desprecio por la vida de los demás, realizare la conducta descrita en el artículo anterior.

2. Cuando no se hubiere puesto en concreto peligro la vida o la integridad de las personas, las penas serán de prisión de uno a dos años, multa de seis a doce meses y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por el tiempo previsto en el párrafo anterior.

3. El vehículo a motor o ciclomotor utilizado en los hechos previstos en el presente precepto se considerará instrumento del delito a los efectos del artículo 127 de este Código."



artículo 382, que queda redactado como sigue:

"Cuando con los actos sancionados en los artículos 379, 380 y 381 se ocasionare, además del riesgo prevenido, un resultado lesivo constitutivo de delito, cualquiera que sea su gravedad, los Jueces o Tribunales apreciarán tan sólo la infracción más gravemente penada, aplicando la pena en su mitad superior y condenando, en todo caso, al resarcimiento de la responsabilidad civil que se hubiera originado."

artículo 383, que queda redactado como sigue:

"El conductor que, requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de las drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas a que se refieren los artículos anteriores, será castigado con la penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años."

Octavo. Se modifica el artículo 384, que queda redactado como sigue:

"El que condujere un vehículo de motor o ciclomotor en los casos de pérdida de vigencia del permiso o licencia por pérdida total de los puntos asignados legalmente, será castigado con la pena de prisión de tres a seis meses o con la de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días.

Las mismas penas se impondrán al que realizare la conducción tras haber sido privado cautelar o definitivamente del permiso o licencia por decisión judicial y al que condujere un vehículo de motor o ciclomotor sin haber obtenido nunca permiso o licencia de conducción." (el párrafo segundo del artículo 384 que esta subrayado, entra en vigor a partir del 1 de mayo de 2008)

artículo 385, que queda redactado como sigue:

"Será castigado con la pena de prisión de seis meses a dos años o a las de multa de doce a veinticuatro meses y trabajos en beneficio de la comunidad de diez a cuarenta días, el que originare un grave riesgo para la circulación de alguna de las siguientes formas:

1ª Colocando en la vía obstáculos imprevisibles, derramando sustancias deslizantes o inflamables o mutando, sustrayendo o anulando la señalización o por cualquier otro medio.

2ª No restableciendo la seguridad de la vía, cuando haya obligación de hacerlo."

Disposición adicional

Revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad

El Gobierno impulsará, de acuerdo con las administraciones competentes, una revisión de la señalización vial y de la normativa reguladora de los límites de velocidad, para adecuar los mismos a las exigencias derivadas de una mayor seguridad vial.

Disposición final tercera



Entrada en vigor

La presente Ley Orgánica entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado, salvo el párrafo segundo del artículo 384 del Código Penal, recogido en el apartado octavo del artículo único de esta Ley, que entrará en vigor el 1 de mayo de 2008.

4.- REGULACION LEGAL DE LA ALCOHOLEMIA Y LA CONDUCCION. ASPECTOS JURIDICOS.

Es tal la importancia que ha representado para el legislador la conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas, que ha tipificado esas conductas tanto en el ámbito administrativo como en el penal.

Administrativamente se establecen unos cauces para la prevención y sanción de estas conductas, a través de los Controles Preventivos de Alcoholemia por aquellas Policías encargadas de la vigilancia del tráfico ; Guardia Civil y Policía Local.

Penalmente el legislador considera punible y reprochable , **Artº 379.2:**

" Será castigado con penas de prisión de tres a seis meses o a la de multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de treinta y uno a noventa días, y, en cualquier caso, a la de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años, el que condujere un vehículo de motor o ciclomotor bajo la influencia de drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas o de bebidas alcohólicas. En todo caso será condenado con dichas penas el que condujere con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0'60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1'2 gramos por litro"

Existe acuerdo generalizado por la doctrina y jurisprudencia en cuanto a catalogar a estos delitos como de peligro abstracto.

CONCURSO CON EL DELITO DE TEMERIDAD MANIFIESTA DEL ARTº 380 CP, SEGÚN REFORMA 15/2003 de 30 Noviembre, que entró en vigor el 01/12/2007.

¿Qué límites son los establecidos ? Se tendrá que estar a lo que la jurisprudencia a establecido y que se puede determinar examinando el siguiente cuadro:

ALCOHOL EN LA SANGRE (g/1000cc)	EFFECTOS SOBRE UN BEBEDOR MODERADO DE TOLERANCIA NORMAL
0,2 0,1	Se siente bien. Mínimo o nulo efecto sobre su desempeño.
0,4 0,2	Capaz de "dejarse ir" socialmente, se siente "a tope". Ligeramente peligroso si conduce a gran velocidad.
0,6 0,3	El juicio queda disminuido. Incapaz de adoptar decisiones importantes. La conducción se hace temeraria.
0,8 0,4	Pérdida definitiva de la coordinación. Conducción peligrosa a cualquier velocidad.
1,0 0,5	Tendencia a perder el control sexual si no está demasiado adormilado. Torpeza de movimientos.
1,2 0,6	Delito en todo caso según L.O. 15/2007
1,6 0,8	Obviamente embriagado. Posiblemente agresivo. Incontrolado. Puede sufrir de pérdida posterior de memoria de los acontecimientos.
3,0 1,5	A menudo, incontinencia espontánea. Mínima capacidad de excitación sexual. Puede caer en coma.
5,0 2,5	Susceptible de morir si no recibe atención médica.

La segunda columna en rojo , valores en mlgr/litro aire espirado.

Bien , pues en relación con esta tabla no sería descabellado determinar que con una alcoholemia de **1 miligramo alcohol/litro de sangre espirado**, se estaría rebasando los límites establecidos por cuanto, se representa un grave riesgo para la salud del imputado y como no para el resto de usuarios si lleva en sus manos un vehículo de motor.

En este sentido, la simple reducción de los niveles o tasas permitidos para conducir no afecta ni altera al estado en que se encuentra el conductor ni a su capacidad o incapacidad para conducir. Esta capacidad es la misma con independencia de la tasa que establece el ordenamiento jurídico, ya que el hecho de que el legislador altere los niveles o tasas permitidos no convierte en embriagado a quien supera las mismas, si partimos de la base de que hay que atender no sólo al nivel de alcoholemia sino también al estado psico-físico en que se encuentra el conductor. Y ello sin perjuicio de que la lógica y la experiencia nos dicen que a mayor nivel de alcoholemia mayor incapacidad para controlar y dominar el vehículo.

Las tasas o niveles de alcoholemia no se pueden aplicar de manera automática para decidir si se ha cometido o no el delito y la prueba de alcoholemia constituye una prueba más, muy importante sin duda, pero no la única que nos permite determinar si el conductor del vehículo se halla o no en condiciones de utilizar el mismo con la debida y exigida seguridad para el resto de usuarios de las

vías. Por ello, la declaración testifical de los agentes que practican la prueba de alcoholemia se convierte en una prueba esencial para determinar que el autor del hecho se encontraba bajo el influjo de las sustancias expresadas en el artículo 379 del Código Penal.

En cuanto al Bien Jurídico Protegido, es la Seguridad del Tráfico, si bien según justifica un amplio sector de juristas, no resulta venturado afirmar, que por la falta de concreción de la expresión "Seguridad del Tráfico", se protege principalmente y de modo inmediato la vida y la integridad de las personas.

¿ Lugar ?

El RD 339/90 de 2 de Marzo, Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a motor y Seguridad Vial, en su Artº 2 deja claro: " Los preceptos de esta Ley serán aplicables en todo el territorio nacional y obligarán a los titulares y usuarios de las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, a los de las vías y terrenos, que sin tener tal aptitud, sean de uso común, y en defecto de otras normas, a los titulares de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.

No incurre en responsabilidad criminal, aquel que conduce su vehículo por una vía cerrada al público, como un camino de uso exclusivo privado, si bien puede complicarse la conducta de aquel que por el camino privado de una empresa circula bebido, cuando se utiliza por las personas que trabajan en ella.

Conducción.

En cuanto al concepto de conducción, se entiende que es atribuible a aquel quien maneja los mecanismos de la dirección de un vehículo a motor o ciclomotor para desplazarse de un punto a otro, es decir la acción de conducir ha de tener una cierta duración temporal y haber recorrido un determinado espacio (Sentencia T. Supremo 30 /mayo/66). Es preciso según ha declarado la jurisprudencia, que para que exista conducción, debe de ponerse en marcha el motor, desplazarse por impulsos (STS 15/Octubre de 1986, entre otras).

Tipo de vehículo.

La conducta típica de conducir se refiere textualmente a :

- Vehículo a motor.
- Ciclomotor.

Según Anexo II, Del Reglamento General de Vehículos, RD 2822/98 de 23 de Diciembre, BOE núm. 22 de 26 de Enero de 1999 por Vehículo de Motor : " *Vehículo provisto de motor para su propulsión.* "

El ciclomotor: *Es aquel vehículo de dos ruedas, tres o cuatro ruedas de cilindrada no superior a 50 cc., o motor eléctrico de potencia no superior a 4 Kwatios y cuya velocidad no excede de 45 Km/h*

Por analogía se incluyen los ciclomotores de tres ruedas y cuadriciclos ligeros, con idénticas características que los ciclomotores.

4.1.-CONDUCCION BAJO LA INFLUENCIA DE BEBIDAS ALCOHOLICAS.

El Artículo 21 del Reglamento General de Circulación, RD 1428/2003 de 21 de Diciembre, faculta a los agentes de la Autoridad encargados de la vigilancia del tráfico para someter a las pruebas de detección alcohólica:

1. Cualquier usuario de la vía o conductor de vehículo, implicado directamente como posible responsable en un accidente de circulación.
2. Quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes, manifestaciones que denoten o hechos que permitan razonablemente presumir que lo hacen bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
3. Los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna de las infracciones a las normas contenidas en el presente Reglamento.
4. Los que con ocasión de conducir un vehículo, sean requeridos al efecto por la autoridad o sus agentes dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia ordenados por dicha autoridad.

Por lo tanto, ante cualquiera de estas situaciones los conductores vendrán obligados a someterse a las pruebas de alcoholemia legalmente establecidas.

El problema surge en precisar cuando una persona que conduce un vehículo a motor o ciclomotor, tras haber consumido bebida alcohólicas, se puede afirmar que lo hace bajo la influencia de las mismas. Si atendemos a la transcripción literal del Artículo 12 de la LTSV RD 339/90 de 02 de Marzo : " *No podrá circular por las vías objeto de esta Ley el conductor de vehículos con tasas superiores a las que reglamentariamente se establezcan de bebidas alcohólicas*" Si con la última reforma legislativa los vehículos turismos particulares no pueden circular con una tasa de alcohol superior a 0'5 gramos por litro de sangre (0'25 miligramos por litro de aire espirado), todo aquel que rebase esa cantidad cumple el tipo del Artículo 379 del C.Penal.

Esta afirmación resulta improcedente, pues ese dato es el resultado de una prueba encaminada a determinar la tasa de alcoholemia, resultado válido y vinculante a efectos de sanción por la Jefatura de Tráfico, pero no escapa al criterio valorativo del Juez Penal pues lo que ha de probarse no es la tasa de alcohol en sangre sino ***la influencia de las bebidas alcohólicas en la conducción*** (en ese sentido SSTS de 29/11/84, 18/2/88, 22/02/91, y ST Constitucional 145/85 y 148/85).

También es de suma importancia además de demostrar la influencia del alcohol en la conducción ***que exista o se derive un riesgo para las personas o su integridad física***, pues en caso contrario no hay delito (STS 6/10/84, 22/02/91). No es necesario que se concrete el peligro causado (quien o quienes lo sufren), pero si debe de haberse creado un cierto riesgo.

4.2.- REQUISITOS Y VALOR PROBATORIO DEL TEST ALCOHOLOMETRICO.

LOS ANALISIS DE SANGRE ¿CONTRASTE O VALOR PROBATORIO?

Visto lo anterior, ¿qué valor probatorio tiene la prueba de la alcoholemia? ¿qué requisitos deben de darse?

→ Se trata de un acto voluntario, y no puede llevarse a cabo por compulsión sobre las personas (a la fuerza). La Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre introdujo un nuevo tipo penal, que dio lugar al Artº 383, el cual dice:

" El conductor que requerido por un agente de la autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia y la presencia de drogas tóxicas, estupefacientes y sustancias psicotrópicas, será castigado con las penas de prisión de seis meses a un año y privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores por tiempo superior a uno y hasta cuatro años "

Si bien esta obligación legal no debe concebirse en la sospecha de que quien no quiere someterse a la prueba, es porque se halla intoxicado por el alcohol, pues se estaría atacando al derecho a la presunción de inocencia.

- a) Es necesario efectuarla con aparatos de detección alcohólica mediante el análisis del aire alveolar, con resultado en miligramos de alcohol por litro de aire espirado. Actualmente Etilómetros evidenciales de la Jefatura Provincial de Tráfico marca Drager, modelos 7110 ARJK, cedidos a las Policías Locales, y aquellos del mismo tipo que figuran como dotación propia en sus Municipios.
- b) El sometido a examen debe de ser instruido del contenido del Artículo 23 del Reglamento General de Circulación 1428/03 de 21 de Diciembre cuando la primera prueba a la que se somete es positiva (superior a 0'25 ó 0'15 mlgr de alcohol por litro de aire espirado, según los casos) o aún dando resultado inferior se aprecian en el sujeto síntomas que hacen presumir que se encuentra bajo los efectos del alcohol. Artículo 23:
 - Se indica al implicado que se le va a someter para una mayor garantía, a *efecto de contraste*, a la práctica de una segunda prueba por procedimiento similar al que sirvió para efectuar la primera.
 - Advertir al sometido a examen que controle por sí o por terceros que entre la realización de la primera y la segunda prueba medie un tiempo mínimo de 10 minutos.
 - Se informará del derecho que tiene a formular alegaciones u observaciones , por sí mismo o por acompañante o defensor, consignándose por diligencia, así como a *contrastar* los resultados obtenidos mediante análisis de sangre, orina y otros análogos, que el personal facultativo estime más adecuados. El importe de dichos análisis correrán de su cargo cuando el resultado sea positivo. **NOTA** → Los análisis de orina quedan descartados para obtener resultados, al producirse alteraciones en las muestras durante su conservación.
 - **NOVEDAD**→ El importe de dichos análisis deberá ser previamente depositado por el interesado y con él se atenderá al pago cuando el resultado de la prueba de contraste sea positivo, siendo a cargo de los órganos periféricos del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico o de las autoridades municipales o autonómicas competentes cuando sea negativo, devolviéndose el deposito en este último caso. En breve se va realizar a la Consellería

competente, Diputación y Decanato de los Juzgados a los efectos de que determinen la cuantía a abonar, donde, cuando etc.

Ha de entenderse de la redacción del artículo 23 que tanto la segunda prueba a realizar como el sometimiento voluntario a extracción sanguínea *son pruebas de contraste*, es decir, no se pueden imponer y se realizarán sólo a petición del interesado. En la práctica la segunda prueba con etilómetro se realiza siempre como garantía para el sometido a examen y el contraanálisis por extracción sanguínea se deja a su voluntad. En cuanto al valor probatorio de estas pruebas decir que se entienden preconstituidas y para ser tenidas en cuenta como pruebas objeto de contradicción han de ser ratificadas y mantenidas en Juicio por quienes las hayan practicado. Si bien ya no es necesario la ratificación en juicio oral por parte de los agentes, como así se acuerda con la Lo 38/2002 de modificación de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos y faltas, siempre que se realicen todas las diligencias y se adjunten al atestado los certificados de homologación y calibrado de los etilómetros evidenciales. Pero es que ni en caso de negativa a someterse a las pruebas siempre que conste fehacientemente mediante las actas correspondientes, que el interesado ha sido informado de los derechos y obligaciones, acta de sintomatología, comparecencia policial, deseo expreso de negativa a someterse y reconocimiento médico del imputado no detenido, así como la información de derechos en su condición de imputado y las citaciones correspondientes. VER PROTOCOLO DE ACTUACION PARA JUICIOS RAPIDOS.

4.3.- NEGATIVA A EFECTUAR EL TEST ALCOHOLOMETRICO O IMPOSIBILIDAD FISICA.

Llegados a este punto *¿Qué sucede si el conductor requerido o usuario cualquiera de la vía implicado en accidente se niega a efectuar la prueba de detección mediante etilómetros y solicita como única prueba realizarse un análisis de sangre?*

Si estuviéramos ante una infracción de tipo administrativo, deberíamos de considerar que se niega y llevaría implícita una infracción, sin tener que recurrir al análisis de sangre, pues como ya se comentó se trata de una prueba de contraste.

Pero como el tema ahora tratado son Delitos contra la Seguridad Vial por influencia del alcohol como principal protagonista, estamos en la obligación de aceptar la petición del implicado, pues la prueba en el proceso penal no es una prueba tasada y todos los medios de prueba, ya sean directos, indirectos o indiciarios son utilizables (Circular 113/94 de la Direc. Gral. De Tráfico según Fiscalía Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de 30/08/94) y por lo tanto deben de quedar constancia en el cuerpo del sumario para que el Juez sentenciador pueda valorar en juicio oral todas y cada una de las pruebas, y es obligación de la Policía Judicial, en ese momento los agentes que efectúan Diligencias por Delitos contra la seguridad del Tráfico, hacer constar en sus atestados todas aquellas circunstancias favorables y desfavorables para el implicado, así si la extracción sanguínea puede aportar datos reveladores de su inocencia, habrá de realizarse.

En cuanto a la **imposibilidad física** de practicar una prueba válida con el etilómetro, ya sea por enfermedad – asmáticos, afectados por dolencias en el aparato respiratorio, en la cavidad bucal, etc. – por constitución física debilitada, incluso por lesiones graves en accidente de circulación, decir que aún cuando estos aparatos de precisión permiten el insuflado de aire de forma cómoda y poco sufrida para el sometido a examen, puede ocurrir (de forma excepcional) que sea imposible llevar a cabo el Test. En este caso Dice el Rgtº Gral. De Circulación RD 1428/2003 de 21 Diciembre Artº

22 determina que **el personal facultativo decidirá las que se hayan de efectuar**. No permite más comentarios el manifestar que cuando se produzca imposibilidad física a consecuencia de accidente de circulación con lesiones graves, si el implicado no da su consentimiento al no estar consciente corresponderá en ese caso al Juez de Guardia y familiares directos permitir la extracción en representación de la voluntad en esos momentos inexistente (por falta de conciencia) del lesionado.

4.4.- NEGATIVA A TODO SOMETIMIENTO.-

1º→ Ante la imposibilidad de determinar el grado de impregnación alcohólica, ni por el análisis del aire alveolar, ni por el análisis de la sangre, se deberá de recurrir a otras pruebas de carácter secundario, realizadas con seriedad, profesionalidad, y debidamente documentadas en el Atestado, con total objetividad, para que el juzgador pueda quedar convencido del estado de embriaguez y de la influencia en la conducción:

- a) Confección de un test en el que consten un variado número de datos sobre el estado físico del implicado : pupilas, comportamiento, expresión, pruebas de equilibrio, etc. Aunque hay que añadir que este test se considera de carácter complementario.
- b) En todo caso, el ebrio es siempre un paciente sujeto a una intoxicación, proceso que necesita de asistencia y diagnóstico. Su estado requiere de algo más que tratamiento policial, al encontrarse alterada su integridad sanitaria, estamos ante un enfermo, él cual debe de ser objeto en mayor o menor medida de atención facultativa. Por lo tanto se procederá a su traslado a Centro Sanitario Oficial, a los efectos de ser reconocido, pudiendo ser válido el Traslado del Médico a las Dependencias Policiales y allí tratarle. Si el sanitario se opusiera a dispensar su atención especializada, pudiera llevar aparejada, independientemente de una infracción de tipo administrativo, una responsabilidad criminal ante un supuesto delito de denegación de auxilio, debidamente circunstanciada en las diligencias judiciales.

Importante → Dada la imposibilidad de reproducción en el juicio oral tanto del Test Alcoholométrico, como del Análisis de Sangre, **estas pruebas deben de estar rodeadas de las máximas garantías de Seguridad**, pues sino se infringiría el derecho a la defensa del sometido a examen :

- 1.- Si no se informa de la segunda prueba de contraste y análisis de sangre, en los términos establecidos en el Rgtº Gral. De Circulación, Artº 23 (en ese sentido SsTC 3/10/85, 28/10/85, 30/10/85).
- 2.- Si el resultado de la prueba no aparece firmado por el interesado (STC de 28/10/85) L.E.Crim. Cuando se niegue a firmar, se expresará la razón mediante Diligencia.

4.5.- VALOR PROBATORIO:

Del Test Alcoholométrico:

Si se realiza con las formalidades legales establecidas en el RGC, para que pueda convertirse en un auténtico elemento probatorio no basta con reproducir el Atestado donde se recoge el desarrollo del test en el juicio oral, es necesario que sea reiterado y ratificado ante el órgano judicial, mediante la declaración testifical de los agentes que desarrollaron la prueba y los actuantes en su caso.



Del análisis de sangre:

Previamente a su consideración en juicio oral deben de cumplirse las formalidades establecidas en la Orden de 8 de Noviembre de 1996 del Instituto Nacional de Toxicología en cuanto al Instrumental, desinfección, cantidad de sangre a extraer, recipiente para la muestra y mantenimiento, método de análisis y Cadena de Custodia. Su valor probatorio vendrá determinado por la reproducción del informe del Instituto Anatómico Forense, reiterado y ratificado por el Perito o Especialista que realizó la prueba preconstituida imposible de reproducir en el juicio oral.

La simple lectura o reproducción oral del Atestado donde constan las pruebas preconstituidas (Test Alcoholom., Análisis de Sangre) no puede servir por sí misma como fallo condenatorio, al tener la consideración los Atestados según Artº 297 L.E.Crim. de meras Denuncias. (SsTC 28 y 30/10/85). No así desde que entró en vigor la modificación de la LECrim para el enjuiciamiento rápido de determinados delitos y faltas, **pues no es necesario la comparecencia de los actuantes en el Juicio a celebrar.** EXCEPCION.- Cuando en sede Judicial –Juzgados de Instrucción, por motivos de diversa índole no se celebra el Juicio en fecha señalada (no conformidad, responsabilidad civil compartida con el Consorcio u otros implicados y no comparecen en el juzgado, etc.) los funcionarios actuantes serán llamados para ser citados a Juicio en los Juzgados de lo Penal.



TEMA XXVII

TÍTULO: **CONSIDERACIONES PENALES EN EL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.**

A.- ESQUEMA:

27.- CONSIDERACIONES PENALES EN EL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

27.1.- LA IMPRUDENCIA.

27.2.- LA GRAVEDAD DE LA IMPRUDENCIA.

27.2.1.- La imprudencia como delito.

27.2.2.- La imprudencia como falta.

27.3.- CASO PARTICULAR DE LA FALTA CONTRA LAS PERSONAS.

27.4.- LA PRÁCTICA DE DILIGENCIAS POR INFRACCIONES PENALES.

27.4.1.- Constitución Española.

27.4.2.- Ley Orgánica del Poder Judicial.

27.4.3.- Ley Orgánica de Cuerpos y Fuerzas de Seguridad.

27.4.4.- Real Decreto 769/1987, de 19 de junio, sobre regulación de la Policía Judicial.

27.4.5.- Ley de Enjuiciamiento Criminal.

27.5.- EN CONCLUSIÓN.

27.5.1.- Se instruirán diligencias para su remisión al juzgado competente.

27.5.2.- Se instruirán diligencias para su remisión al juzgado competente.

27.5.3.- Se instruirán diligencias “a prevención”

TEMA XXVII

TÍTULO: **CONSIDERACIONES PENALES EN EL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.**

B.- DESARROLLO:

27.- CONSIDERACIONES PENALES EN EL ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN. El Código Penal de 1995, nos dice en su artículo 5, que “No hay pena sin dolo o imprudencia”.

Relacionado lo anterior con el concepto de accidente de tráfico (Libro de “Investigación de Accidentes de Tráfico”), considerado como aquel “suceso fortuito y eventual que altera el orden de las cosas, que involuntariamente origina daños en las personas u objetos”, y que en concordancia con el concepto normativo de accidente de tráfico (Orden de 18 de febrero de 1993, del Ministerio de Relaciones con las Cortes y de Secretaría del Gobierno) en el que ha de resultar “... Una o varias personas muertas o heridas, o sólo daños materiales ...”, podemos deducir en principio las siguientes cuestiones:

Primera.- *En el accidente de tráfico no cabe el dolo* (al menos el directo, entendido como tal cuando de manera consciente y querida, la voluntad del sujeto se dirige directamente al resultado propuesto), *y sí la imprudencia.*

Segunda.- Como *consecuencia del accidente de tráfico*, se ha de producir un resultado lesivo causante de muerte, lesiones o sólo daños materiales.

Analicemos estas cuestiones:

27.2.- LA GRAVEDAD DE LA IMPRUDENCIA. La imprudencia ha dejado de ser una tipología contenida en una cláusula general, recogida en el antiguo Código Penal, por la que se castigaba cualquier conducta imprudente que “de mediar dolo constituiría delito”, con el complemento que para las faltas contenían los artículos 586 y 600 del derogado Código Penal, para venir contemplada, ahora, de forma expresa respecto de cada figura que incrimina. De manera contundente se expresa el artículo 12 del nuevo Código Penal cuando dice: “Las acciones y omisiones imprudentes sólo se castigarán cuando expresamente lo disponga la Ley”.

La imprudencia tiene su esencia en “*la voluntad de una conducta peligrosa*” (Luzón Domingo), viniendo referida por la moderna jurisprudencia a “*la creación de un peligro jurídicamente desaprobado o, lo que es lo mismo, la infracción de un deber de cuidado*” (STS 653/94, de 26-3), de modo que la infracción imprudente está integrada “por los siguientes elementos:

- a).- Una acción inicial consciente y libre.
- b).- Un resultado lesivo, típicamente delictivo, no querido ni consentido por el sujeto.
- c).- Una relación de causalidad entre la acción y el resultado que permita la imputación objetiva de éste a la situación de riesgo creada por aquella.
- d).- La infracción de una norma de cuidado que impone dos deberes sucesivos:
 - 1.- El de advertir la inminencia y gravedad del peligro que suscita la propia conducta.
 - 2.- El de comportarse de acuerdo con los requerimientos que la situación de riesgo plantea, esto es, con la diligencia y prudencia exigida por la misma, siendo la gravedad de esta infracción la que abre la posibilidad de que la imprudencia sea calificada como simple o como temeraria” (STS 16-05-88).

(En la actualidad, imprudencia grave o imprudencia leve).

La gravedad de la imprudencia, “se resuelve en la intensidad de sus elementos estructurales, esto es:

- A.- El *elemento psicológico*: poder saber y poder evitar.
- B.- El *elemento normativo*: deber de cuidado exigible.”
(SSTS. 27-03-89 y 817/95, de 17-7).

27.2.1.- **La imprudencia como delito.**

A.- IMPRUDENCIA GRAVE (antes, imprudencia temeraria):

1.- Con resultado de MUERTE.

Artículo 142 CPO.- “El que por imprudencia grave *causare la muerte de otro ... reo de homicidio imprudente*, con la pena de prisión de uno a cuatro años ... cuando ... sea cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor ... se impondrá asimismo ... privación del derecho a conducir ... de uno a seis años”.

2.- Con resultado de LESIONES.

Artículo 152 CPO.- “El que por imprudencia grave *causare alguna de las lesiones ... (a otro, del artículo 147.1) ... (a otro, del artículo 149) ... (a otro, del artículo 150) ...* Cuando los hechos ... se hayan cometido utilizando un vehículo a motor, un ciclomotor ... se impondrá ... pena de arresto (147.1) ... pena de prisión (artículos 149 y 150) ... asimismo ... privación del derecho a conducir ... de uno a tres años.”

3.- Con resultado de DAÑOS.

Artículo 267 CPO.- “Los daños causados por imprudencia grave en cuantía superior a diez millones de pesetas ... pena de multa ... sólo serán perseguibles previa denuncia de la persona agraviada o de su representante legal. El Ministerio Fiscal también ... el perdón de la persona agraviada o de su representante legal extinguirá la pena o la acción penal, ...”.

En consecuencia, los demás daños causados por imprudencia (los de imprudencia leve o los daños que no superen los diez millones), son impunes.

Es decir, la cuantía ya no se determina por remisión a un genérico Seguro Obligatorio (el derogado Código Penal, en su artículo 600 establecía “Serán castigados ... los que por simple imprudencia, con infracción de los reglamentos, causen daños en las cosas cuyo importe exceda de la cuantía del Seguro Obligatorio” -redactado a partir de la LO 3/89, de modificación del Código Penal-)

27.2.2.- **La imprudencia como falta.**

A.- IMPRUDENCIA GRAVE:

1.- Con resultado de LESIONES.

Artículo 621.1 CPO.- “Los que por imprudencia grave causaren alguna de las lesiones previstas en el apartado 2 del artículo 147 ... pena de multa ...”.

B.- IMPRUDENCIA LEVE (antes, imprudencia simple con o sin infracción de reglamentos):

1.- Con resultado de MUERTE.

Artículo 621.2 CPO.- “Los que por imprudencia leve causaren la muerte de otra persona ... pena de multa ...”.

2.- Con resultado de LESIONES.

Artículo 621.3 CPO.- “Los que por imprudencia leve causaren lesión constitutiva de delito ... pena de multa ...”.

Si los hechos referidos en los puntos 1 y 2 anteriores se cometieran con vehículo de motor o ciclomotor, podrá imponerse la privación del derecho a conducirlos.

Las infracciones penadas en el artículo 621 CPO, sólo serán perseguibles mediante denuncia de la persona agraviada o de su representante legal (ofrecimiento de acciones).

3.- Con resultado de DAÑOS.

El Código Penal actual descriminaliza, cualquiera que sea la cuantía, las imprudencias leves con resultado de daños.

27.3.- CASO PARTICULAR DE LA FALTA CONTRA LAS PERSONAS.

A.- FALTA DE LESIONES:

Artículo 617.1 CPO.- “El que, por cualquier medio o procedimiento, causare a otro una lesión no definida como delito en este Código ... pena de arresto ...o multa ...”.

Es decir, toda lesión no tipificada como delito se convierte automáticamente en falta.

27.4.- LA PRÁCTICA DE DILIGENCIAS POR INFRACCIONES PENALES.

27.4.1.- CONSTITUCIÓN ESPAÑOLA. El artículo 126 de la Constitución establece que la Policía Judicial depende de los Jueces, Tribunales y del Ministerio Fiscal en sus funciones de averiguación del delito y descubrimiento y aseguramiento del delincuente, en los términos que la Ley establezca.

El mandato constitucional ha sido desarrollado por la Ley Orgánica del Poder Judicial y por la Ley Orgánica de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, manteniéndose no obstante la anterior regulación de la Ley procesal:

27.4.2.- LEY ORGÁNICA DEL PODER JUDICIAL. La función de la Policía Judicial comprende el auxilio a los Juzgados y Tribunales y al Ministerio Fiscal en la averiguación de los delitos y en el descubrimiento y aseguramiento de los delincuentes. Esta función competará, cuando fueren requeridos para prestarla, a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, tanto si dependen del Gobierno central como de las Comunidades Autónomas o de los Entes Locales, dentro del ámbito de sus respectivas competencias (artículo 443, LOPJ).

27.4.3.- LEY ORGÁNICA DE CUERPOS Y FUERZAS DE SEGURIDAD. Las funciones de Policía Judicial que se mencionan en el artículo 126 de la Constitución serán ejercidas por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado... (artículo 29, LOFCS).

27.4.4.- REAL DECRETO 769/1987, DE 19 DE JUNIO, SOBRE REGULACIÓN DE LA POLICÍA JUDICIAL. Las funciones generales de policía judicial corresponden a todos los miembros de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cualquiera que sea su naturaleza y dependencia, en la medida en que deben prestar la colaboración requerida por la Autoridad Judicial o el Ministerio Fiscal en actuaciones encaminadas a la averiguación de delitos o descubrimiento y aseguramiento de delincuentes, con estricta sujeción al ámbito de sus respectivas competencias, y sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 283 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal (artículo 1).

Todos los componentes de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, cualquiera que sea su naturaleza y dependencia, practicarán por su propia iniciativa y según sus respectivas atribuciones, las primeras diligencias de prevención y aseguramiento así que tengan noticia de la perpetración del hecho presuntamente delictivo, ... (artículo 4).

27.4.5.- LEY DE ENJUICIAMIENTO CRIMINAL. La Policía Judicial tiene por objeto y será obligación de todos los que la componen, averiguar los delitos públicos que se cometieren en su territorio o demarcación; practicar, según sus atribuciones, las diligencias necesarias para comprobarlos y descubrir a los delincuentes, y recoger todos los efectos, instrumentos o pruebas del delito de cuya desaparición hubiere peligro, poniéndose a disposición de la Autoridad Judicial.

Si el delito fuera de los que sólo pueden perseguirse a instancia de parte legítima, tendrá la misma obligación expresada en el párrafo anterior, si se les requiere al efecto (artículo 282, LECrim.).

Constituirán la Policía Judicial y serán auxiliares de los Jueces y Tribunales competentes en materia penal y del Ministerio Fiscal, quedando obligados a seguir las instrucciones que de aquellas autoridades reciban a efectos de la investigación de los delitos y persecución de los delincuentes, todos aquellos que recoge el no revisado artículo 283, LECrim.

Inmediatamente que los funcionarios de Policía Judicial tuvieren conocimiento de un delito público, o fueren requeridos para prevenir la instrucción de diligencias por razón de algún delito privado, lo participarán a la Autoridad Judicial o al representante del Ministerio Fiscal, si pudieren hacerlo sin cesar en la práctica de las diligencias de prevención (artículo 284, LECrim.)

27.5.- EN CONCLUSIÓN.

27.5.1.- SE INSTRUIRÁN DILIGENCIAS *PARA SU REMISIÓN AL JUZGADO COMPETENTE*, por obligación legal, como componentes de la Policía Judicial, con ocasión de hechos (accidentes de circulación) que tengan la consideración de IMPRUDENCIA GRAVE con RESULTADO DE MUERTE (artículo 142, CPO), o con RESULTADO DE LESIONES (las recogidas en los artículos 147.1, 149 y 150, del CPO).

En ambos supuestos, MUERTE o LESIONES, y en puridad legal, deberán haberse producido a “otra persona”, es decir, a persona distinta del autor de los hechos que motivan las actuaciones, no obstante, considero, *deben instruirse diligencias, sobre todo en el caso de muerte.*

27.5.2.- SE INSTRUIRÁN DILIGENCIAS *PARA SU REMISIÓN AL JUZGADO COMPETENTE*, con ocasión de hechos (accidentes de circulación) que tengan la consideración de:

1.- IMPRUDENCIA GRAVE con resultado de LESIONES que se recogen en el artículo 147.2, del CPO.(artículo 621.1, CPO).

2.- IMPRUDENCIA GRAVE con resultado de DAÑOS en cuantía superior a diez millones de pesetas, artículo 267 CPO.

3.- IMPRUDENCIA LEVE con resultado de MUERTE (artículo 621.2, CPO).

4.- IMPRUDENCIA LEVE con resultado de LESIONES constitutivas de delito (artículo 621.3, CPO).

En dichos supuestos, MUERTE, LESIONES o DAÑOS en cuantía superior a diez millones, deberán haberse producido a “otra persona”, es decir, a persona distinta del autor de los hechos que motivan las actuaciones.

En todos los casos del punto 27.5.2., “*sólo serán perseguibles previa denuncia de la persona agraviada o de su representante legal*”(de ahí la posible consideración como diligencias “a prevención”). Por todo lo anterior, es necesario que, en estos casos, se instruyan diligencias “convencionales” (propias de Policía Judicial) y se remitan al Juzgado correspondiente (no se archivarán en las Unidades hasta que sean requeridas por la Autoridad Judicial, -previa Querrela del perjudicado o representante legal, o materialización de este derecho a través del Ofrecimiento de Acciones-).

Con respecto al OFRECIMIENTO DE ACCIONES cabe decir que:

“*De todo delito o falta nace acción penal ... y puede nacer también acción civil para la restitución de la cosa, la reparación del daño y la indemnización de perjuicios causados por el hecho punible*” (artículo 100, LECrim).

“*En el caso de recibirse declaración al ofendido que tuviese la capacidad legal necesaria, se le instruirá del derecho que le asiste para mostrarse parte en el proceso y renunciar o no a la restitución de la cosa, reparación del daño e indemnización del perjuicio causado por el hecho punible. Si no tuviese capacidad legal, se practicará igual diligencia con su representante ...*” (artículo 109, LECrim).

“*Los perjudicados por un delito o falta que no hubieren renunciado a su derecho, podrán mostrarse parte en la causa si lo hicieren antes del trámite de calificación del delito, y ejercitar las*



acciones civiles y penales que procedan, o solamente unas u otras, según les conviniere, ...”
(Artículo 110, LECrim).

27.5.3.- SE INSTRUIRÁN DILIGENCIAS “A PREVENCIÓN” *para su archivo en la Unidad*, en los demás casos, que han quedado despenalizados y ello en orden al esclarecimiento de hechos concretos que pueden ser el origen de reclamaciones sobre responsabilidad administrativa, pues estas se instruyen para determinar las circunstancias concurrentes en los accidentes de circulación y que individualmente consideradas son actuaciones administrativas sujetas, primariamente, a la Ley 30/92, y que secundaria e indefectiblemente, los interesados y los que acrediten un interés legítimo y directo, podrán utilizar en materia Civil, si previa aportación de las partes al proceso, el Juez lo considera y solicita la práctica pericial a la Fuerza Instructora (entrega de las Diligencias “A Prevención”).

TEMA XXVIII



TÍTULO: EL ATESTADO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

A.- ESQUEMA:

28.- EL ATESTADO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

28.1.- INTRODUCCIÓN.

28.1.1.- Normas sobre la confección de diligencias, en general.

28.2.- PRINCIPALES DILIGENCIAS.

28.2.1.- Diligencia de *recepción de la comunicación y traslado o diligencia de conocimiento y comparecencia.*

28.2.2.- Diligencias con respecto a fallecidos.

28.2.3.- Diligencia de *determinación del grado de impregnación alcohólica .*

28.2.3.1.- *Resultado negativo.*

28.2.3.2.- *Resultado positivo.*

28.2.4.- Diligencia de *negativa a someterse a las pruebas.*

28.2.5.- Diligencia de *sintomatología externa.*

28.2.6.- Diligencia de *extracción de sangre.*

28.2.7.- Diligencia de *inspección ocular.*

28.2.8.- Diligencia de *comparecencia (manifestación).*

28.2.9.- Diligencia de *parecer e informe.*

28.2.10.- Diligencia de *entrega.*



TEMA XXVIII

TÍTULO: EL ATESTADO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

B.- DESARROLLO:

28.- EL ATESTADO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

28.1.- INTRODUCCIÓN. La gran especialización técnica de la Policía Judicial actual, que la han convertido realmente en una Policía Científica, hace que los documentos en los que plasma sus actuaciones tengan un contenido muy rico desde el punto de vista procesal, cuyo valor a efectos sobre todo probatorios suele ser decisivo en la fundamentación de las sentencias de condena.

No siendo, sin embargo, ni autoridad judicial ni fiscal, la LECRIM, muy anticuada en este tema, no ha previsto que la documentación policial relativa a actos de investigación penal, que hoy es ciertamente compleja, tiene diferente valor y alcance. De ahí que la Jurisprudencia, tanto la del TS como la del TC, hayan precisado estas cuestiones.

El atestado policial es el documento que contiene la investigación (entendida como conjunto y no como unidad) realizada por la Policía Judicial respecto a un hecho aparentemente criminal, sea de la naturaleza que sea.

El atestado debe ser remitido al Juez Instructor competente, con copia al Fiscal (art. 789.1 LECRIM), y, en principio, tiene valor de denuncia, según el art. 297, párrafo primero de la LECRIM, pero esta declaración legal, es decir, bien poco.

Los atestados, por tanto, pueden tener muy diversos orígenes o fundamentos, pero si tomamos como ejemplo el atestado policial que se levanta con ocasión de un accidente de tráfico cuyo conductor presenta signos externos evidentes de alcoholemia (delito de conducción de vehículo de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas del art. 379 CP), por ser el de más frecuente utilización práctica quizás, podemos extraer un contenido homogéneo importante.

Así, observamos que un atestado completo respecto a dicho delito debería constar de los siguientes documentos y declaraciones:

- 1.º) Documento que identifica al agente que instruye el atestado por accidente de circulación.
- 2.º) Acta de información de derechos previa a la prueba de alcoholemia.
- 3.º) Diligencias de inspección ocular del lugar del accidente, con indicación en su caso de los nombres de los testigos presenciales.
- 4.º) Diligencias de manifestación e identificación del conductor (permiso de conducir, de circulación, seguros, etc.).
- 5.º) Diligencias de identificación administrativa de otros posibles conductores implicados (permiso de conducir, de circulación, seguros, etc.).
- 6.º) Diligencias para hacer constar los datos del peatón atropellado, en su caso, con indicación del hospital al que ha sido trasladado.
- 7.º) Diligencias para hacer constar los datos del ocupante del vehículo, en su caso.
- 8.º) Diligencias para hacer constar los daños causados.
- 9.º) Diligencias de apreciación de la forma de producirse el accidente.
- 10.º) Diligencia de inmovilización del vehículo, en su caso.

11.º) Acta de alcoholemia y, en su caso, acta de información de derechos por haberse negado el conductor a la prueba de alcoholemia.

12.º) Declaración del conductor posterior a la práctica del test de alcoholemia (circunstancias previas al accidente, v.gr., cuánto ha bebido, fumado, dormido, etc., dándosele oportunidad de que manifieste todo lo que tenga por conveniente).

13.º) Finalmente, diligencia de entrega del atestado en el Juzgado de Guardia correspondiente, con copia al Ministerio Fiscal.

Este contenido, que en España puede incluir, además, un parte resumen a efectos estadísticos, e información complementaria en diferentes idiomas ante el carácter cosmopolita de nuestro país, tiene indudablemente diferente valor. Por ello, la Jurisprudencia ha precisado las siguientes cuestiones:

a) El atestado tiene valor de denuncia, como hemos indicado, de manera que cumple la función de ser acto de iniciación del proceso penal (declaración que ha formulado el TC desde su primera Sentencia, la 31/1981, de 28 de julio, y ha reiterado luego constantemente, ver v.gr., la S 173/1997, de 14 de octubre; y también el Tribunal Supremo, por ejemplo, en su S de 7 de marzo de 2001).

b) Para que el valor de acto de iniciación se transforme en valor probatorio, es decir, para que el atestado se convierta en prueba de cargo, el miembro de la Policía Judicial que lo redactó tiene que declarar en el juicio oral ante el tribunal sentenciador, reiterándolo y ratificándolo. El Policía es así en el proceso penal **testigo** (ver S TC 173/1985, de 16 de diciembre; y SS TS de 10 de diciembre de 1986, RA 7873; y de 18 de enero de 1988).

c) En cuanto al contenido estricto de los atestados, la importantísima S TS de 23 de enero de 1987, ha hecho las siguientes distinciones:

c.1.ª) Cuando se trata de opiniones o informes no cualificados de la Policía Judicial, de las declaraciones de los imputados, aunque se les haya instruido de sus derechos constitucionales y hayan gozado de la asistencia de abogado, de declaraciones de testigos, de diligencias de identificación o de reconocimiento, en rueda o fuera de ella, o de otras diligencias semejantes, efectivamente, no se les puede atribuir por sí solas otro valor que el de meras denuncias.

c.2.ª) Cuando se trata de dictámenes o de informes dictados por Gabinetes de los que actualmente dispone la Policía (Gabinetes de Policía Científica), tales como los de dactiloscopia, identificación, análisis químicos, balísticos y otros análogos, tendrán, al menos, valor de dictámenes periciales, especialmente si se ratifican en presencia judicial, durante las sesiones del juicio oral y con la posibilidad de que las partes puedan dirigir observaciones u objeciones o pedir aclaraciones a los miembros de los referidos Gabinetes.

c.3.ª) Finalmente, tratándose de diligencias objetivas y de resultado incuestionable, como la aprehensión “in situ” de los delincuentes, los supuestos en que éstos sean sorprendidos en situación de flagrancia o de cuasiflagrancia, la ocupación y recuperación de los efectos e instrumentos del delito, armas, drogas o sustancias estupefacientes, efectos estancados o prohibidos, entrada y registro en lugar cerrado y lo que se hallara durante el transcurso de los mismos, siempre que mediara mandamiento judicial o asentimiento del morador o del que tiene derecho a excluir (para los supuestos de seguridad ciudadana, ver infra), o de otros supuestos semejantes, el valor que debe atribuírsele es el de verdaderas pruebas (documentales o periciales, añadimos nosotros, sin perjuicio de la testifical del agente), sometidas como las demás al principio de libre valoración establecido en los arts. 717 y 741, I LECRIM. Sobre su valor documental, ver específicamente la S TS de 10 de noviembre de 2000.

El art. 76 LTraf, para los supuestos específicos en que intervengan los agentes con competencias en materia de circulación vial, añade que las denuncias efectuadas por los mismos harán fe, salvo prueba en contrario, respecto de los hechos denunciados, sin perjuicio del deber de aquellos de aportar todos los elementos probatorios que sean posibles sobre el hecho denunciado.



La Jurisprudencia, sin embargo, con buen criterio, hace caso omiso de esta vinculación probatoria, porque conforme a los preceptos de la LECRIM acabados de citar, todas las pruebas, absolutamente todas, se valoran por los tribunales penales libremente.

28.1.1.- NORMAS SOBRE LA CONFECCIÓN DE DILIGENCIAS, EN GENERAL.

A.- SIGLAS: Las utilizaremos cuando, previamente y con ocasión de la primera vez que las usemos, se cite su lectura literal y completa, y se diga a continuación una frase similar a “*en lo sucesivo ...*”; por ejemplo: Jefatura Provincial de Tráfico, en lo sucesivo JPT.

B.- ABREVIATURAS: Utilizaremos las reconocidas por la Real Academia Española de la Lengua, y nunca construcciones más o menos parecidas.

C.- UTILIZACIÓN DE LAS EQUIS: Generalmente, en diligencias donde se deje un reducido espacio en blanco para responder a preguntas cortas, que nos induzca a pensar que se pretende se haga constar una “x”. No debemos utilizar ésta, sino los monosílabos SI o NO, que dan un contenido más preciso, afirmativo o negativo, a la cuestión planteada.

D.- FIRMA: Principio de toda diligencia: debe ser firmada, o invitar a ello, por todos los intervinientes en la misma.

E.- TIPO DE COLISIÓN: En general, y concretamente en la portada, y primeras reseñas, o en la descripción del accidente, no se deben utilizar expresiones como “colisión del ... *contra* el ...”, pues parece implícita una carga de responsabilidad añadida sobre el primer vehículo, respecto al segundo. Utilizaremos expresiones como “... *con* ...”, o “... *entre* ...”.



28.2.- PRINCIPALES DILIGENCIAS QUE INTEGRAN EL ATESTADO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN.

ATESTADO INSTRUIDO POR ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN

28.2.1.- DILIGENCIA DE RECEPCIÓN DE LA COMUNICACIÓN Y TRASLADO O DILIGENCIA DE CONOCIMIENTO Y COMPARECENCIA.

Folio núm. ____

DILIGENCIA DE CONOCIMIENTO Y COMPARECENCIA:

D. _____, (_____), (a) _____ perteneciente a _____, con la especialidad de _____, por medio del presente Atestado y en calidad de Instructor, hace constar:

Que a las ___ horas, del día ___ de _____ de 200_, tuvo conocimiento por medio de (b), de haber ocurrido un accidente de circulación en la calle _____ de la localidad de _____ (_____), Partido Judicial de _____, que al parecer consistía en: (c) _____, por lo que acto seguido, y acompañado como Secretario del _____, D. _____, (_____), perteneciente a la misma Unidad, se trasladó al citado lugar con el vehículo oficial adjudicado al servicio, personándose en el mismo a las ___ horas del día ___.

En el momento de la comparecencia, se encontraban en el lugar reseñado _____ (d), habiéndose producido las siguientes modificaciones _____ (e).

Una vez comprobada la veracidad de los hechos, se da comienzo a las presentes diligencias, encaminadas a la averiguación de las causas del accidente.

Y, para que conste, se extiende la presente diligencia, que firma el Instructor en _____, a las ___ horas del día _____ de _____ de 200____, de lo que como Secretario CERTIFICO.

NOTAS:

a.- Identificación del Instructor y auxiliar o Secretario: haremos constar la categoría profesional, número de funcionario y destino. Cuando se desee, nombre y apellidos seguido del número del DNI entre paréntesis (3.333.333).

b.- Reseñar el medio por el que se ha tenido conocimiento de la noticia y los datos de las personas que la han participado (al efecto se puede confeccionar una Hoja Tipo con los datos de recepción de llamadas, en las que se anotará, si los facilita, dichos datos), así como los de aquel que la haya recibido, si es distinto del Instructor o Secretario.

c.- Indicar la primera versión, o un adelanto sobre la clase o tipo de accidente de que se trate, deducido de la comunicación que se reciba. Ejemplo: salida de vía, alcance, dos vehículos implicados, accidente con heridos. etc.

Conocimiento de los hechos: generalmente, no tendremos en la primera noticia, datos suficientes como para en la primera diligencia, hacer mención a la clase de accidente con cierta precisión, pues ello llevaría consigo, precisamente una "imprecisión". Por ejemplo: no es necesario, en esta diligencia, decir si es embestida, frontal excéntrica, etc, pues sería suficiente decir, simplemente colisión, choque, salida de vía, o únicamente, en el caso más extremo, accidente de circulación, en el que se encuentra implicado tal o cuales vehículos.

Fuga de vehículos: si son palabras textuales, utilizadas por algún participante en el accidente (testigos en general), se reflejará de forma literal, y siempre entre comillas. Si lo contamos nosotros, como consecuencia de los averiguado en la investigación (por mínima que sea ésta), debemos decir, según casuística:

1. "Ausentarse del lugar, sin que conste que se ha identificado o prestado auxilio a los heridos ..."
2. "Supuesto delito de Omisión ..."



- d.- Citar a las personas que se encontrasen en el lugar a la llegada de los instructores: Agentes del mismo Cuerpo, o de otro Cuerpo distinto; testigos, bomberos, Samur, agentes de seguros, etc.
- e.- Reseñar las modificaciones habidas respecto a la posición final de las personas, vehículos, objetos, etc. Respecto a heridos, citar si han sido evacuados.

28.2.2.- DILIGENCIAS CON RESPECTO A FALLECIDOS.

En caso de la existencia de algún cadáver, se practicarán las siguientes diligencias:

- Dando cuenta al Juzgado.
- Identificación del cadáver, y cuando proceda, “traslado a lugar adecuado”.
- Levantamiento del cadáver.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DANDO CUENTA AL JUZGADO

En _____, a las __ horas, del día __ de _____ de 200__, por el Instructor se procede a dar cuenta al Juzgado de Instrucción de _____, por medio de _____, de la ocurrencia de un accidente de circulación con el resultado de _____, siendo recogida la comunicación por D./D^a. _____.

Dicha comunicación queda anotada en el Libro Oficial de _____, perteneciente a la Unidad de _____, con el número de registro _____.

Y, para que conste, se extiende la presente diligencia, que firma el Instructor en el lugar, hora y día antes consignados, de lo que como Secretario CERTIFICO.



NOTAS:

1. Al dar cuenta al Juzgado de la existencia de uno o varios fallecidos en el accidente de tráfico, reseñaremos quien certifica la defunción (médico, Forense, etc...), o mediante qué signos externos se supone el óbito (por ejemplo: desmembración importante, cortes vitales, ...)
2. Debemos decir, y por tanto no omitiremos, el lugar donde se encuentra; por ejemplo: "... se encuentra en ... (la vía, en el tanatorio, en el Hospital de ..., etc)."
3. En general, en los accidentes de tráfico, el Juez puede decidir si procede o no a la autopsia.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN DEL CADÁVER

En _____, a las __ horas del día __ de _____ de 200__, por el Instructor y Secretario y en presencia de los testigos D. _____, D.N.I. núm. _____, y D. _____, D.N.I. núm. _____, se procedió a la identificación del cadáver, mediante el D.N.I., hallado en _____, resultando ser D. _____, nacido el día __ de _____ de 19__, en _____, hijo de _____ y de _____, con domicilio en _____, calle _____, núm. __.
D.N.I. núm. _____, expedido en _____ con fecha _____.

El cadáver se hallaba situado en (a) _____, en la posición _____, apreciándose las siguientes heridas o lesiones (b) _____.

Sus ropas presentan el siguiente estado _____. Tras proceder a tomar fotografías, de situación y detalle, se señala su ubicación. En la diligencia de Inspección Ocular se describen, en detalle, la posición del cadáver con respecto al vehículo y demás señales, marcas y circunstancias.

Y, para que conste, se pone por diligencia que firman los testigos, después de leerla por sí, en prueba de conformidad, en unión del Instructor en el lugar, hora y día consignados al comienzo de esta diligencia y de mí el Secretario que CERTIFICO.

NOTAS:

a.- Ubicación del cadáver: hemos de situarlo, además de por los puntos fijos, con respecto a la vía y al vehículo que utilizaba. Por ejemplo: "se encontraba en el carril derecho, sentido ... (según el sentido de la Inspección Ocular), próximo a la



línea del borde exterior del citado carril, y en la zona inmediatamente posterior a la posición final del vehículo, en el mencionado sentido.”

b.- En el caso de que proceda, se hará constar lo que sigue: “Como consecuencia de encontrarse el cadáver interceptando la vía pública, con peligro para el resto de usuarios de la misma, en virtud de lo dispuesto en el Art. 786, Segunda b) de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, actualizado por la Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre, por la fuerza instructora se procede al traslado del mismo a _____, por considerarse éste el más próximo y más idóneo, dentro de las circunstancias que concurren.”

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN DEL CADÁVER

En el lugar del accidente, a las ___ horas, del día ___ de _____ de 200___, el Instructor que suscribe, por medio de la presente diligencia hace constar:

Ante la inexistencia de testigos conocedores de la personalidad del fallecido, y mediante su Documento Nacional de Identidad, hallado en _____, se procede a la identificación del cadáver, resultando llamarse D. _____ (_____), nacido el ___ de _____ de 19___, hijo de _____ y de _____, natural de y vecino de _____, con domicilio en _____, D.N.I. núm. _____ expedido en _____ con fecha _____.

El cadáver se hallaba situado en (a) _____, en la posición _____, apreciándose las siguientes heridas o lesiones (b) _____.

Sus ropas presentan el siguiente estado _____. Tras proceder a tomar fotografías, de situación y detalle, se señala su ubicación. En la diligencia de Inspección Ocular se describen, en detalle, la posición del cadáver con respecto al vehículo y demás señales, marcas y circunstancias.

Y, para que conste, se pone por diligencia, que firma el Instructor en el lugar, hora y día consignados al comienzo de esta diligencia, de lo que como Secretario CERTIFICO.



NOTAS:

Las mismas de la diligencia anterior.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE IDENTIFICACIÓN DEL CADÁVER

En el lugar del accidente, a las ___ horas, del día ___ de _____ de 200___, por el Instructor y Secretario y en presencia de los testigos conocedores de la personalidad del fallecido, en calidad de (familiares, amigos, vecinos, ...), llamados D. _____ (_____), y D. (_____), vecinos ambos de la localidad de _____ (_____), se procede a la identificación del cadáver mediante su D.N.I., hallado en (a) _____.

Resultando ser D. _____, nacido el día ___ de _____ de 1.9___, hijo de _____ y de _____, natural de _____ y vecino de _____, con domicilio en, D.N.I. núm. _____, expedido en _____ con fecha _____.

EN EL CASO DE QUE PROCEDA, SE HARÁ CONSTAR LO QUE SIGUE:

Como consecuencia de encontrarse el cadáver interceptando la vía pública, con peligro para el resto de usuarios de la misma, en virtud de lo dispuesto en el Art. 786, Segunda b), de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, actualizado por la Ley Orgánica 7/1988, de 28 de diciembre, por la fuerza instructora se procede al traslado del mismo a (b) _____, por considerarse éste, el más próximo y más idóneo, dentro de las circunstancias que concurren.

El cadáver, tras el accidente, se encontraba situado en (c) _____

Son tomadas fotografías de su posición, antes de trasladarlo al lugar indicado, para cotejar su posición inicial, tras la actualización del evento.

Y, para que conste, se pone por diligencia, que firman los testigos, una vez leída por sí, y en prueba de su conformidad, en unión del Instructor, en el lugar, hora y día consignados al inicio de la misma, y de mí el Secretario que CERTIFICO.



NOTAS:

- (a).- Describir el lugar donde fue hallado el documento identificativo.
- (b).- Describir el lugar a donde se traslada momentáneamente.
- (c).- Describir la situación y posición en que se encontraba el cadáver, antes de ser trasladado, por razones extraordinarias.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE LEVANTAMIENTO DEL CADÁVER.

En _____, a las ___ horas del día ___ de _____ de 200___, personados en el lugar del accidente el Ilmo. Señor Juez de Instrucción de _____ D. _____ y el Médico Forense D. _____, éste certifica la muerte de D. _____, cuya filiación completa figura en la diligencia de identificación del cadáver, como consecuencia de las lesiones producidas en el accidente (*describir las que sean patentes*), disponiendo la Autoridad Judicial el levantamiento del cadáver, y su traslado a _____, así como que los instructores continúen las presentes diligencias.

Y, para que conste, se pone por diligencia, que firma el Instructor, de lo que como Secretario CERTIFICO.

NOTA: Lo importante de la diligencia de identificación del cadáver, ante los muchos supuestos que se nos pueden presentar, y tras señalar dónde se realiza, día y hora, es hacer constar la forma en que se ha procedido a la identificación, detallando los medios de los que nos hemos valido, y la circunstancia de si, por motivos extraordinarios, ha sido necesario el traslado momentáneo del cadáver a un lugar más idóneo, en cuyo caso habría que hacer constar que se han tomado las fotografías, y se han realizado las marcas oportunas en el lugar que inicialmente ocupaba antes de su movimiento.

28.2.3.- DILIGENCIA DE DETERMINACIÓN DEL GRADO DE IMPREGNACIÓN ALCOHÓLICA .

28.2.3.1.- *Resultado negativo.*

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA

En el lugar del accidente, a las ___ horas del día de autos, el Instructor que suscribe, por medio de la presente diligencia hace constar:

Que se dan inicio las actuaciones conducentes a realizar la **PRUEBA DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA**, al conductor del vehículo implicado en el accidente, clase _____, marca, modelo _____, matrícula _____, D. _____, DNI núm. _____. (Si no se trata del conductor del vehículo, se pondrá la calidad en la que actúa el muestreado: usuario, peatón, etc).

De acuerdo con lo establecido en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de Marzo, en su artículo 12, y el R.D. 13/92, Reglamento General de Circulación, artículo 20, y siguientes, se le INFORMA:

* Que se le va a someter a la prueba de detección de posible intoxicación por alcohol por Accidente.

* Que esta prueba es VOLUNTARIA, si bien todos los conductores y usuarios de la vía, cuando se hallen implicados en un accidente de circulación, quedan OBLIGADOS a someterse a las pruebas legalmente establecidas (Art. 12 del texto articulado).

* Que la negativa, **como conductor**, podría comportar la comisión de un DELITO DE DESOBEDIENCIA GRAVE contenido en el artículo 380 del Código Penal (Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre), castigado con la pena de PRISIÓN, de 6 meses a 1 año, según el artículo 556, del citado texto legal.

* Que la negativa, **como posible responsable del accidente de circulación**, podría comportar una INFRACCIÓN ADMINISTRATIVA MUY GRAVE, recogida en el artículo 21 del R.D. 13/92, de 17 de enero, por el que se aprueba el R.G.C., sancionada con multa de 50.000 pesetas (Ley 5/97, de 24 de marzo).

* Que si el resultado fuera positivo, tiene derecho a someterse a una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al utilizado para la primera, a efectos de contraste.



* Que para evitar posibles distorsiones en el resultado de la prueba, es aconsejable que entre la realización de ambas, permanezca sin comer, beber, fumar, ni realizar ejercicio físico alguno.

* Que tiene derecho a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes, o testigos presentes, que entre la realización de la primera y segunda prueba, medie un tiempo mínimo de 10 minutos.

Folio núm. _____

* Que tiene derecho a contrastar los resultados obtenidos mediante los análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del Centro Médico al que sea trasladado, estime más adecuados. El importe de dichos análisis correrá a su cargo, cuando el resultado sea positivo, y de los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico, cuando sea negativo. A lo que responde que _____ desea contrastar dichos resultados.

* Que tiene derecho a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí mismo o por medio de un acompañante o defensor, si lo tuviere.

RESULTADO DE LAS PRUEBAS.

Se procede a realizar la primera prueba con el etilómetro de precisión marca _____, modelo _____, número _____, calibrado por el organismo oficial _____, por un período de UN año, finalizando el día ___ de _____ de 200__.

1ª PRUEBA.- Hora: _____; miligramos de alcohol por litro de aire espirado: _____ .

Y, para que conste, se extiende la presente diligencia, que es firmada en el lugar, hora y fecha al principio consignados, por la persona muestreada y el Instructor, de lo que como Secretario CERTIFICO.



28.2.3.2.- *Resultado positivo.*

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA.

En el lugar del accidente, a las ___ horas del día de autos, el Instructor que suscribe, por medio de la presente diligencia hace constar:

Que se dan inicio las actuaciones conducentes a realizar la **PRUEBA DE DETECCIÓN ALCOHÓLICA**, al conductor del vehículo implicado en el accidente, clase _____, marca, modelo _____, matrícula _____, D. _____, DNI núm. _____. (Si no se trata del conductor del vehículo, se pondrá la calidad en la que actúa el muestreado: usuario, peatón, etc).

De acuerdo con lo establecido en el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1.990, de 2 de Marzo, en su artículo 12 y el R.D. 13/1.992, Reglamento General de Circulación, artículo 20 a 26, y el Real Decreto 2282/1998, de 23 de Octubre, por el que se modifican los arts. 20, apartado 1, y 23, apartado 1, del citado texto legal, **SE REQUIERE A DICHO CONDUCTOR PARA QUE SE SOMETA A LA PRUEBA DE DETERMINACIÓN DEL GRADO DE IMPREGNACIÓN ALCOHÓLICA POR EL MÉTODO DEL AIRE ESPIRADO**, con motivo de:

- Accidente de circulación.
- Mostrar síntomas evidentes.
- Infracción Art. _____, por
- Servicio Preventivo de Alcoholemia.

IGUALMENTE SE LE INFORMA:

* Que esta prueba es VOLUNTARIA, si bien todos los conductores quedan OBLIGADOS a someterse a las pruebas legalmente establecidas. (Art. 12 del texto articulado y Art. 379 del vigente Código Penal).

* Que la negativa podría comportar la comisión de un DELITO DE DESOBEDIENCIA GRAVE contenido en el artículo 380 del Código Penal (Ley Orgánica 10/1.995, de 23 de Noviembre), castigado con la pena de PRISIÓN de 6 meses a 1 año, según el artículo 556 del citado texto legal.



* Que si el resultado fuera positivo, tiene derecho a someterse a una segunda prueba de detección alcohólica por el aire espirado, mediante un procedimiento similar al utilizado para la primera, a efectos de contraste.

* Que para evitar posibles distorsiones en el resultado de la prueba, es aconsejable que entre la realización de ambas permanezca sin comer, beber, fumar o realizar ejercicio físico.

* Que tiene derecho a controlar, por sí o por cualquiera de sus acompañantes o testigos presentes, que entre la realización de la primera y segunda prueba medie un tiempo mínimo de DIEZ MINUTOS.

Folio núm. _____

* Que tiene derecho a CONTRASTAR los resultados obtenidos, mediante análisis de sangre, orina u otros análogos, que el personal facultativo del Centro Médico al que sea trasladado/a estime más adecuados. El importe de dichos análisis correrá a su cargo cuando el resultado sea POSITIVO, y de los órganos periféricos de la Jefatura Central de Tráfico cuando sea NEGATIVO. A lo que responde que _____ desea contrastar dichos resultados.

* Que tiene derecho a formular cuantas alegaciones u observaciones tenga por conveniente, por sí mismo o por medio de un acompañante o defensor, si lo tuviere.

* Asimismo se le informa que según el Real Decreto 2282/1998, de 23 de Octubre, por el que se modifican los Arts. 20, apartados 1, y 23, apartado 1, del Reglamento General de Circulación,

LAS TASAS MÁXIMAS PERMITIDAS SON:

APARTADO	CLASES DE VEHÍCULOS	ALCOHOL EN SANGRE	ALCOHOL EN AIRE ESPIRADO
A	Conductor de Vehículos	0,5 g./l.	0,25 Mlg./l.
B	Conductor de vehículos destinados al transporte de mercancías con P. M. A. superior a 3.500 Kg, vehículos destinados al transporte de viajeros de más de 9 plazas o de servicio público, escolar o de menores, mercancías peligrosas, de servicio de urgencia o transportes especiales	0,3 g./l.	0,15 Mlg./l.
C	Los conductores de cualquier vehículo, durante los dos años siguientes a la obtención del permiso o licencia que les habilita para conducir. A estos efectos, sólo se computará la antigüedad de la licencia de conducción cuando se trate de la conducción de vehículos para los que sea suficiente dicha licencia.	0,3 g./l.	0,15 Mlg./l.

Que V. se halla incluido en el apartado:

Una vez enterado de lo anteriormente citado, MANIFIESTA: _____

RESULTADO DE LAS PRUEBAS REALIZADAS CON ETILÓMETRO DE PRECISIÓN (INFRARROJOS).-

Se procede a realizar las pruebas con el etilómetro de precisión marca Dräger, modelo Alcotest 7110, número _____, verificado por el Centro Español de Metrología por un periodo de UN año, cuya finalización es el día _____.

Folio núm. _____

1ª PRUEBA	
HORA	RESULTADO
	_____ Miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

2ª PRUEBA	
HORA	RESULTADO
	_____ Miligramos de alcohol por litro de aire espirado.

Se adjuntan tiques de ambas pruebas impresos por el etilómetro.

Dicho aparato cumple la normativa vigente exigida para su comercialización y puesta en funcionamiento, así como la orden de 27 de Julio de 1.994 sobre Control Metrológico del Estado para los instrumentos destinados a medir la concentración de alcohol en el aire espirado (B.O.E. núm. 181 de fecha 30 de Julio de 1.994), habiéndose realizado las diversas pruebas con boquillas precintadas de nuevo uso.

Y para que conste, se extiende la presente diligencia que es firmada a las _____ horas del día _____ de _____ de 200____, por la persona implicada en unión del Instructor, de lo que como Secretario CERTIFICO.

Folio núm. _____

DILIGENCIA ADJUNTANDO LOS TIQUES EMITIDOS POR EL ETILÓMETRO, CORRESPONDIENTES A LAS PRUEBAS REALIZADAS POR EL/LA CONDUCTOR/A IMPLICADO/A.-



28.2.4.- DILIGENCIA DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE NEGATIVA A SOMETERSE A LAS PRUEBAS

D. _____,
enterado del contenido de los artículos 380 y 556 del Código Penal vigente, que a continuación se transcriben:

Art. 380: *El conductor que, requerido por el Agente de la Autoridad, se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de los hechos descritos en el artículo anterior, será castigado como autor de un delito de DESOBEDIENCIA GRAVE, previsto en el artículo 556 de este Código.*

Art. 556: *Los que, sin estar comprendidos en el artículo 550, resistieren a la Autoridad o sus Agentes, o los desobedecieren gravemente, en el ejercicio de sus funciones, serán castigados con la pena de prisión de seis meses a un año.*

MANIFIESTA QUE NO DESEA SOMETERSE A LAS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA,
con la plena consciencia de lo que su negativa comporta, añadiendo al respecto: _____
_____.

De la negativa han sido testigos:

D./ Dña. _____, con
D.N.I. núm. _____ y domicilio en _____,
teléfono _____.

D./ Dña.
con D.N.I. núm. _____ y domicilio en _____,
teléfono _____.



Y para que conste, se extiende la presente diligencia, que es firmada en _____, a las _____ horas del día _____ de _____ de 200_ por el encartado, los testigos y el Instructor ante mí el Secretario que CERTIFICO.

28.2.5.- DILIGENCIA DE *SINTOMATOLOGÍA EXTERNA*.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE SÍNTOMAS EXTERNOS QUE PRESENTA EL/LA CONDUCTOR/A IMPLICADO/A.

En _____, a las _____ horas del día _____ de 200____, por medio de la presente diligencia se procede a reseñar los síntomas externos que presenta D./Dña. _____ (_____), conductor/a del vehículo matrícula _____, en relación con el hecho que nos ocupa.

(Consiguar las palabras “SI” o “NO” en todos los apartados, o la especificación que pueda corresponder)

- ASPECTO EXTERNO:	Heridas..... _____	Contusiones..... _____
	Temblores..... _____	Agotamiento..... _____
	Cansancio..... _____	Sopor..... _____
	Apatía..... _____	Dinamismo..... _____
	Sin peculiaridad..... _____	
	Otras observaciones _____	

- CONSTITUCIÓN FÍSICA:	Corpulento..... _____
	Medio..... _____
	Menudo..... _____
	Estatura aproximada..... _____
	Masa aproximada..... _____
	Otras observaciones..... _____

- VESTIDOS:	Desarreglados..... _____	Sucios..... _____
	Olor a alcohol..... _____	Sin peculiaridad..... _____
	Otras observaciones... _____	

- ROSTRO:	Sudoroso.....	_____
	Ligeramente enrojecida la cara.....	_____
	Pálido (sin color).....	_____
	Arrebolado (cara muy enrojecida).....	_____
	Congestionado (evidentes rojeces en mejillas y nariz)..	_____
	Ningún detalle destacable.....	_____
Otras observaciones.....		_____

- MIRADA:	Ojos velados.....	_____
	Ojos apagados.....	_____
	Ojos brillantes (notable capa húmeda).....	_____
	Conjuntiva enrojecida hemorrágica.....	_____
	Conjuntiva ligeramente hemorrágica.....	_____
	Nada destacable.....	_____
Otras observaciones....		_____

Folio núm. _____

- PUPILAS:	Dilatadas.....	_____
	Algo dilatadas.....	_____
	Nistagmos (movimiento de pupilas o dificultad de fijación de la mirada).....	_____
	Nada significativo.....	_____
Otras observaciones.....		_____

- COMPORTAMIENTO:	Normal.....	_____	Tranquilo.....	_____
	Educado.....	_____	Agresivo.....	_____
	Arrogante.....	_____	Insultante.....	_____
	Amenazador.....	_____	Exaltado.....	_____
	Eufórico.....	_____	Locuaz.....	_____
	No colabora con los actuantes.....		_____	
	Desinhibido (falta de respeto y seriedad en la realización de la prueba..		_____	
	Otras observaciones.....		_____	

- HABLA:	Clara.....	_____	Pastosa.....	_____	Titubeante.....	_____
	Otras observaciones.....					

- HALITOSIS ALCOHÓLICA: (olor a bebidas alcohólicas)	Inexistente.....	_____
	Notorio a distancia.....	_____
	Fuerte de cerca.....	_____
	Otras observaciones.....	_____

- EXPRESIÓN VERBAL:	Respuestas claras y lógicas.....	_____
	Expresión normal.....	_____
	Incoherencias.....	_____
	Repetición de frases o ideas.....	_____
	Falta de conexión lógica en las expresiones.....	_____
	Volumen elevado de voz.....	_____
	Gritos.....	_____
Otras observaciones.....		_____

- DEAMBULACIÓN:	Correcta, con completa estabilidad.....	_____
------------------------	---	-------



Titubeante..... Movimiento con oscilaciones de la verticalidad del cuerpo..... Incapacidad de mantenerse erguido..... Incapacidad total de mantenerse en pie..... Incapacidad de mantener sus pasos sobre una línea recta de 3 metros..... Incapaz de emplazar el índice sobre la nariz con los ojos cerrados..... No desea realizar ninguna de las dos últimas pruebas..... Otras observaciones.....
--

- OTROS DETALLES: (Comportamiento general, anécdotas, caídas, etc.)
--

Y para que conste, se extiende la presente diligencia, que es firmada por el Instructor en el lugar, fecha y hora al principio consignados, ante mí que CERTIFICO.

28.2.6.- DILIGENCIA DE *EXTRACCIÓN DE SANGRE*.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE EXTRACCIÓN DE SANGRE .

A las _____ horas del día ____ de _____ de 200__, por el Instructor y Secretario se traslada, en el vehículo oficial, al conductor/a del vehículo, marca _____, modelo _____, matrícula _____, D./Dña. _____ (_____), al Centro Sanitario, de la localidad de _____ (_____), al objeto de que, por su deseo expreso, sean contrastadas las pruebas de detección de posible intoxicación por alcohol, mediante la extracción de una muestra de sangre; llegando a dicho centro a las horas del día ____ de _____ de 200__.

Seguidamente, a las _____ horas del día _____, por el facultativo D./Dña. _____ colegiado/a núm. _____, de servicio en el centro sanitario, se procede a realizar una extracción de sangre a la persona interesada, dando el siguiente resultado:

- _____ gramos de alcohol por litro de sangre
- Se desconoce por estar pendiente de análisis en

Y para que conste, se extiende la presente diligencia, que es firmada a las _____ horas del día ____ de _____ de 200__, por cuantas personas intervienen en la misma, en unión del Instructor y ante mí el Secretario que CERTIFICO.



28.2.7.- DILIGENCIA DE INSPECCIÓN OCULAR.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE INSPECCIÓN OCULAR:

En el lugar de los hechos, a las ____ horas del día ____ de _____ de 200__, se procede por el Instructor y Secretario a realizar la correspondiente INSPECCIÓN OCULAR, que refleja los datos que a continuación se expresan:

IDENTIFICACIÓN DEL ACCIDENTE:

ACCIDENTE DE CIRCULACIÓN ocurrido a las ____ horas del día ____ de _____ de 200__, en el Punto Kilométrico ____ de la carretera/calle _____, (en su caso) cruce con la carretera/calle _____, término municipal de _____, Partido Judicial de _____, por _____ (colisión, atropello, salida de la vía, etc.), del vehículo _____, con el vehículo (o lo que proceda, con arreglo a la forma en que se ha producido el accidente), con el resultado de (especificar si se trata de daños materiales, la consideración de los mismos, y en su caso, el número de muertos, heridos graves y leves.).

SENTIDO DE LA CIRCULACIÓN:

La Inspección Ocular se realiza tomando el sentido de circulación de _____ a _____, que era el que seguía el vehículo _____.

Sentido de circulación de los vehículos:

El turismo _____ circulaba sentido _____.

El turismo _____ circulaba sentido _____.

El turismo _____ circulaba sentido _____.

El peatón, ciclista o cabeza de ganado, circulaba por _____ (a).



Puntos fijos de referencia: (b)

Punto fijo A: _____.

Punto fijo B: _____.

Distancia entre los puntos fijos: _____.

NOTAS:

(a) Peatón: se incurre con demasiada frecuencia en la omisión del sentido de circulación del peatón:

Al efecto, hay que tener en cuenta que como Unidad de tráfico implicado en un evento, a la hora de reflejar su desplazamiento en la evolución del accidente, tendrá, posición inicial o de partida, trayectoria del desplazamiento que realizaba, posición en el momento del atropello (P.C.), y posición final.

(b) Al describir los puntos fijos, hay que hacerlo indicando su ubicación en relación con la calzada, para que sin contemplar el croquis, los podamos describir.

Ante la inexistencia previa de éstos, hay que utilizar, generalmente, el "método de localización por coordenadas", y siempre citaremos el kilómetro o frente al número de la calle tal, a cuya altura se encuentra/n.

Se suele utilizar a la hora de describir los puntos fijos, la frase "... para o al objeto de triangular"; el lector, sea el Juez, el Fiscal, un Perito, etc, probablemente no tenga muy claro qué es triangular, por lo que será más concreto utilizar la frase "... para o al objeto de tomar mediciones para el sistema de triangulación".

Folio núm. _____

CARACTERÍSTICAS DE LA VÍA:

Clase _____ (1)

Tipo de calzada _____ (2)

Anchura de la calzada _____

Configuración de la calzada _____

Núm. de carriles _____

Anchura de carriles: _____

Firme _____ (3)

Estado de conservación _____

Superficie _____ (4)

Arcenes/Aceras (practicables/impracticables), firme de _____ (3)

Márgenes o circunstancias que bordean la calzada _____

Obstáculos en la vía (caso afirmativo describir si son fijos o provisionales) _____ (5)

Visibilidad _____ (6)

Luminosidad _____ (7)

Deslumbramiento (caso afirmativo de que para alguno de los conductores o implicados existiera esta posibilidad, se describirán las causas que lo pudieran haber producido).

Tipo intersección (en el supuesto que exista) _____ (8)

Prioridad de paso (regulada por). (En caso de accidentes en cruces) _____ (9)

Señalización:

Vertical

Horizontal

Otro tipo de señales

Limitaciones de velocidad:

Genérica:

Específica:



Circulación: _____ (10)

OTRAS CIRCUNSTANCIAS

Día de la semana

Festividad:

Factores atmosféricos: _____ (11)

NOTAS:

Firme: Descripción:

- Se emplearán las expresiones y la nomenclatura del libro de Investigación y sobre todo, con expresiones lógicas, por ejemplo: Firme: clase flexible (o rígido).

Mediciones de anchos de vía, carril, arcén: Como método o sistema comprensivos de todos los posibles, y como norma general, se puede tomar mediciones desde la parte interior de las líneas en el caso de los carriles, y ancho de calzada sin línea central.

- Las mediciones desde la parte exterior de las líneas, hasta el borde exterior de la calzada, en el caso de los arcenes.

- Como la más práctica, mediremos desde el centro de las respectivas líneas.

PREMISA: **siempre** se hará constar, por escrito, el modo utilizado de medición; por ejemplo: del centro de línea longitudinal, al borde exterior ...

Folio núm. _____

HUELLAS Y VESTIGIOS:

(En este apartado haremos referencia a todas aquellas que se encuentren en el lugar del accidente; a título informativo se exponen las siguientes).

De frenada: (hay que fijar su situación en la calzada, respecto de los puntos de referencia, es decir, habrá de describirlas para que sin fijarse el lector en el croquis tenga una idea de la ubicación de las mismas. Esta aclaración es válida tanto para huellas, como vestigios y descripción de los puntos de conflicto y posición final de vehículos, personas o cosas).

De fricción (derrape):

Otras de neumáticos:

Arañazos:

Raspaduras:

Surcos y hendiduras:

Restos de infraestructura:

Líquidos:

Sangre y ropas:

Otros restos:

Daños ajenos al vehículo: (Describir con exactitud, haciendo constar el lugar de ubicación de éstos).

PUNTOS DE REFERENCIA EN ORDEN A SITUACIÓN DE LOS VEHÍCULOS:

Probable Punto de Conflicto: _____ (Explicar en que nos basamos para considerar dicho punto, marcando su ubicación con relación a la calzada y a los puntos de referencia para la toma de medidas).

Posición final de los vehículos:

(Hacer constar su ubicación respecto a la vía principal y de los puntos de referencia).

Posición de las personas o de los cadáveres:

(Este punto es para hacer constar la posición final del o de los cadáveres o bien de las personas que por resultar heridas estuvieren atrapadas o de forma estática en el lugar del accidente).



NOTAS:

- * Ropas: Al realizar la descripción de las ropas, (con ocasión de la identificación de cadáveres), es conveniente:
 - citar con precisión, como por ejemplo: pantalón, (tipo) vaquero, color azul, nuevo (usado o en buen uso), el que presenta (roto o rotos, manchas, etc), con etiqueta ... (la que posea).
- * Restos de vehículos u otros: cuando se realice su reseña, sobre todo ante la previsión de ser utilizada para la imputación de algún tipo de responsabilidad (penal o civil):
 - Se realizará con referencia expresa a la relación entre éstos (de pertenencia, y de ubicación en el lugar de los hechos) y el vehículo, así como entregar (diligencia de entrega) al Juzgado, debidamente etiquetados (con cita del nº de diligencias policiales y judiciales, si se conocen), así como sellados.
- * Huellas y vestigios: este apartado de la inspección ocular es de suma importancia;
 - se considera necesario que, en su redacción, se adopte una exposición sistemática y ordenada, con epígrafes claros y generosamente separados, con lo que se pueda identificar de una forma clara y rápida, cualquier dato por el lector.
- * Posición Final de los Vehículos: es fundamental, sobre todo en la reconstrucción de accidentes de tráfico, identificar la posición final de los vehículos, como mínimo de la siguiente forma:
 - a) Fuera de la calzada: dos medidas (generalmente ángulos del vehículo o ejes de las ruedas).
 - b) Dentro de la calzada: cuatro medidas (igualmente a los ángulos del vehículo o ejes de las ruedas).

Folio núm. _____

EXAMEN DE LOS VEHÍCULOS:

Correspondiente al vehículo matrícula _____
Supuesto estado de conservación inicial: _____ (12)
Desperfectos a consecuencia del accidente: _____ (*)
Palanca de cambios de velocidades en la _____
Velocímetro, marca _____ kms/hora.
Totalizador kms. recorridos, marca _____ kms.
Tacógrafo:

Examen pericial de los órganos del vehículo: (Nota: por cada vehículo, hay que relacionar su estudio.)

Alumbrado y señalización óptica: _____ (13)

Órganos de frenado:

Órganos de dirección:

Órganos de suspensión:

Neumáticos:

Marca:

Estado:

Profundidad dibujo:

Presiones:

Códigos de peso y velocidad.

Fecha de fabricación.

Otros órganos que hayan podido influir en el accidente:

DESTINO FINAL DEL VEHICULO: (Haremos constar a qué lugar fue llevado y quienes intervinieron en el traslado; si en su habitáculo llevaba alguna prenda o cosa de valor; las señales en la parte interna producidas por el conductor, ocupantes, carga, etc., que no perteneciera a su estructura).



NOTAS:

Daños (*): Descripción:

A).-Se realizará una descripción global del golpe o golpes, con expresión concreta y precisa de la/s Fuerza/s Principal/es de Impacto (FPI), acompañada de la cita de:

- a) “Zona afectada”: parte dañada de la estructura del vehículo; por ejemplo: frontal.
- b) “Amplitud”: por ejemplo: el frontal en su totalidad, partes central y derecha del frontal, etc.
- c) “Consideración”: por ejemplo: de gran consideración; de escasa ...; de media ...

B).-A continuación, se entrará en DETALLE pormenorizado de los daños (elementos o partes dañadas):

- a) Roturas. b) Abolladuras. c) Desprendimientos. d) Otros (incendios, sustracciones, arrastres, etc.)

* Suelen surgir dudas a la hora de determinar en bocetos y croquis, el punto de conflicto, sobre todo en salidas de vía, al confundirse el mismo con el choque con talud, árbol, roca, etc, sin apercibirnos de que todo esto sucede después de salir de la carretera el vehículo, que suponía su normal circulación, luego:

- El punto de conflicto, en salidas de la calzada sin previa colisión, choque u otros, ocurridos en la vía, se entenderá por el punto donde se produce la salida o abandono de ésta, considerándola como tal la totalidad de la plataforma, más los arcones, si los hubiera.

Folio núm. _____

VEHÍCULOS Y PERSONAS PARTICIPANTES:

Relacionar los vehículos, sus conductores y ocupantes en primer lugar, fijando su posición en el móvil, indicando en esta diligencia sus nombres, apellidos y D.N.I., toda vez que su filiación completa se va a incluir en las diligencias de filiación o en las de reseña de documentos.

Relacionar los peatones o testigos, en igual forma que los anteriores.

DOCUMENTACIÓN DE LOS VEHÍCULOS:

(*) Conviene indicar que figuran en la diligencia de manifestación y/o identificación de los conductores.

Y para que conste, se pone por diligencia que firma el Instructor, a las _____ horas del día de _____ de 200__, de lo que como Secretario CERTIFICO.

NOTAS:

Neumático: Descripción: no basta con citar la reseña de la numeración o numeraciones que presentan los neumáticos y que cualquiera puede leer; a continuación, hay que explicar en qué consiste o qué se expresa con dicha descripción; por ejemplo:

- Las características (tipo) del neumático, se corresponde, al menos por eje, con el resto de los equipados en el vehículo.
- Las características (tipo) del neumático, se corresponde con las especificadas en la Tarjeta de Inspección Técnica (autorizados).
- Extraer y expresar el año de fabricación (puede que interese saber la antigüedad de fabricación; por ejemplo: para calcular su adherencia).
- Profundidad del dibujo: igual que en el ejemplo del punto anterior.
- Presiones: decir si se corresponde con la ajustada, según peso del vehículo, en orden de marcha y posición que tiene en el mismo.
- Velocidad para la que ha sido fabricado, y comprobar si se corresponde con la estipulada en la Tarjeta de Inspección Técnica.

En general, no utilizaremos expresiones categóricas, del tipo "No existen", cuando nos refiramos a personas, como por ejemplo, testigos, hechos o circunstancias, de las que no tengamos la plena seguridad de dicha inexistencia. Utilizaremos expresiones como "No se conocen", o "No son conocidos en el periodo de instrucción de las presentes diligencias".

DEFINICIONES Y CONCEPTOS COMPLEMENTARIOS A LA DILIGENCIA DE INSPECCIÓN OCULAR:

- (1) **Clase:** Autopista - Autovía - Carretera Nacional - Carretera Comarcal - Carretera Local o Autonómica - Vía Urbana - Otras.
- (2) **Tipo:** Única con doble sentido - Única de un solo sentido - doble derecha - doble izquierda - Vía de servicio - Otro tipo.
- (3) **Firme:** Rígido o flexible, con pavimento de: Asfalto - Cemento - Adoquines - Losetas - Aglomerado asfáltico - Riego asfáltico - Macadán - Zahorra - Empedrado - Otro tipo.
- (4) **Superficie:** Seca y limpia - Mojada - Húmeda - Encharcada - Barrillo -Nieve - Helada - Hoyos - Gravilla - Aceite - Hojas - Otras.
- (5) **Obstáculos en la vía:** Baches - Lomos - Badenes - Surcos - Bandas rugosas - Estrechamientos - Alturas - Obras - Pasos a nivel - Escalones centrales - Escalones laterales - Otros accidentes u obstáculos.
- (6) **Visibilidad:** Buena - Buena en recta, con ___ m. por delante, y ___ m. por detrás. Buena con m. en oblicuo - Reducida por: Edificios - configuración del terreno - Árboles - Vegetación - Lluvia -Granizo - Niebla - Humo - Polvo - Posición solar - Otras.
- (7) **Luminosidad:** Pleno día - Amanecer - Tarde - Crepúsculo - Noche - Luna. Gran luminosidad -Luminosidad normal - Luminosidad reducida - Vía iluminada - Vía insuficientemente iluminada - Distancia visible en ___ metros.
- (8) **Tipo de Intersección:** En T, Y, X, +. Enlace de entrada - Enlace de salida - Giratorio - Otro tipo - No existe.



- (9) **Prioridad de paso:** Sólo señales Código Circulación - Sólo marcas viales - Agentes - Semáforos - Señal Stop - Señal de "Ceda el paso".
- (10) **Circulación:** Escasa - Fluida - Intensa - Congestionada - Otro tipo.
Caso de interesar de cara a determinar si esta circunstancia pudiera haber afectado al desarrollo del accidente, se hará un recuento de vehículos por/hora en cada sentido.
- (11) **Factores atmosféricos:** Buen tiempo - Mal tiempo (Calima - neblina - niebla - lluvia - nieve - granizo - tormenta. Dentro de las circunstancias adversas, se añadirá si son: Muy fuertes - Fuertes - Medias - Débiles).
- (12) **Estado de conservación:** Aparentemente sin defecto - Pinchazo o reventón - Mal estado de los neumáticos - Alumbrado deficiente - Sobrecargado - Frenos deficientes - Otros defectos.
- (13) **Alumbrado:** Funciona perfectamente - En deficiente estado de funcionamiento (exponer si ha sido o no como consecuencia del accidente).

28.2.8.- DILIGENCIA DE COMPARECENCIA (Manifestación).

Folio núm. _____

MANIFESTACIÓN DE D. _____,
CONDUCTOR DEL VEHICULO CLASE _____, **MARCA** _____,
MODELO _____, **MATRICULA** _____.

En _____, a las ____ horas del día ____ de _____ de 200 __, el Instructor que suscribe, por medio de la presente diligencia, hace constar:

Que se procede a tomar manifestación, a la persona anotada al inicio de la presente, nacido el día ____ de _____ de 200 __, hijo de _____ y de _____, natural y vecino de _____, con domicilio en C/ _____, núm. _____, teléfono _____.

Otros domicilios: _____

PRESENTA Y RETIRA LOS SIGUIENTES DOCUMENTOS:

- **DNI.** núm. _____, expedido en _____ con fecha _____.

- **PERMISO DE CONDUCCIÓN** de la clase _____, expedido por la JEFATURA Provincial De Tráfico (en lo sucesivo JPT) de _____ con fecha _____, valedero hasta el ____.
. Restricciones: _____

- **PERMISO DE CIRCULACIÓN**, expedido por la JPT de _____, con fecha _____, a nombre de D. _____, con domicilio en _____. Matriculado por la JPT de _____, con fecha _____.



- **TARJETA DE INSPECCIÓN TÉCNICA**, expedida en _____, con fecha
. Fecha última inspección _____, válida hasta _____.

- **PÓLIZA Y RECIBO DEL SOA**. Núm. _____, validez desde el ___ de _____ de ___ hasta
el ___ de _____ de _____, concertado con la Compañía Aseguradora _____, con sede social en
, calle _____. Tomador D. _____, con DNI. _____.

PREGUNTADO para que diga la forma en que se produjo el accidente, **MANIFIESTA**:

PREGUNTADO por ..., **MANIFIESTA**: _____

PREGUNTADO si tiene alguna cosa más que añadir a lo expuesto, **MANIFIESTA**
que no, que lo dicho es la verdad, en lo que se afirma y ratifica.

Folio núm. _____

COMPARECENCIA (caso que proceda)... Por medio de la presente se le hace saber al
interesado, la obligación que tiene de **COMPARECER** en el Juzgado núm. ..., cuando,
oportunamente, sea citado para ello.”, salvo que por las circunstancias especiales del caso, fuere
conveniente, y previo contacto con el Juzgado, concertar día y hora, para dicha comparecencia.

SE LE INFORMA que el vehículo _____, queda a disposición de la Autoridad
Judicial.

Y, para que conste, se pone por diligencia que firma el manifestante, una vez leída por sí y
en prueba de conformidad en unión del Instructor a las ___ horas del día ___ de 200___, ante mí, el
Secretario, que **CERTIFICO**.

NOTAS:

Primera pregunta o pregunta general:

A.- Se invitará a la persona a la que hay que tomar manifestación, a que haga una exposición general y cronológica de los hechos; por ejemplo: desde, o momentos antes del inicio del viaje, hasta la llegada de la fuerza instructora (no la llegada de la primera Fuerza del Cuerpo, u otras que se hubiesen presentado en el lugar).

B.- Confeccionaremos un plan de preguntas que, básicamente, constará de dos baterías o bloques de preguntas, tendentes a conseguir:

1. Esclareceremos los puntos oscuros (no bien explicados, o no entendidos) de la exposición general.

2. Una vez tengamos una idea amplia y clara de la versión del manifestante, con este segundo bloque se pretenderá esclarecer los hechos, desde el punto de vista de la investigación de accidentes.

Manifestación de una misma persona, en folios independientes de otros, que no correspondan a ella.

- Puede coincidir con el ofrecimiento de acciones de éste.

Algunas preguntas concretas:

A.- En salidas de vía: Además de si vio u oyó animal alguno, si sintió u oyó golpe anterior a la salida de vía.

B.- Sobre presencia de otros vehículos en la vía, desplazamientos y situación, así como en las inmediaciones.

C.- Presencia de personas en las inmediaciones (posibles testigos o implicados).

Cuando coincida en las mismas diligencias una alcoholemia:

- Un bloque de preguntas sobre el accidente.

- Un segundo bloque específico sobre la alcoholemia.

Advertencia: Utilizaremos la frase "SE LE INFORMA".

En general, cómo escribiremos lo que nos manifiesten: Siempre con sus propias palabras, en primera persona, y tiempo pasado. Y para expresar que el texto no es de nuestra redacción, sino que intervenimos como meros observadores, lo deberemos entrecomillar completo, respuesta a respuesta: por ejemplo: "yo circulaba ..."

28.2.9.- **DILIGENCIA DE PARECER E INFORME.**

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE PARECER E INFORME

A la vista de la Inspección Ocular practicada en el lugar de los hechos, manifestaciones de los conductores implicados, usuarios y testigos, examen pericial y daños observados en los vehículos, huellas, vestigios y demás circunstancias que rodean el accidente objeto de ésta investigación, ES PARECER del Instructor que en el presente accidente de circulación, se barajan las siguientes hipótesis:

1ª HIPÓTESIS: *(Por ejemplo: fallo de los órganos vitales del vehículo, con expresión del vehículo de que se trata, así como del órgano u órganos en cuestión, relatando igualmente la consecuencia de tal fallo, sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)*

2ª HIPÓTESIS: *(Por ejemplo: hallazgo del obstáculo en la calzada, o invasión en la misma de animal suelto, con cita expresa del obstáculo o animal en cuestión. Relatando igualmente su consecuencia dentro del accidente, sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)*

3ª HIPÓTESIS: *(Por ejemplo: distracción por parte del conductor, consistente en ..., y con la consecuencia de ..., sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)*

(Se enumeran las posibles hipótesis, especificando el conductor o vehículo al cual se le plantea la misma, y procurando que sean referentes a la vía, al vehículo, y al hombre, siempre que sobre ellos sea posible.)

Respecto a las hipótesis planteadas, se realiza un estudio razonado y objetivo sobre las mismas, aceptándolas o descartándolas, con el siguiente resultado:

1ª HIPÓTESIS: *(Por ejemplo: se descarta la misma en función de los datos obtenidos en la oportuna inspección ocular, según consta en la Diligencia del mismo nombre, folio núm. ...)*



2ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: se descarta la misma, ya que tras la llegada al lugar de los hechos, por la Fuerza Instructora, se comprobó que ..., según consta en la Diligencia de ..., folio núm. ...)

3ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: se acepta la misma, en base a los datos obtenidos en la investigación del accidente, y que consta en la Diligencia de ..., folio núm. ..., y en la Diligencia de ..., folio núm. ...)

En base a la/s hipótesis aceptada/s, se enumeran las Causas Mediatas e Inmediatas, relativas a personas, vía, y vehículos implicados en el accidente, con especial referencia de entre ellas a la Principal o Eficiente, de la forma siguiente:

CAUSAS MEDIATAS: (Son aquellas que NORMALMENTE no dan lugar al accidente, pero ayudan a que se produzca.)

- *Relativas a los vehículos:* (para cada vehículo)
- *Relativas a la vía:*
- *Relativas a fenómenos atmosféricos:*
- *Relativas a los conductores:* (para cada conductor)
 - A). Físicas o somáticas:

Folio núm. _____

B). Psíquicas:

C). Conocimientos, experiencia, pericia:

- *Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores:*

CAUSAS INMEDIATAS: (Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son, en esencia, las mismas causas MEDIATAS, matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano).

- *Infracciones a la Ley y al Reglamento General de Circulación* (normativa sobre circulación y tráfico):
 - a). Velocidad:
 - b). Otras infracciones:
- *Deficiencias en la percepción:*
- *Errores en la evasión:*
- *Condiciones negativas:*
- *Otras:*

CAUSA PRINCIPAL O EFICIENTE: (Es aquella o aquellas de entre todas las intervinientes, sin la cual el accidente no habría tenido lugar.)

Por todo lo anterior, es parecer del Instructor, que el accidente pudo tener el siguiente desarrollo:

(Por ejemplo: salida de vía. Se relatará la vía por la que circulaba, sentido de la salida, impacto, si lo hubo, vuelco, posición final y resultado, con expresión de: muertos, heridos y/o daños materiales.)

Y para que conste, se extiende la presente diligencia, que firma el Instructor en _____, a las ___ horas del día ___ de _____ de 200__, de lo que como Secretario CERTIFICO.



NOTAS:

1).- Hipótesis:

- En el planteamiento de la hipótesis, hay que tener en cuenta su verosimilitud con respecto al caso concreto, y descartar las descabelladas o fuera del caso, por absurdas.
- No realizaremos, en el planteamiento inicial, el descarte o aceptación, pues ello es el contenido de otros subapartados de la misma diligencia.
- Deberemos tener PRECISIÓN, en la "causa" que motiva la hipótesis, y no realizar planteamientos genéricos como "...algún fallo mecánico.", o similares.
- Correspondencia de la hipótesis, con los datos obtenidos en la investigación. Por ejemplo: Inspección Ocular: "no se apreciaron defectos, rotura, daños o manipulación en el mecanismo de frenado.", y en la hipótesis planteamos: "posible defecto, rotura, ... en el mecanismo de frenado."
- Conveniencia de intentar averiguar cuantas sean posibles (y lógicas), sin caer en el exceso (pues perderíamos claridad), con respecto al hombre, vía y vehículo.

2).- Desarrollo del accidente: realizaremos la exposición de la evolución del accidente, de una forma exhaustiva, finalizándola SIEMPRE (para cada vehículo), en su posición final.

- Por ejemplo: salida de vía: "Vía por la que circula y sentido, salida, impacto, vuelco y posición final."

3).- Clase de accidente: Precisión en la tipología del libro de Investigación de Accidentes.

28.2.10.- DILIGENCIA DE ENTREGA.

Folio núm. _____

DILIGENCIA DE ENTREGA

A las ___ horas del día ___ de _____ de 200___, se hace entrega en el Juzgado de Instrucción de _____ del presente atestado que consta de ___ folios útiles a una sola cara y croquis, bajo recibo, así como de las siguientes personas, documentos y efectos:

Personas: (Citar el centro hospitalario donde han sido llevados los heridos, situación de menores, etc.).

Documentos: (Citar la Autoridad a la que fueron remitidos, caso de que así proceda, y no se le entreguen al Juez, o se le entregue fotocopia.)

Efectos: (Citar a la persona a quien se entregaran, caso de que así se haya procedido).

Significándole, que los vehículos implicados han quedado depositados a disposición de ese Juzgado, en los siguientes lugares:

Vehículo _____ depositado en _____.

Vehículo _____ depositado en _____.

Vehículo _____ depositado en _____.

Permitiéndome significarle igualmente, que se remite copia del presente Atestado al Ilmo. Señor Fiscal de la Audiencia Provincial de _____.

Y, para que conste, se pone por diligencia, que firma el Instructor en el lugar, hora y fecha consignados, de lo que como Secretario CERTIFICO.



TEMA XXIX

TÍTULO: EL INFORME TÉCNICO.

A.- ESQUEMA:

29.1.- INTRODUCCIÓN.

29.2.- APARTADOS DEL INFORME TÉCNICO (Estructura).

29.2.1.- ASUNTO.

29.2.2.- COMPARECENCIA.

29.2.3.- PERSONAS IMPLICADAS.

29.2.4.- VEHÍCULO IMPLICADOS.

29.2.5.- DESCRIPCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

29.2.6.- EXTRACTO DE LAS MANIFESTACIONES DE INTERÉS Y CONCLUSIONES DE INFORMES.

29.2.7.- RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE.

29.2.8.- CAUSAS DEL ACCIDENTE.

29.2.9.- APRECIACIÓN DE LA FORMA EN QUE SE PRODUJO EL ACCIDENTE.

29.2.10.- ENTREGA DEL INFORME TÉCNICO.



TEMA XXIX

TÍTULO: EL INFORME TÉCNICO.

B.- DESARROLLO:

29.1.- INTRODUCCIÓN. El Informe Técnico es un documento que complementa al Atestado pero que tiene características propias que lo singularizan y por lo tanto lo convierten en documento independiente del primero, es decir, no es un resumen del atestado ni forma parte de él, pues aporta nuevos datos técnicos fruto de una reposada investigación, en particular de las causas que produjeron el accidente.

El Informe Técnico lo puede confeccionar el equipo que intervino en el accidente e instruyó el Atestado (Equipo de Campo), o bien, lo puede confeccionar el Equipo de Gabinete.

Generalmente, salvo solicitud expresa de la Autoridad Judicial, se confecciona con ocasión de *accidentes graves*, es decir:

1. Cuando fallece algún implicado en el acto o en las veinticuatro horas posteriores al accidente.
2. Cuando hay un gran número de vehículos implicados.
3. Cuando el número de heridos graves se considera importante (normalmente, más de tres).
4. Cuando se trata de un accidente de transporte escolar.
5. Cuando se trata de un accidente de Mercancías peligrosas.
6. Cuando se trata de un accidente de características singulares (Autobuses con transporte de personas, en general).

29.2.- APARTADOS DEL INFORME TÉCNICO (Estructura).

1.- ASUNTO.

2.- COMPARECENCIA.

3.- PERSONAS IMPLICADAS:

- 3.1.- CONDUCTORES:
 - 3.1.1.- Don ...
- 3.2.- USUARIOS:
 - 3.2.1.- Don ...
- 3.3.- PEATONES:
 - 3.3.1.- Don ...
- 3.4.- TESTIGOS:
 - 3.4.1.- Don ...
- 3.5.- MODIFICACIONES HABIDAS EN LAS PERSONAS.

4.- VEHÍCULOS IMPLICADOS:

- 4.1.- VEHÍCULOS IMPLICADOS:
 - 4.1.1.- Vehículo ...
- 4.2.- EXAMEN DE LOS VEHÍCULOS:
 - 4.2.1.- Supuesto estado inicial.
 - 4.2.2.- Desperfectos sufridos.
 - 4.2.2.1.- Fuerza principal de impacto (FPI).
 - 4.2.2.2.- Amplitud de los daños.
 - 4.2.2.3.- Consideración de los daños.
 - 4.2.2.4.- Detalle de los daños.
 - 4.2.3.- Examen pericial en los vehículos.
 - 4.2.3.1.- Los Neumáticos.
 - 4.2.3.2.- Sistema de Frenado.
 - 4.2.3.3.- Sistema de Dirección.
 - 4.2.3.4.- Sistema de Suspensión.
 - 4.2.3.5.- Sistema de Alumbrado.
 - 4.2.3.6.- Discos-Diagrama y Tacógrafo
 - 4.2.3.7.- Otros elementos.
- 4.3.- MODIFICACIONES EN LOS VEHÍCULOS.

5.- DESCRIPCIONES DEL LUGAR DEL ACCIDENTE:

- 5.1.- CLASE DE VÍA Y CARACTERÍSTICAS:
 - 5.1.1.- Sentido de la denominación.
 - 5.1.1.1.- Sentido de circulación de los vehículos.
 - 5.1.1.2.- El peatón o ciclista, o cabeza de ganado, etc, cruzaba por ...
 - 5.1.2.- Puntos fijos de referencia.
 - 5.1.3.- Carretera: Clase, trazado y firme.
 - 5.1.4.- Visibilidad y deslumbramiento.
 - 5.1.5.- Señalización.
 - 5.1.5.1.- Vertical.
 - 5.1.5.2.- Horizontal.
 - 5.1.5.3.- Balizamiento.
 - 5.1.5.4.- Agentes de Tráfico.
 - 5.1.5.5.- Velocidad genérica.
 - 5.1.5.6.- Velocidad específica.
 - 5.1.5.7.- Otras.
 - 5.1.6.- Condiciones atmosféricas.
 - 5.1.7.- Otras circunstancias.
- 5.2.- HUELLAS Y VESTIGIOS:
 - 5.2.1.- Posición final de vehículos y personas.
 - 5.2.2.- Huellas de neumáticos de vehículos:
 - 5.2.2.1.- De frenada.
 - 5.2.2.2.- De fricción(Derrape).
 - 5.2.3.- Partes de los vehículos.
 - 5.2.4.- Restos de infraestructura.
 - 5.2.5.- Líquidos.
 - 5.2.6.- Sangre.
 - 5.2.7.- Otras.
 - 5.2.8.- Daños ajenos a los vehículos.
- 5.3.- MODIFICACIONES EN HUELLAS Y/O VESTIGIOS:

6.- EXTRACTO DE LAS MANIFESTACIONES DE INTERÉS:



- 6.1.- CONDUCTORES.
- 6.2.- USUARIOS.
- 6.3.- PEATONES.
- 6.4.- TESTIGOS.
- 6.5.- OTRAS MANIFESTACIONES O INFORMES (P. EJ: RESULTADO PRUEBAS ALCOHOLEMIA O INFORMES PERICIALES ANEXOS).

7.- RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE:

- 7.1.- POSICIÓN INICIAL DE LOS VEHÍCULOS Y PEATONES.
- 7.2.- PUNTOS DE PERCEPCIÓN POSIBLE.
- 7.3.- PUNTOS DE PERCEPCIÓN REAL.
- 7.4.- PUNTO DE DECISIÓN.
- 7.5.- PUNTO DE CONFLICTO.
- 7.6.- ITINERARIO SEGUIDO POR LOS VEHÍCULOS Y LAS PERSONAS.
- 7.7.- POSICIÓN FINAL DE VEHÍCULOS Y PERSONAS.
- 7.8.- ESTUDIO DE LAS VELOCIDADES DE LOS VEHÍCULOS.
- 7.9.- LÍNEAS DE FUERZA.

8.- CAUSAS DEL ACCIDENTE.

- 8.1.- PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS.
- 8.2.- JUSTIFICACIÓN DE HIPÓTESIS.
- 8.3.- CLASIFICACIÓN DE CAUSAS:
 - 8.3.1.- Causas Mediatas:
 - 8.3.1.1. Relativas a los vehículos:
 - 8.3.1.2. Relativas a la vía:
 - 8.3.1.3. Relativas a fenómenos atmosféricos:
 - 8.3.1.4. Relativas a los conductores:
 - A) SOMÁTICAS:
 - B) PSÍQUICAS:
 - C) CONOCIMIENTOS, EXPERIENCIA, PERICIA:
 - 8.3.1.5. Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores:
 - 8.3.2.- Causas Inmediatas:
 - 8.3.2.1.- INFRACCIONES AL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN:
 - a) Velocidad:
 - b) Otras Infracciones:
 - 8.3.2.2.- DEFICIENCIAS EN LA PERCEPCIÓN:
 - 8.3.2.3.- ERRORES EN LA EVASIÓN:
 - 8.3.2.4.- CONDICIONES NEGATIVAS:
 - 8.3.2.5.- OTRAS:
 - 8.3.3.- Causa Principal o Eficiente (Es aquella, de entre todas las que intervienen, sin la cual no se habría producido el accidente):

9.- APRECIACIÓN DE LA FORMA EN QUE SE PRODUJO EL ACCIDENTE.

10.- ENTREGA DEL INFORME TÉCNICO. (Ver Pauta para la confección del Informe Técnico).

* CROQUIS.

* ÁLBUM INFORME-FOTOGRAFICO.

* ANEXOS PERICIALES.



29.2.1.- ASUNTO.

1.- ASUNTO

ACCIDENTE de circulación ocurrido a las ___ horas del día ___ de _____ de 200 __, en el kilómetro _____ de la carretera _____, término municipal de _____, Partido Judicial de _____ consistente en _____ entre los vehículos _____, resultando como consecuencia del mismo _____.

29.2.2.- COMPARECENCIA.

2.- COMPARECENCIA

La fuerza instructora tuvo conocimiento del accidente, por _____, a las ___ horas del día ___ de _____ de 1.99__, personándose en el lugar de los hechos a las ___ horas del día__.

En el momento de la comparecencia, se encontraban en el lugar del accidente _____.

29.2.3.- PERSONAS IMPLICADAS.

3.- PERSONAS IMPLICADAS

3.1.- CONDUCTORES.

3.1.1.- DON _____, conductor del vehículo Marca _____ Modelo _____ Matrícula _____, nacido en _____, el día ___ de _____ de 1.9__ , hijo de _____ y de _____, vecino de _____, con domicilio en la C/ _____ Núm. __. Teléfono: _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, el día _____.

* Permiso de Conducción Núm. _____, de la clase _____, expedido en _____, con fecha _____, y periodo de validez hasta _____, con las siguientes restricciones: _____.

En el momento del accidente ___ hacía uso del cinturón de seguridad (o casco de protección, en su caso).

En el momento del accidente _____ cumplía las restricciones marcadas en su Permiso de Conducción.

RESULTÓ: _____.

3.1.2.- DON _____, conductor del vehículo Marca _____ Modelo _____ Matrícula _____, nacido en _____, el día ___ de _____ de 1.9__ , hijo de _____ y de _____, vecino de _____, con domicilio en la C/ _____ Núm. __. Teléfono: _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, el día _____.

* Permiso de Conducción Núm. _____, de la clase _____, expedido en _____, con fecha _____, y periodo de validez hasta _____, con las siguientes restricciones: _____.

En el momento del accidente ___ hacía uso del cinturón de seguridad (o casco de protección, en su caso).

En el momento del accidente _____ cumplía las restricciones marcadas en su Permiso de Conducción.

RESULTÓ: _____.

3.2.- USUARIOS.

3.2.1.- DON _____, usuario del vehículo Marca _____ Modelo Matrícula _____, nacido en _____ el día __ de __ de 1.9__, hijo de _____ y de _____, vecino de _____, con domicilio en _____, Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____ expedido en _____ con fecha _____.

En el momento de producirse el accidente ocupaba el asiento _____ del vehículo citado, ___ haciendo uso del cinturón de seguridad (o casco de protección, en su caso).

RESULTÓ: _____.

3.2.2.- DON _____, usuario del vehículo Marca _____ Modelo Matrícula _____, nacido en _____ el día __ de __ de 1.9__, hijo de _____ y de _____, vecino de _____, con domicilio en _____, Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____ expedido en _____ con fecha _____.

En el momento de producirse el accidente ocupaba el asiento _____ del vehículo citado, ___ haciendo uso del cinturón de seguridad (o casco de protección, en su caso).

RESULTÓ: _____.

3.3.- PEATONES:

3.3.1.- DON _____ nacido en _____ el día __ de _____ de 1.9__, hijo de _____ y _____, vecino de _____, con domicilio en _____ Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, con fecha _____.

RESULTÓ: _____.

3.3.2.- DON _____ nacido en _____ el día __ de _____ de 1.9__, hijo de _____ y _____, vecino de _____, con domicilio en _____ Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, con fecha _____.

RESULTÓ: _____.

3.4.- TESTIGOS:

3.4.1.- DON _____ nacido en _____ el día __ de _____ de 1.9__, hijo de _____ y _____, vecino de _____, con domicilio en _____ Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, con fecha _____.

RESULTÓ: _____.

* ___ posee Permiso de Conducir de la clase _____.

En el momento del accidente se encontraba _____.

3.4.2.- DON _____ nacido en _____ el día __ de _____ de 1.9__, hijo de _____ y _____, vecino de _____, con domicilio en _____ Núm. _____. Teléfono _____.

* D.N.I. Núm. _____, expedido en _____, con fecha _____.

RESULTÓ: _____.

* ___ posee Permiso de Conducir de la clase _____.

En el momento del accidente se encontraba _____.

3.5.- MODIFICACIONES EN LAS PERSONAS: Las personas implicadas en el accidente, sufrieron las siguientes modificaciones, respecto a su estado y posición final:_____.

29.2.4.- VEHÍCULO IMPLICADOS.

4.- VEHÍCULOS IMPLICADOS:

4.1.- VEHÍCULOS IMPLICADOS : (Reseña)

* 4.1.1.- **VEHÍCULO** Tipo _____, Marca _____, Modelo _____, Color _____, Matrícula _____, Titular DON _____, con domicilio en _____. Teléfono:_____.

Núm. bastidor _____. Núm. de plazas: _____. P.M.A. _____. Fecha de matriculación _____.

Lugar matriculación _____ DATOS DE LA EMPRESA (en su caso) _____.

(*) Datos tomados del PERMISO DE CIRCULACIÓN del vehículo.)

Última Inspección Técnica pasada el día __ de _____ de 1.99__, en _____.
Válida hasta _____.

Seguro Obligatorio de Automóviles concertado con la Compañía _____, Domicilio Social en C/ _____ (_____). Tomador del Seguro D. _____, DNI.núm. _____, Número de Póliza _____.

- Está al corriente de pago, hasta la fecha _____. Cobertura del Seguro _____.

- Autorizaciones especiales y datos de las mismas: _____.

- Carga en el momento del accidente: Clase _____, Cantidad _____.

* 4.1.2.- **VEHÍCULO** Tipo _____, Marca _____, Modelo _____, Color _____, Matrícula _____, Titular DON _____, con domicilio en _____. Teléfono: _____.

Núm. bastidor _____. Núm. de plazas: _____. P.M.A. _____. Fecha de matriculación _____.

Lugar matriculación _____ DATOS DE LA EMPRESA (en su caso) _____.

(*) Datos tomados del PERMISO DE CIRCULACIÓN del vehículo.)

Última Inspección Técnica pasada el día __ de _____ de 1.99__, en _____.
Válida hasta _____.

Seguro Obligatorio de Automóviles concertado con la Compañía _____, Domicilio Social en C/ _____ (_____). Tomador del Seguro D. _____, DNI.núm. _____, Número de Póliza _____.

- Está al corriente de pago, hasta la fecha _____. Cobertura del Seguro _____.

- Autorizaciones especiales y datos de las mismas: _____.

- Carga en el momento del accidente: Clase _____, Cantidad _____.

4.2.- EXAMEN DE LOS VEHÍCULOS. (para cada vehículo)

4.2.1.- SUPUESTO ESTADO INICIAL: (antes del accidente)

4.2.2.- DESPERFECTOS SUFRIDOS:

* POR EL VEHÍCULO MATRÍCULA _____. Como consecuencia del accidente, sufrió los siguientes daños:

4.2.2.1.- Fuerza Principal de Impacto (FPI): (Se realizará una descripción global del golpe o golpes, con expresión concreta y precisa de la/s Fuerza/s Principal/es de Impacto (FPI))

4.2.2.2.- Amplitud de los daños: ("Zona afectada": parte dañada de la estructura del vehículo; por ejemplo: frontal. "Amplitud": por ejemplo: el frontal en su totalidad, partes central y derecha del frontal, etc.)

4.2.2.3.- Consideración de los daños: ("Consideración": por ejemplo: de **gran** consideración; de **escasa** ...; de **media** ...)

4.2.2.4.- Detalle de los daños: (A continuación, se entrará en DETALLE pormenorizado de los daños, elementos o partes dañadas: 1) Roturas. 2) Abolladuras. 3) Desprendimientos. 4) Otros (incendios, sustracciones, arrastres, etc.)

4.2.3.- EXAMEN PERICIAL DE LOS VEHÍCULOS:

* DEL VEHÍCULO MATRÍCULA _____.

4.2.3.1.- NEUMÁTICOS:

Marca: _____ Tipo: _____.

Presiones: _____.

Profundidad de dibujo: _____ Estado general _____.

Códigos: Velocidad: _____; Peso: _____.

Fecha fabricación: _____.

Otros datos de interés _____.

4.2.3.2.- SISTEMA DE FRENADO: _____.

4.2.3.3.- SISTEMA DE DIRECCIÓN: _____.

4.2.3.4.- SISTEMA DE SUSPENSIÓN: _____.

4.2.3.5.- SISTEMA DE ALUMBRADO: _____.

- INTERRUPTOR DE ALUMBRADO EN POSICIÓN: _____.

4.2.3.6.- DISCOS DIAGRAMA Y TACÓGRAFO: _____.

4.2.3.7.- OTROS ELEMENTOS: _____.

- VELOCÍMETRO: Marca _____ km.

- PALANCA DE CAMBIO DE VELOCIDADES EN POSICIÓN DE: _____.

- OTROS ÓRGANOS QUE PUEDAN RESULTAR DE INTERÉS: _____.

4.3.- MODIFICACIONES EN LOS VEHÍCULOS. Tras el accidente, los vehículos sufrieron las siguientes modificaciones respecto de su posición final y estado: _____.

29.2.5.- DESCRIPCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

5.- DESCRIPCIÓN DEL LUGAR DEL ACCIDENTE

5.1.- CLASE DE VÍA Y CARACTERÍSTICAS:

5.1.1.- SENTIDO DE LA INSPECCIÓN OCULAR.- Para mejor comprensión, se realiza el estudio tomando el sentido de circulación de _____ a _____, que era el seguido por _____.

5.1.1.1.- Sentido de circulación de los vehículos:

El turismo _____ circulaba sentido _____.

5.1.1.2.- El peatón, o ciclista, o cabeza de ganado, circulaba o cruzaba por _____.

5.1.2.- PUNTOS FIJOS DE REFERENCIA.

- Para las mediciones se han tomado los puntos fijos siguientes:

A) _____.

B) _____.

C) (si procede) _____.

- Distancia entre los puntos fijos: _____.

5.1.3.- CARRETERA: CLASE, TRAZADO Y FIRME:

-Clase: _____.

Denominación _____; con _____ carriles de circulación sentido _____.

Sentidos de circulación separados por _____.
 Carriles de circulación delimitados por _____.
 Anchura de la calzada _____.
 Anchura carriles de circulación _____.
 Anchura de arcenes _____.
 Descripción de los márgenes de la Vía _____.
 - **Trazado:** _____, con una pendiente de _____ en sentido _____, y una inclinación de _____ hacia _____. Otros datos: _____.
 - **Firme:** clase _____, en _____ estado de conservación y mantenimiento, con las anomalías siguientes:
 - Estado circunstancial del mismo _____, por motivo de _____.
 - Arcenes clase _____ en _____ estado de conservación y mantenimiento con las anomalías siguientes: _____.

5.1.4.- VISIBILIDAD Y DESLUMBRAMIENTO _____.

5.1.5.- SEÑALIZACIÓN:

5.1.5.1.- VERTICAL: _____.

5.1.5.2.- HORIZONTAL: _____.

5.1.5.3.- BALIZAMIENTO: _____.

5.1.5.4.- AGENTES DE TRAFICO U OTRA SEÑALIZACIÓN: _____.

5.1.5.5.- Señalización de velocidad genérica de la vía: _____ km/hora.

5.1.5.6.- Limitación de velocidad específica:

* Para la vía: _____ km/hora.

* Para el vehículo _____, _____ km/hora.

* Para el conductor _____, _____ km/hora.

5.1.5.7.- Otras: _____.

5.1.6.- CONDICIONES ATMOSFÉRICAS:

En el momento del accidente, el tiempo era _____.

Soplaba viento de fuerza _____, en dirección _____.

Otros datos ambientales:

_____ Crepúsculo.

_____ Amanecer.

_____ Noche.

_____ Día.

Luminosidad: _____.

5.1.7.- OTRAS CIRCUNSTANCIAS:

El día del accidente era _____.

La circulación _____.

_____ había retenciones por _____.

Otros datos que puedan resultar de interés: _____.

5.2.- HUELLAS Y VESTIGIOS.

5.2.1.- POSICIÓN FINAL DE VEHÍCULOS Y PERSONAS:

- Del vehículo _____, tras el accidente quedó en la posición siguiente: _____.

- Otros vehículos:

- De las personas.

Tras el accidente, las personas quedaron en la posición siguiente: _____.

5.2.2.- HUELLAS DE NEUMÁTICOS DE VEHÍCULOS:



5.2.2.1.- HUELLAS DE FRENADO:

5.2.2.2.- HUELLAS DE FRICCIÓN (Derrape):

5.2.3.- PARTES DE LOS VEHÍCULOS:

En el lugar del accidente, se encuentran las siguientes partes y piezas correspondientes a los vehículos y en la posición que se refleja: _____

5.2.4.- RESTOS DE INFRAESTRUCTURA: _____

5.2.5.- LÍQUIDOS: _____

5.2.6.- SANGRE: _____

5.2.7.-OTRAS: _____

5.2.8.-DAÑOS AJENOS A LOS VEHÍCULOS: _____

5.3.- MODIFICACIONES EN HUELLAS Y/O VESTIGIOS: _____

29.2.6.- EXTRACTO DE LAS MANIFESTACIONES DE INTERÉS Y CONCLUSIONES DE INFORMES.

6.- EXTRACTO DE LAS MANIFESTACIONES DE INTERÉS:

De las manifestaciones tomadas a las personas implicadas en el accidente, que figuran en el Atestado remitido a ese Juzgado con fecha _____, folios números _____, cabe destacar por su interés para la determinación de las causas que produjeron el mismo, lo siguiente:

6.1.- DEL CONDUCTOR: _____

6.2.- DEL USUARIO: _____

6.3.- DEL PEATÓN: _____

6.4.- DEL TESTIGO: _____

6.5.- OTRAS MANIFESTACIONES O INFORMES: (RESULTADOS PRUEBAS DE ALCOHOLEMIA E INFORMES PERICIALES.)

29.2.7.- RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE.

7.- RECONSTRUCCIÓN DEL ACCIDENTE:

7.1. POSICIÓN INICIAL DE LOS VEHÍCULOS Y PEATONES:

- El vehículo matrícula _____ circulaba sentido _____ por el carril _____.

- El peatón circulaba o cruzaba sentido _____, por _____.

7.2. PUNTOS DE PERCEPCIÓN POSIBLE (P. P. P.) (DEFINICIÓN):

Para cada vehículo se miden en el sentido de su marcha y sobre el eje longitudinal de la carretera, siendo su distancia al PUNTO DE CONFLICTO, la siguiente:

Para el vehículo matrícula _____, es de _____ metros.

EXPLICACIÓN DE PORQUÉ SE HA TOMADO PARA CADA VEHÍCULO EL PUNTO DE PERCEPCIÓN POSIBLE RESEÑADO ANTERIORMENTE:

7.3. PUNTOS DE PERCEPCIÓN REAL (P. P. R.) (DEFINICIÓN):



Se miden para cada vehículo de la misma forma que en el apartado anterior, siendo las distancias las siguientes:

Para el vehículo matrícula _____, es de _____ metros.

EXPLICACIÓN DE PORQUÉ SE HA TOMADO PARA CADA VEHÍCULO EL PUNTO DE PERCEPCIÓN REAL, RESEÑADO ANTERIORMENTE:

7.4. PUNTOS DE DECISIÓN (P. D.) (DEFINICIÓN):

Medidos igual que los apartados anteriores:

Para el vehículo matrícula _____, es de _____ metros.

EXPLICACIÓN DE PORQUÉ SE HA TOMADO PARA CADA VEHÍCULO EL PUNTO DE DECISIÓN, RESEÑADO ANTERIORMENTE:

7.5. PUNTO DE CONFLICTO (P. C.) (DEFINICIÓN):

Está situado en _____, a _____ metros del Punto Fijo de referencia _____, y a metros del Punto Fijo de referencia _____.

7.6.- ITINERARIO SEGUIDO POR LOS VEHÍCULOS Y PERSONAS:

Se remite al croquis adjunto al presente Informe Técnico.

7.7.- POSICIÓN FINAL DE VEHÍCULOS Y PERSONAS:

Se remite al apartado 5.2.1. del presente Informe Técnico, y al croquis adjunto al mismo.

7.8.- ESTUDIO DE LAS VELOCIDADES DE LOS VEHÍCULOS:

En función de las huellas de frenada halladas, manifestaciones, daños de los vehículos,...

7.9.- LÍNEAS DE FUERZA:

Se remite a la Fuerza Principal de Impacto (F.P.I.) en la colisión, apartado 4.2.2.1., y croquis, y a las trayectorias postcolisión, reflejadas en éste.

29.2.8.- CAUSAS DEL ACCIDENTE.

8.- CAUSAS DEL ACCIDENTE.

8.1.- PLANTEAMIENTO DE HIPÓTESIS. A la vista de la Inspección Ocular practicada en el lugar de los hechos, manifestaciones de los conductores implicados, usuarios y testigos, examen pericial y daños observados en los vehículos, huellas, vestigios y demás circunstancias que rodean el accidente objeto de ésta investigación, ES PARECER del Instructor que en el presente accidente de circulación, se barajan las siguientes hipótesis:

1ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: fallo de los órganos vitales del vehículo, con expresión del vehículo de que se trata, así como del órgano u órganos en cuestión, relatando igualmente la consecuencia de tal fallo, sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)

2ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: hallazgo del obstáculo en la calzada, o invasión en la misma de animal suelto, con cita expresa del obstáculo o animal en cuestión. Relatando igualmente su consecuencia dentro del accidente, sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)

3ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: distracción por parte del conductor, consistente en ..., y con la consecuencia de ..., sin entrar en ningún otro tipo de valoraciones o calificaciones subjetivas.)

(Se enumeran las posibles hipótesis, especificando el conductor o vehículo al cual se le plantea la misma, y procurando que sean referentes a la vía, al vehículo, y al hombre, siempre que sea posible.)

8.2.- JUSTIFICACIÓN DE HIPÓTESIS. Respecto a las hipótesis planteadas, se realiza un estudio razonado y objetivo sobre las mismas, aceptándolas o descartándolas, con el siguiente resultado:

1ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: se descarta la misma en función de los datos obtenidos en la oportuna inspección ocular, según consta en la Diligencia del mismo nombre, en el folio núm. ...)

2ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: se descarta la misma, ya que tras la llegada al lugar de los hechos la Fuerza Instructora comprobó que ..., según consta en la Diligencia de ..., folio núm. ...)

3ª HIPÓTESIS: (Por ejemplo: se acepta la misma, en base a los datos obtenidos en la investigación del accidente, y que consta en la Diligencia de ..., folio núm. ..., y en la Diligencia de ..., folio núm. ...)

8.3.- CLASIFICACIÓN DE CAUSAS:

8.3.1.- CAUSAS MEDIATAS (Son aquellas que NORMALMENTE no dan lugar al accidente, pero conducen hacia él o coadyuvan a su materialización):

8.3.1.1. *Relativas a los vehículos:*

8.3.1.2. *Relativas a la vía:*

8.3.1.3. *Relativas a fenómenos atmosféricos:* _____.

8.3.1.4. *Relativas a los conductores:*

A) SOMÁTICAS: _____.

B) PSÍQUICAS: _____.

C) CONOCIMIENTOS, EXPERIENCIA, PERICIA: _____.

8.3.1.5. *Relativas a circunstancias ajenas a las anteriores:* _____.

8.3.2.- CAUSAS INMEDIATAS (Son aquellas que de forma directa intervienen en el accidente. Son, en esencia, las mismas causas MEDIATAS, matizadas la mayoría de ellas por el elemento humano):

8.3.2.1.- INFRACCIONES AL CÓDIGO DE LA CIRCULACIÓN:

a) Velocidad: _____.

b) Otras Infracciones: _____.

8.3.2.2.- DEFICIENCIAS EN LA PERCEPCIÓN: _____.

8.3.2.3.- ERRORES EN LA EVASIÓN: _____.

8.3.2.4.- CONDICIONES NEGATIVAS: _____.

8.3.2.5.- OTRAS: (Generalmente las mediatas con el matiz humano, no comprendidas en los apartados anteriores).

8.3.3.- CAUSA PRINCIPAL O EFICIENTE (es aquella, de entre todas las que intervienen, sin la cual no se habría producido el accidente):

De entre las anteriores, se considera: _____.

29.2.9.- APRECIACIÓN DE LA FORMA EN QUE SE PRODUJO EL ACCIDENTE.

9.- APRECIACIÓN DE LA FORMA EN QUE SE PRODUJO EL ACCIDENTE.



Por todo lo anteriormente expuesto, es parecer del Instructor, que el accidente pudo tener el siguiente desarrollo:

Ejemplo:

Salida de vía. Se relatará la vía por la que circulaba, sentido de la salida, impacto, si lo hubo, vuelco, posición final y resultado, con expresión de: muertos, heridos y/o daños materiales.

29.2.10.- ENTREGA DEL INFORME TÉCNICO.

10.- ENTREGA DEL INFORME TÉCNICO.

A las _____ horas del día _____ de _____ de 200____, en _____, se hace entrega del presente INFORME TÉCNICO, acompañado de CROQUIS e INFORME FOTOGRÁFICO. (Y anexos cuando procedan). Todo ello bajo recibo.

_____, a _____ de _____ de 200____,

EL INSTRUCTOR,

EL SECRETARIO,

TEMA XXX



TÍTULO: EL ÁLBUM-INFORME FOTOGRÁFICO.

A.- ESQUEMA:

30.1.- INTRODUCCIÓN A LA FOTOGRAFÍA POLICIAL.

30.1.1.- CARACTERÍSTICAS.

30.1.1.1.- *Ventajas.*

30.1.1.2.- *Limitaciones.*

30.2.- EL ÁLBUM-INFORME FOTOGRÁFICO.

30.2.1.- ¿QUÉ SE DEBE FOTOGRAFIAR?.

30.2.2.- NOTAS AL PIE DE LAS FOTOGRAFÍAS.

30.3.- TIPO DE FOTOGRAFÍAS.

30.3.1.- PANORÁMICAS.

30.3.2.- HUELLAS.

30.3.3.- PUNTO DE CONFLICTO.

30.3.4.- POSICIÓN FINAL DE LOS VEHÍCULOS.

30.3.5.- DESPERFECTOS DE LOS VEHÍCULOS.

30.3.6.- IDENTIFICACIÓN Y POSICIÓN DEL CADÁVER.

TEMA XXX

TÍTULO: EL ÁLBUM-INFORME FOTOGRÁFICO.

B.- DESARROLLO:

30.1.- INTRODUCCIÓN A LA FOTOFRAFÍA POLICIAL. La fotografía es un medio de gran aplicación en el campo de la Investigación Criminal. No debe existir un trabajo de investigación de un accidente de tráfico, sin que se incluya la fotografía.

El empleo de la fotografía desde hace casi cien años ha demostrado que constituye una de las fuentes de evidencia o de prueba más precisa y fiable ante los tribunales.

30.1.1.- CARACTERÍSTICAS. El observador de un hecho, bien sea investigador o testigo, al realizar su exposición o declaración sobre lo investigado u observado, aunque tenga el firma propósito y convicción de ser veraz, no será tan preciso y detallista como es deseable.

El principal *handicap* del investigador es transmitir a los demás todo aquello que él ha averiguado, pues si sus conocimientos adquiridos sobre un asunto o materia quedasen interiorizados y no viesan la luz en el mundo real, simplemente no existirían y su trabajo, a pesar del éxito inicial de esclarecimiento de un hecho, habría fracasado.

Esta deficiencia del investigador quedará resuelta, o al menos paliada, con imágenes, bien sean dibujadas (croquis y gráficos), fotográficas (álbum-informe fotográfico) o videográficas (reportajes de video, video-clips de programas informáticos de reconstrucción, etc.).

30.1.1.1.- Ventajas:

1. *Fidelidad del testimonio.* La fotografía recoge la escena tal y como se presenta delante de la cámara, desprovista de toda subjetividad.
2. *Testimonio instantáneo y permanente.* En la fotografía se refleja la realidad del instante en que se realiza.
3. *Reproductibilidad.* El negativo puede servir para hacer el número de copias que sean necesarias en cualquier momento.
4. *Permite y facilita la investigación.* La copia fotográfica permite el estudio de la escena o el detalle en el gabinete, llegando a apreciar circunstancias o elementos que pudieron pasar desapercibidos.
5. *Permite la reconstrucción de los hechos.* Reconponiendo el escenario a partir de la fotografía y complementando al croquis.
6. *Facilita la identificación de personas.* A través de la consulta de álbumes de fotografías de personas.
7. *Facilita la prueba.* La fotografía permite mostrar los vestigios y los objetos en los que el investigador se apoya para llegar a las conclusiones de su informe.

30.1.1.2.- Limitaciones. Éstas y otras ventajas expuestas sobre el empleo de la fotografía y la imagen en general, no excluyen ciertos inconvenientes:

1. *Deficiente reflejo de las dimensiones.*
2. *Falta de proporcionalidad* entre los objetos que aparecen en la fotografía.
3. *Difícil representación de la verticalidad de las líneas.*
4. *Coloca en un mismo plano objetos que el ojo humano observa en planos diferentes.*
5. *No traduce los colores con fidelidad.*

Las limitaciones de la fotografía en particular y la imagen en general, pueden resolverse parcialmente levantando croquis o gráficos del lugar y los objetos fotografiados, colocando testigos métricos, empleando cámaras con dispositivos especiales.

Actualmente se está empleando la técnica de la fotogrametría terrestre que permite observar la escena en tres dimensiones y dibujar planos detallados y exactos del lugar.

30.2.- EL ÁLBUM-INFORME FOTOGRÁFICO. Es un COMPLEMENTO de los datos y pruebas obtenidos en la Inspección Ocular, y un medio muy útil en la investigación del accidente. Pero nunca deben sustituir a las mediciones o croquis efectuados.

Las fotografías, en particular, están relacionadas muy estrechamente con el Croquis que se hizo del accidente, de forma que éste no debe ser terminado hasta no ser cotejado con ellas. Así es frecuente que algunos detalles importantes, por ejemplo la posición final de los vehículos, que fueron tomados "en borrador" en la carretera, se dibujen después mal en el Croquis, y no se observe el error hasta su posterior comparación con las fotografías correspondientes.

En un futuro próximo, con la correspondiente dotación de cámaras de vídeo, se obtendrá un complemento idóneo de la inspección ocular de los accidentes. No está muy lejos la admisibilidad como prueba por parte de los Tribunales de Justicia. De hecho, existe una sentencia del T.S. que ha admitido la imagen. No obstante, no deben olvidarse las cualidades fundamentales de una imagen fija de soporte fotográfico.

30.2.1.- ¿QUÉ SE DEBE FOTOGRAFIAR?. Todas aquellas pruebas o datos que consideremos de importancia en el accidente y que permitan complementar la Inspección Ocular y el Croquis realizado. No se pueden dar normas concretas, sobre el número o tipo de fotografía necesario en cada accidente, sino que dependerá de las circunstancias del mismo, causas que lo motivaron, número de vehículos implicados, etc. Debe ser el Instructor del Informe el que, con su experiencia y habilidad, diga las fotografías que son necesarias en el caso que esté investigando.

No obstante, podemos citar algunos datos fundamentales que se deben fotografiar en todos los accidentes:

- *Panorámicas*, desde el "punto de vista" que tenían los conductores, o incluso, más amplias, que permitan una correcta observación del lugar.
- *Restos* de cristales, huellas, líquidos, etc., sobre la calzada.
- *Punto de Conflicto o Colisión.*
- *Posición del cadáver* o lugar donde estuviera, si ha sido retirado.
- *Huellas* de frenada, derrape, etc.
- *Posición final de los vehículos.*
- *Desperfectos* que presentan los vehículos, fotografiando los laterales, frontal y trasera de éstos, independientemente de los daños que sufran.
- *Detalles* de órganos de relevancia.

El informe fotográfico debería acompañar a "TODOS" los atestados instruidos, se realice Informe Técnico o no.

30.2.2.- NOTAS AL PIE DE LAS FOTOGRAFÍAS. Se pueden resaltar algunos detalles de la fotografía, dibujando sobre ella pequeños círculos o flechas, que marquen esos detalles (señales, huellas, etc) y que se explicarán al pie de la foto.

Así, si en la foto aparece una señal de STOP, se puede destacar con un círculo y una letra (A), que podemos comentar como: A.- Señal de STOP, situada en la carretera local, sentido Valencia.

El número de estas notas explicativas dependerá del tipo de fotografías. Antes de las notas, se pondrá una pequeña leyenda, que explique brevemente la fotografía (título de la fotografía).

* En general, cuando sobre la fotografía dibujemos flechas o tracemos círculos u otras indicaciones, para facilitar la explicación en las notas a pie de fotografía, debemos tener en cuenta la premisa de no tapar o dificultar con ellas la visión de las partes o elementos fundamentales de la fotografía, es decir, lo que en definitiva la fotografía nos muestra.

30.3.- TIPO DE FOTOGRAFÍAS. Vamos a comentarlas en el mismo orden de colocación que luego llevarán en el Informe Fotográfico.

30.3.1.- PANORÁMICAS. Es una fotografía en profundidad de todo el escenario del accidente, recogiendo la mayor parte de los detalles de éste. Debe reflejar lo que vio el conductor del vehículo momentos antes de producirse el accidente, por lo que la cámara se pondrá, si es posible, en la misma ubicación y altura que llevaba dicho conductor.

Si hay varios vehículos implicados se procurará obtener panorámicas que reflejen ambos sentidos de circulación. Si hay varias vías de circulación, una panorámica por cada vehículo que circule por cada vía.

En cruces o bifurcaciones, además de las panorámicas propias de los vehículos, se puede obtener otra, al lado contrario del cruce, que permita observar la dirección de llegada de cada vehículo.

Es conveniente aprovechar, en determinados accidentes y si se está en condiciones de ello, el helicóptero para obtener panorámicas del lugar del accidente.

Se pueden poner diversas notas que expresen:

- Sentido de circulación.
- Trayectorias seguidas por cada vehículo.
- Otros aspectos generales como Puntos fijos, Señales, etc.

30.3.2.- HUELLAS. En general, debe procurarse que cada fotografía no muestre solamente el objeto a resaltar, sino la relación de ese objeto con otros elementos del accidente que permitan su fácil localización en el escenario de los hechos.

Por ejemplo, si queremos fotografiar una huella de frenada, debe ésta aparecer con otros objetos, como restos de cristales, arañazos, neumáticos del vehículo que la produjo, marcas viales de la calzada, etc., que la sitúen debidamente. Debe orientarse la cámara en el mismo sentido de circulación que llevaba el vehículo que produjo el accidente.

En la pequeña leyenda debe decirse claramente a qué vehículo pertenecen y que ruedas las originaron.

De cada huella se hará otra fotografía "de detalle", colocando la cinta métrica (o cualquier otro testigo métrico) en la calzada encima de la huella, y poniendo la cámara perpendicularmente al pavimento (cenital). Así se podrá apreciar la anchura de la huella en centímetros. Esta fotografía "de detalle" se colocará en el Informe Fotográfico a continuación de la huella de frenada correspondiente.

Igualmente se podría hacer con otros tipos de huellas, surcos, líquidos, etc. que hayan quedado sobre la calzada.

En las notas se hará constar esencialmente los otros objetos que aparezcan en la fotografía y que sirvan para situar la huella en la calzada.

30.3.3.- POSICIÓN DE CONFLICTO. Lo relacionaremos también con otros detalles del accidente que nos hayan ayudado a su localización, como restos de cristales, de líquidos, marcas viales, etc., y que deben figurar, inexcusablemente, en la fotografía y comentados en las correspondientes Notas.

30.3.4.- POSICIÓN FINAL DE LOS VEHÍCULOS. Se obtendrá al menos una fotografía para cada vehículo salvo que hayan quedado muy próximos. En ella se recogerán otros detalles de carácter permanente, como árboles o señales de tráfico, que nos permitan su rápida y exacta localización.

En las notas procuraremos poner, y dibujar previamente en las fotografías, algunas particularidades, como:

- Trayectoria (*itinere*) seguida por el vehículo.
- Desplazamientos (vuelcos, giros, etc.) sufridos a consecuencia de la colisión.
- Etc.

30.3.5.- DESPERFECTOS DE LOS VEHÍCULOS. A continuación de la fotografía de la posición final, irá la de desperfectos de cada vehículo, tomada a escasa distancia y explicado en las notas, los mecanismos averiados (alumbrado, dirección, etc.).

Igualmente se deberá obtener otras "de detalles" sobre algún aspecto concreto de determinados mecanismos, y proceder, posteriormente, a su ampliación en el laboratorio como prueba de algún posible fallo mecánico.

En estas fotografías es conveniente poner un testigo métrico al lado para observar claramente la dimensión real del objeto.

Deberá hacerse el reportaje desde los cuatro planos del vehículo, y de ser necesarias más fotografías, se realizarán en proyecciones paralelas a los ejes, longitudinal y transversal. Si es posible, utilizando medios auxiliares, se harán fotografías a vista de pájaro (cenital).

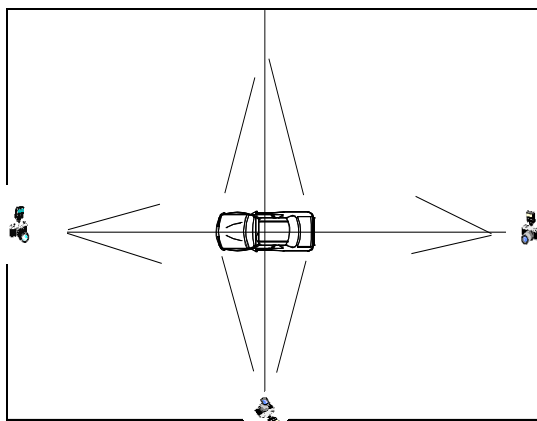


Gráfico 47.

Cualquier mención que en el Informe Técnico se haga de la intervención de un elemento del vehículo causante del accidente supondrá un exhaustivo reportaje fotográfico de dicho órgano, por ejemplo: reventón neumáticos, llantas, rotura dirección, rotura suspensión, etc.

30.3.6.- IDENTIFICACIÓN Y POSICIÓN DEL CADÁVER. Según autoriza la LECr. en su Procedimiento Abreviado, si la posición del cadáver en la calzada fuera un obstáculo para la circulación, podremos retirarlo de la vía a un lugar próximo, marcándolo y fotografiándolo previamente.

Por ello, si ha sido retirado fotografiaremos las señales de tiza que lo enmarcaron y, además, su nueva situación fuera de la calzada.



Si ha quedado en el interior de algún vehículo, podremos auxiliarnos del "flash" para fotografiarlo. Si falleció durante su traslado a un Centro Sanitario, el lugar de donde fue retirado, etc. Las fotografías son muy importantes para una posible identificación de indocumentados.

Igualmente obtendremos en la fotografía, si es posible, otros detalles como el vehículo en que viajaba, etc.



TEMA XXXI

TÍTULO: ESTUDIO DE ATESTADOS E INFORMES TÉCNICOS DE CASOS REALES.

A.- ESQUEMA:

31.- ESTUDIO DE ATESTADOS E INFORMES TÉCNICOS DE CASOS REALES.

31.1.- ACCIDENTE DE GOLMAYO (SORIA).

31.2.- ACCIDENTE DE CÁRTAMA (MÁLAGA).

TEMA XXXI

TÍTULO: ESTUDIO DE ATESTADOS E INFORMES TÉCNICOS DE CASOS REALES.

B.- DESARROLLO:

31.1.- ACCIDENTE DE GOLMAYO (SORIA).

SINOPSIS DEL ACCIDENTE:

Asunto: Accidente de circulación ocurrido a las 15'43 horas del día 06 de julio de 2000, en el kilómetro 159'560 de la carretera N-122 (Zaragoza-Portugal), término municipal de Golmayo (Soria) y Partido Judicial de Soria, consistente en **colisión fronto-angular** por parte del vehículo camión jaula, marca Volvo modelo F121NT 8x2, matrícula SG-5856-F, con el autobús, escolar no exclusivo, marca Man, modelo 13220HOLC, matrícula B-6441-WF, saliéndose ambos vehículos de la calzada por el margen derecho (sentido Portugal), cayendo sobre un desnivel; habiendo resultado como consecuencia del mismo **veintiocho personas muertas, doce heridas graves**, daños materiales considerados de siniestro total en los vehículos y, daños en infraestructura viaria.

Circunstancias significativas:

a.- El disco diagrama del tacógrafo. Informe Pericial. En el "Planteamiento de hipótesis", punto 8.1, con respecto a la causa del accidente, se plantea, entre otras, la siguiente: "Exceso de velocidad real (instantánea) del autobús y del camión en el momento del accidente". En la "Justificación de hipótesis", punto 8.2, con respecto a la anterior, se dice: "**Con respecto al autobús:** SE ACEPTA en base a lo siguiente:

- "En el examen del disco..., se observa el último marcaje del estilete de la velocidad a 100 km/h.,..."
- "Siendo el error máximo admitido en su utilización ± 6 km/h., el vehículo circulaba en una horquilla... entre 94 y 106 km/h.,..."
- "En informe sobre estudio microscópico realizado por la empresa *Mannesmann Automotive A.G., Schweningen – Willingen*, se determina que la velocidad en el instante de la colisión es de 99 km/h.,..."

"Con respecto al camión: NO SE PUEDE ACEPTAR NI DESCARTAR en base a lo siguiente:

- "En el examen del disco..., se observa el último marcaje del estilete de la velocidad a 79 km/h.,..."
- "Siendo el error máximo admitido en su utilización ± 6 km/h., el vehículo circulaba en una horquilla... entre 73 y 85 km/h.,..."
- "En informe sobre estudio microscópico realizado por la empresa *Mannesmann Automotive A.G., Schweningen – Willingen*, se determina que la velocidad en el instante de la colisión es de 79 km/h.,..."

De lo cual **se concluye** que el examen del tacógrafo por la fuerza instructora fue muy preciso y que el hecho de solicitar informe pericial de expertos (fabricante del tacógrafo) fue a los efectos de la *verificación sistemática* y de la conveniente *corroboración*.

b.- El testigo ideal: Definición: “Es aquel que vio u oyó algo importante. Está seguro de sí mismo y de su relato. No es fácil que deje influenciar su ánimo ni que se desconcierte ni incluso cuando es interrogado por el Tribunal. Se sabe expresar bien y le dirá con calma, claridad y precisión, cuanto sepa y nada más. No tiene interés personal en el accidente y presencié el suceso al pasar por allí”.

“Conductor del turismo que circulaba inmediatamente detrás del camión accidentado: “...Que al llegar a la finalización de la recta..., observó como el camión seguía la misma trayectoria de la recta, no tomando la curva, ni reduciendo la velocidad, ni observando que pusiera indicador de dirección, ni observando que se encendiera ninguna luz de frenado,... así como tampoco observó que hiciera ningún extraño, ni vaivén en la amortiguación...”

c.- Las huellas y evidencias. Tanto la inspección ocular como el reportaje fotográfico es contundente en cuanto a claridad explicativa e interpretativa del lugar escenario de los hechos con respecto a las *huellas y vestigios* registrados.

d.- El Plan de Viaje. De la información recabada con **respecto al conductor del camión**, se averiguó lo siguiente:

- Que se había levantado, el día del accidente, a las 11 horas de la mañana.
- Que en esa semana no había realizado ningún otro viaje.
- Que era el conductor habitual del camión.
- Que la ruta la realizaba al menos cuatro veces al mes.
- Que efectuó la comida sobre las 14’45 horas.
- Que tomó un vaso de vino con gaseosa.
- Que no tomó licores.
- Que durante el almuerzo no dio la impresión de estar cansado y sí de ser una persona alegre.
- Que no le vieron tomar medicamento alguno y que no tenían prisa en el viaje.

e.- El teléfono móvil. De la información obtenida al respecto se averiguó:

- Que instantes antes del accidente, se recibió una llamada telefónica en el móvil del usuario del camión.
- Que el usuario se giró hacia su izquierda **para buscarlo** (el teléfono móvil).
- Que antes de que “descolgaran” el teléfono, sonó el tono dos o tres veces.
- Que nada más “descolgar” el teléfono, se cortó sin llegar a hablar.
- Que el móvil citado se encontraba en una bandeja situada entre el conductor y ocupante.

Causas: Se considera **causa principal** o eficiente a la *distracción en la conducción (causa genérica)* por parte del conductor del camión, que no toma la curva, invadiendo el sentido opuesto de circulación (*efecto o consecuencia de la causa*).

Se observa que la causa es considerada en sentido genérico, distracción en la conducción, no pudiéndose determinar el hecho o circunstancia concreta en que se especifica la distracción.

El razonamiento de la causa principal o eficiente se realiza en el sentido de que “*si no se invade la parte izquierda, a pesar del exceso de velocidad del autobús, no se habría producido el accidente*”.

Se considera *causa coadyuvante* que contribuye al resultado, la velocidad excesiva del autobús, al circular (en una horquilla de 94 a 106 km/h.) ligeramente por encima del límite establecido (90 km/h.).

Presentación y Reconstrucción videográfica. Ver video-clips aparte.

31.2.- ACCIDENTE DE CÁRTAMA (MÁLAGA).

SINOPSIS DEL ACCIDENTE:

Asunto: Accidente de circulación ocurrido a las 16 horas del día 15 de marzo de 2001, a la altura del kilómetro 49'700 de la carretera A-357 (Campillos-Málaga), término municipal de Cártama y Partido Judicial de Málaga, consistente en la *colisión por alcance en atropello* del turismo Volvo 940, matrícula MA-1372-CC, a dos ciclistas, resultando del mismo *una persona muerta y otra herida grave (ambos ciclistas)*, así como daños materiales en los vehículos.

Circunstancias significativas:

a.- *En el accidente no se conoce testigo alguno.*

b.- Huellas y evidencias. El punto de conflicto PC se sitúa en el arcén derecho, sentido Málaga, al inicio de la huella de impregnación de caucho por arrastre, producidas por los tubulares de las ruedas de la bicicleta conducida por J.O., huella situada a 60 centímetros del borde de la calzada (el arcén tiene una anchura de 1'50 metros).

c.- *No hay datos relevantes sobre la utilización de teléfono móvil u otro tipo de distracción.*

d.- *De la investigación realizada no se tiene noticia de la circulación de otros vehículos por el lugar escenario de los hechos en los momentos de actualización del accidente.*

Causas: Se considera *causa principal* o eficiente a la *distracción en la conducción (causa genérica)* por parte del conductor del turismo Volvo, así como *no guardar intervalo lateral de seguridad en maniobra de adelantamiento* por parte del conductor del turismo .

Se observa que la causa es considerada en sentido genérico, distracción en la conducción, no pudiéndose determinar el hecho o circunstancia concreta en que se especifica la distracción.

El razonamiento de la causa principal o eficiente se realiza en el sentido de que “*De haber dejado el turismo la distancia de 1'5 metros, como mínimo, de separación a los ciclistas, que previene el artículo 85.4 del Reglamento General de Circulación (en sentido contrario ni precediéndole o adelantándole, circulaba vehículo alguno), no se comprende, razonablemente, que se produzca el atropello en el arcén*”.

Presentación y Reconstrucción videográfica. Ver video-clips aparte.

TEMA XXXII

TÍTULO: **DEFENSA ANTE EL JUZGADO.**



A.- ESQUEMA:

32.- DEFENSA ANTE EL JUZGADO.

32.1.- LA PRUEBA.

32.2.- MEDIOS DE PRUEBA.

32.3.- ALGUNOS PRINCIPIOS DEL ORDENAMIENTO PROCESAL.

32.3.1.- EL PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN.

32.3.2.- EL PRINCIPIO DE ORALIDAD.

32.4.- CALIDAD DE LA INTERVENCIÓN DEL INVESTIGADOR POLICIAL. ¿COMO TESTIGO? ¿COMO PERITO?

32.5.- DELIMITACIÓN DE SU INTERVENCIÓN.

32.6.- LA JUSTIFICACIÓN DE LAS HIPÓTESIS Y LA CONVICCIÓN DEL INSTRUCTOR.

TÍTULO: DEFENSA ANTE EL JUZGADO.

B.- DESARROLLO:

32.- DEFENSA ANTE EL JUZGADO. Para que un Tribunal declare la existencia de responsabilidad criminal e imponga a una determinada persona la correspondiente sanción penal y/o civil, en su caso, es preciso que adquiera la certeza de que se cometió una infracción penal y que fue autor de la misma el imputado a quien se condena. Es decir, *el órgano jurisdiccional tiene que llegar al convencimiento de que los hechos que se imputan a esa persona sucedieron en realidad.*

32.1.- LA PRUEBA. Es indispensable diferenciar una serie de conceptos referentes a la prueba, pues su precisión terminológica resulta obligada a los fines que pretendemos; a saber, que el atestado es algo más que una simple denuncia. Tales locuciones son:

a).- **Actividad probatoria.** *Conjunto de operaciones que, partiendo del hecho histórico, logran, tras una serie de operaciones revestidas de las correspondientes formalidades, y en un entorno definido (el proceso), desembocar en prueba de cargo.*

b).- **Fuente de prueba.** *Persona, circunstancia, objeto o hecho del que se sirve el Juez para alcanzar la propia verdad.*

c).- **Medio de prueba.** *Actividad desarrollada en el proceso, dirigida a obtener la convicción del Juez o Tribunal sobre la preexistencia de los hechos, intervenida por el órgano jurisdiccional bajo la vigencia del principio de contradicción y de las garantías constitucionales tendentes a asegurar su espontaneidad.*

d).- **Objeto de la prueba.** *Percepción, documento, cosa... que sirve de vehículo de la fuente de prueba al órgano judicial, para que éste, mediando la actividad probatoria, determine la verdad formal. El atestado en sí es un objeto de prueba, un conjunto de objetos probatorios que pueden ser trasladados al acto del juicio oral a través de medios de prueba, v. gr.: la **testifical** de los agentes intervinientes en el mismo.*

e).- **Prueba.** Aunque la acepción más usual es la de identificarla con medio de prueba, en el presente la entenderemos en su sentido de *hecho probado*; esto es, como resultado o fruto de la valoración psicológica que sobre la prueba realiza el órgano jurisdiccional a efectos de obtener una conclusión determinada. Hecho probado, *que se basa en la evidencia de lo demostrado por la pertinente actividad probatoria.*

f).- **Prueba anticipada o preconstituída.** *La practicada extramuros del juicio oral, por concurrir una serie de circunstancias que imposibiliten su realización en el seno del mismo. Tales son:*

1. Actos por naturaleza irreproducibles en el juicio oral y que la LECrim suele someter a contradicción en función de dicho carácter (v. gr.: prueba de alcoholemia)
2. Actos por naturaleza reproducibles en el juicio oral pero irrepetibles por confluir circunstancias previamente determinadas en la Ley (art. 449 LECrim)

Cuando al dato de la objetividad de las actuaciones obtenidas en el atestado se añade su irrepetibilidad, las actas policiales se convierten en prueba **preconstituída**, la cual ha de introducirse en el juicio oral como prueba documental que precisa ser leída en el acto del juicio a fin de posibilitar su efectiva contradicción por las partes.

g).- **Prueba indiciaria.** Según la jurisprudencia, la prueba indiciaria o circunstancial es *aquella que se dirige a mostrar la certeza de unos hechos (indicios) que no son los constitutivos del delito, pero de los que pueden inferirse éstos y la participación del acusado por medio de un razonamiento basado en el nexo causal y lógico existente entre los hechos probados y los que se*

trata de probar. En estos casos, es preciso concretar cuales son los hechos indiciarios y cuál el razonamiento lógico por el que se llega, conforme al Art. 741 de la LECrim., a la afirmación de los hechos constitutivos de delito, sin que baste juzgar en conciencia, exigiendo, por tanto, razonar cómo se ha llegado a formar esa conciencia. El derecho a la presunción de inocencia no se opone a que la convicción judicial en un proceso penal pueda formarse sobre la base de prueba indiciaria, ya que no siempre es posible en estos juicios utilizar la prueba directa y prescindir de aquella conduciría, en ocasiones, a la impunidad.

h).- Prueba ilícita o prohibida. En nuestro ordenamiento, receptor del derecho continental, se limita el principio de la verdad material por la llamada *obtención formalizada de la verdad*. Existen por lo tanto en nuestro sistema, una serie de prohibiciones probatorias, absolutas o relativas, de adquisición y de incorporación, de medio o de procedimiento de prueba.

Los conceptos apuntados no son absolutos. Se predicán en el presente con fines puramente didácticos. Para explicarlos se puede seguir el siguiente ejemplo: Partimos de la producción de un determinado hecho que reviste los caracteres de infracción penal. Éste es observado por un testigo (fuente de prueba), que aportará su conocimiento del mismo al procedimiento oportuno. Pero ¿de qué manera?. A través de una forma, de un medio de prueba que en este caso denominaremos testifical. Medio de prueba que deberá realizarse con una serie de garantías y requisitos imperados por la Ley Procesal. De esa fuente y, utilizando ese medio, se obtienen los objetos de prueba (testimonio en el presente); objetos que sometidos a contradicción, inmediatez y oralidad en el oportuno juicio oral, darán como resultado el hecho probado: *la prueba*.

32.2.- MEDIOS DE PRUEBA. Analizaremos a continuación algunos, además de los ya citados con anterioridad con carácter general, de los medios de prueba que revisten mayor interés desde el punto de vista de las actuaciones llevadas a cabo por los funcionarios de la Policía Judicial.

a.- Declaraciones testificales. La valoración de la declaración testifical corresponde exclusivamente al Tribunal, pudiendo fundarse en un solo testigo cuando éste sea víctima o perjudicado por delito, siempre y cuando no aparezcan razones objetivas que invaliden sus afirmaciones o que provoquen en el Tribunal de instancia una duda que impida su convicción.

Las declaraciones testificales sumariales pueden tener valor probatorio una vez que el testigo declarando en el juicio oral pueda ser sometido potencialmente a las preguntas que les formulen las partes, permitiendo al Tribunal valorar las distintas y a veces manifestaciones contradictorias y conceder mayor credibilidad a unas u otras.

b.- La prueba pericial. El peritaje practicado en la fase sumarial tiene el valor de un mero acto de investigación, careciendo de virtualidad probatoria definitiva si no se reproduce en toda su extensión, por exigencia de la *inmediatez, publicidad, oralidad y contradicción* en el *juicio oral*, a no ser que sea de difícil o imposible reproducción, en cuyo caso podrá hacerse referencia a la practicada con anterioridad, sin perjuicio de citar a los peritos para su ratificación.

Respecto al *test de alcoholemia*, para que pueda tener la consideración de prueba de cargo, ha debido ser practicado con las garantías formales y que además se haya producido la ratificación en el acto del juicio oral por los agentes que lo practicaron a fin de ser sometida la prueba a *contradicción*.

c.- La prueba documental. Aunque originariamente los documentos eran sólo los plasmados por escrito, los avances de la técnica (fotografía, cintas magnetofónicas, vídeo, disquetes de ordenador, etc.) obligan a entender incluida dentro de la prueba documental todas estas reproducciones de la imagen, la palabra o el sonido.

d.- La inspección ocular. La inspección ocular es una de las denominadas pruebas preconstituidas que deben estar realizadas antes del juicio oral.

e.- La prueba indiciaria. Ha sido tratada con anterioridad y baste aquí decir que el Tribunal Supremo, en sentencia de 14 de octubre de 1986, señaló los caracteres o garantías que la

prueba indiciaria debía reunir, para que sea prueba de cargo suficiente para desvirtuar la presunción de inocencia, resaltando las siguientes:

1º.- Pluralidad de los hechos-base o indicios (STC 111/90, de 18-6), pues uno solo no es suficiente por la posible equivocidad del mismo (S. 31-1-92) y así poder fácilmente inducir a error (S. 1-10-92). No debe tratarse de un solo indicio aislado, sino que deben ser varios, aunque no pueda precisarse, de antemano y en abstracto, su número.

2º.- Que los hechos base sean periféricos al hecho a probar y a la vez, racionalmente interrelacionados.

3º.- Que los hechos estén plenamente probados (art. 1249 del CC), esto es, justificados por medio de prueba “directa”, elemento meramente fáctico, cuya fijación han de hacer los Tribunales de instancia, con la libertad de criterio que el art. 741 les confiere como respuesta a las exigencias del principio de “inmediación”.

4º.- Que la fundamentación de la sentencia exprese al menos los grandes hitos de su razonamiento deductivo (SSTC 174 y 175/85 y 107/89).

5º.- Que la convicción judicial derivada de esa prueba ha de descartar toda irracionalidad en la conclusión a que el Juzgador ha llegado, es decir, que no sea arbitraria o absurda, sino coherente y ajustada a las reglas de la lógica y de la general experiencia.

32.3.- ALGUNOS PRINCIPIOS DEL ORDENAMIENTO PROCESAL. Las formalidades que la Constitución y el ordenamiento procesal establecen, requieren una serie de principios, arriba citados, de entre los cuales ahora trataremos fundamentalmente dos:

32.3.1.- EL PRINCIPIO DE CONTRADICCIÓN. El antiguo brocardo *audiatur et altera pars* se encuentra implícitamente proclamado en el Art. 24 de la CE: en la exigencia de que nunca se produzca *indefensión* y en el reconocimiento del derecho a *un proceso con todas las garantías*, de entre las cuales la primera de ellas ha de ser la posibilidad de *contradicción*.

Un proceso está presidido por el referido principio cuando ambas partes, tienen la posibilidad efectiva de comparecer o acceder a la Jurisdicción a fin de poder hacer valer sus respectivas pretensiones, mediante la introducción de los hechos que las fundamenten y su correspondiente *práctica de la prueba*.

La consecuencia práctica para el investigador policial es la de que en el desarrollo del Juicio oral y concretamente durante su intervención, al ser blanco de preguntas de las partes y que éstas, a través de sus abogados, o en su caso del Ministerio Fiscal, van a dirigirse a corroborar las posiciones de cada una de ellas, unas veces, apoyando nuestras conclusiones, y otras, pretendiendo desvirtuarlas, ha de estar “preparado” para dar una cumplida respuesta a tantas preguntas se le formulen.

32.3.2.- EL PRINCIPIO DE ORALIDAD. Nuestro ordenamiento procesal está manifiestamente inspirado por el *principio de oralidad*. Así se encarga de señalarlo el Art. 120 de la CE, conforme al cual “*el procedimiento será predominantemente oral, sobre todo en materia criminal*”. Ello no significa que determinada fase o acto procesal no pueda estar informado por el *principio de la escritura*.

Lo decisivo es que la actividad probatoria transcurra oralmente bajo la *inmediación* del Tribunal de tal suerte que se tenga que fundamentar su sentencia exclusivamente a través de la aportación del material de hecho que las partes han realizado verbalmente en el juicio.

Como derogación al referido principio hay que mencionar el régimen de la *prueba documental*, trazado por el artículo 726 de la LECrim., que faculta al Tribunal al examen de oficio

de todos los documentos. Pero dicho precepto ha de ser puesto en relación con el artículo 730, de cuya interpretación sistemática se hace obligado afirmar que:

1º.- El Tribunal no puede fundamentar su sentencia en un documento, cuyo contenido puede ser reproducido en el juicio oral a través de otros medios de prueba (testifical, pericial).

2º.- Tan sólo podrá basar su sentencia en un documento, cuando no pudiendo ser reproducido su contenido en el juicio oral, constituya un auténtico *medio de prueba* y no un mero acto sumarial de investigación.

Aunque los términos “*criminal*” y “*penal*” suelen barajarse como sinónimos, etimológicamente son distintos, puesto que el primero de ellos proviene del vocablo francés “*crimme*”, que tan sólo se refiere a las infracciones más graves (actualmente delitos con pena superior a tres años), en tanto que el segundo alude a toda infracción delictuosa. Por esta razón, si bien los procedimientos penales que pudieran instaurarse para el enjuiciamiento de los delitos graves obligatoriamente habrán de estar informados por el *principio de oralidad*, no atentaría a la norma constitucional la consagración de un procedimiento penal escrito que, tal y como acontece con el procedimiento penal *monitorio* europeo, está destinado al enjuiciamiento de infracciones leves (Vicente Gimeno Sendra).

La consecuencia práctica se traduce en la necesidad de que el investigador policial esté habituado a la *práctica forense*, es decir, familiarizado con las técnicas de exposición y debate en público. Esto no significa que esté vedada la utilización, cuando proceda, de:

- a.- “Pizarra” donde realizar cálculos experimentales sencillos.
- b.- Gráficos, croquis y cualquier otra faceta del dibujo.
- c.- Representaciones videográficas, o de programas informáticos.
- d.- Otros medios que puedan proporcionar las nuevas tecnologías.

Y en general de cuantos medios legales se pueda valer el hombre para *completar* su expresión oral, *ampliar* el contenido informativo de su exposición y, *ayudar* a la comprensión de sus conclusiones (aforismo: “Una imagen vale más que mil palabras”).

32.4.- CALIDAD DE LA INTERVENCIÓN DEL INVESTIGADOR POLICIAL. ¿COMO TESTIGO? ¿COMO PERITO? La Ley Orgánica 2/86 establece como funciones específicas en materia de tráfico que, *la Guardia Civil* ejercerá la vigilancia del tráfico, tránsito y transporte *en las vías públicas interurbanas*; *los Cuerpos de Policía Local*, en concreto, ordenar, señalar y dirigir el tráfico, *en el casco urbano*, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación, así como instruir atestados por accidentes de circulación.

De lo anterior fácilmente se colige, que en sus respectivos ámbitos serán competentes en el tema de accidentes de tráfico y que, dado el nivel tecnológico tanto del *vehículo* como de la *vía*, sin descartar los conocimientos psicológicos, médicos y farmacológicos con respecto al *hombre*, a nadie se le escapa que el *especialista en investigación de accidentes* necesita de unos conocimientos científicos, técnicos y prácticos adecuados, para valorar, en su caso, hecho o circunstancias relevantes en el asunto (accidente de circulación) o adquirir certeza sobre ellos, es decir, adquirir tal pericia que pueda concurrir como *perito* en la materia.

El Guardia Civil de Tráfico o Policía Local de Tráfico cuando concurre ante los Jueces y Tribunales como consecuencia de su intervención de materia de tráfico, lo hace como *testigo* o *perito*, y que el fruto de determinadas actuaciones, como son los hechos, circunstancias, huellas, vestigios, pruebas y en general *de aquellos elementos efímeros e irreproducibles*, que en su mayoría, registrados con los requisitos legales y ratificados por él en la vista oral, pueden llegar, *sin encajar exactamente en el perímetro de la Prueba Preconstituida o Anticipada a ser aprovechables como elementos de juicio coadyuvantes* (STC 157/1995), como pueden ser *huellas de frenado*

(huellas de fricción, en general), *croquis*, *fotografías* y *Prueba de alcoholemia* (ficha de Sintomatología y Comportamiento).

La Ley 1/2000, de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil, establece la nueva regulación del *dictamen de peritos* (arts. 335 a 352), regulación que adolece del error conceptual de mantener la desfasada concepción probatoria de la pericial (en lugar de considerarla como un mecanismo auxiliar del Juez y, por ende, no sujeto a las rigurosas formalidades del procedimiento probatorio), estableciéndose como **regla general** la aportación de los dictámenes privados de cada parte junto con los escritos de demanda y contestación, y **sólo como excepción la designación judicial de peritos**.

Es decir, de determinadas circunstancias de la investigación de accidentes, el investigador policial será **testigo presencial** (aquellas de las que tiene conocimiento propio) y sus declaraciones *testificales*; de otras **testigo de referencia** y por tanto *meras denuncias*, y, en otros aspectos **perito de parte**, y excepcionalmente **perito judicial**.

32.5.- DELIMITACIÓN DE SU INTERVENCIÓN. La primera premisa del *investigador policial*, y la práctica consuetudinaria está plagada de casos que lo corroboran, es que, dentro del proceso de investigación, éste ha de asumir como propia, y por tanto defenderla en la vista oral, aquella diligencia o parte del proceso de investigación de la que es su máximo y último responsable desde el punto de vista de la adopción de conclusiones, sin que deba extender su intervención a aquellas otras que corresponden, como más propias, a otros investigadores o a la *Policía científica*.

O lo que es lo mismo, a la hora de la instrucción de diligencias ha de quedar perfectamente determinado quién es el que ha tenido la intervención más directa o propia en cada una de las partes –diligencias o apartados– del conjunto de ellas, para que la Autoridad Judicial, a la hora de realizar las citaciones para comparecer en el *juicio oral*, no tenga la menor duda acerca de la persona –investigador policial– que ha de ser llamada y sobre qué parte del conjunto documental ha de versar su intervención, por ser *testigo* o *perito* en ella.

Así, nunca daremos descargo sobre una determinada diligencia en la que no hubiésemos participado directamente.

32.6.- LA JUSTIFICACIÓN DE LAS HIPÓTESIS Y LA CONVICCIÓN DEL INSTRUCTOR. El investigador, en sentido amplio, culmina su trabajo cuando informa de todos los aspectos del accidente, tanto negativos como positivos. De esta manera no se verá sorprendido durante la *vista oral* por los argumentos periciales de las partes.

No hay nada como verse sorprendido y desorientado por los razonamientos de los abogados de las partes para que *el investigador* tenga siempre presente y aprecie que no debe olvidar la siguiente pauta:

1.- Preparación previa. Recordar, por medio de las copias de las diligencias habidas en la unidad y por el intercambio de recuerdos con otros componentes de la unidad participantes en la instrucción y que también concurran al *juicio oral*, todos los hechos concernientes con el caso, fundamentalmente aquellos en los que tuvimos una intervención directa.

2.- Práctica forense. El investigador policial debe estar habituado a la *práctica forense*, es decir, familiarizado con las técnicas de exposición y debate en público. En nuestras declaraciones deberemos conservar siempre la calma, hablando con voz clara y uniforme; con la misma naturalidad con la que se lleva una conversación.

Igualmente debemos estar preparados para puntualmente utilizar en muestra exposición medios como:

- a.- “Pizarra” donde plasmar cálculos experimentales sencillos.
- b.- Gráficos, croquis y cualquier otra faceta del dibujo técnico o artístico.
- c.- Representaciones videográficas o de programas informáticos.

d.- Otros medios que nos puedan proporcionar las nuevas tecnologías.

Y en general, de cuantos medios legales se pueda valer el *orador* para *completar* su expresión, *ampliar* el contenido informativo de su palabra y, *ayudar* a la comprensión de sus conclusiones (aforismo: “una imagen vale más que mil palabras”).

3.- Interpretación de las preguntas. Antes de contestar una pregunta debemos analizarla de forma reflexiva, cerciorándonos de su significado y sentido que se le otorga dentro de la causa. No dudaremos en solicitar que se nos repita la pregunta y, en su caso, que se nos formule de forma que se nos haga comprensible, y si persiste dicha actitud, en cuanto a significado y sentido de las preguntas, instaremos del juzgador o tribunal que intervenga al respecto.

4.- Posición modesta y ecuánime. No deberemos mostrar un celo exagerado como tampoco un interés especial en demostrar nuestra teoría. Nuestra actitud estará presidida en todo momento por los criterios de *objetividad e imparcialidad*. Ello no debe suponer dejar de narrar los hechos de manera eficaz e incluso contundente, ya que una declaración debidamente expuesta de forma clara e imparcial crea un cierto respeto y credibilidad.

Con *modestia* conseguiremos mayor aceptación en el tribunal, ya que si, por el contrario, nos mostramos con soberbia, nuestro testimonio puede sufrir menoscabo.

Deberemos tener presente que, a excepción de nuestra intervención como *peritos*, en nuestras declaraciones testimoniales únicamente se nos admitirá la exposición escueta y sin comentarios sobre los hechos.

5.- Planteamiento de hipótesis. Habremos planteado las hipótesis correctas y adecuadas en cantidad y calidad. Es decir, no hemos dejado una sola hipótesis mínimamente razonable, sin que hallamos procedido a su verificación.

6.- Justificación de hipótesis. La *justificación* de éstas las habremos realizado con el apoyo en abundante y pormenorizada información, explotando al máximo las posibilidades de la investigación y verificación técnica propia o de expertos.

7.- La convicción en las hipótesis. Hemos llegado a la *convicción* de que con los datos que se conocen, las hipótesis aceptadas y desarrolladas son las más adecuadas (sin que ello signifique el empecinamiento torpe en la defensa inconsistente de éstas, recordando al efecto la reflexión de Bertrand Russell² “*Si pudiésemos probar que ninguna otra hipótesis es compatible con los hechos observados, podríamos llegar a la certeza de que es verdadera, pero...*”), estando preparados, no obstante, para aceptar, en su caso, la posibilidad de que otros investigadores lleguen a conclusiones más acertadas.

8.- La duda en su intervención. Corolario del punto anterior es el convencimiento razonable de lo acertado de “nuestra teoría”, convencimiento que no nos ha de llevar a la duda sobre su exposición, pues si somos sorprendidos por el desarrollo de los acontecimientos en la *vista oral* y “dudamos en nuestra exposición”, podemos sembrar *la duda* en el Juez o Tribunal, circunstancia – “*la duda razonable*”- que tiene efectos demoledores de cara a la efectividad y consideración del trabajo del investigador, en el momento de adoptar la Autoridad Judicial su *resolución*.

9.- Perito sólo en el ámbito de sus conocimientos científicos o especiales. Cabe por último apuntar que, dada la multiplicidad de ciencias que pueden verse implicadas en la investigación de un accidente de tráfico, el investigador será perito en algunas de ellas y en otras estará formado en un determinado nivel, nivel que no ha de sobrepasar en la defensa-exposición que tenga que realizar en la *vista oral*, pues ello sería, además de una imperdonable “falta de profesionalidad” por irrogarse conocimientos que no tiene, objeto de la posibilidad de verse desautorizado por expertos y por tanto desorientado y desacreditado por las partes.

10.- La experiencia profesional. Cuando en el ámbito de nuestras intervenciones, escritas u orales, se nos demande nuestro *dictamen*¹⁰ basado en la experiencia y el conocimiento especial de la materia, o ante la ausencia total de otros argumentos -testimonios, huellas, vestigios, informes periciales, etc.- nos veamos necesitados de reflejar nuestro *parecer* –más ha de valer, al menos una



opinión sustentada en el conocimiento particular y en la experiencia como final de un trabajo, que un trabajo sin final por carecer de conocimientos especiales y experiencia¹¹-, ha de quedar perfectamente definido que se trata del resultado reflexivo de nuestra *opinión como expertos* y no el de un proceso de análisis de la información disponible.

BIBLIOGRAFÍA.

1. Apuntes del Curso RA2 de Centro Zaragoza, relativo a “Técnicas de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico” (Nivel 2).

2. “Derecho Procesal”. Tomo I, Proceso Civil. Volumen segundo. José Almagro Nosete. Editorial TRIVIUM. 1996.
3. “Derecho Procesal Penal”. V. Cortés Domínguez, V. Gimento Sendra, V. Moreno Catena y J. Almagro Nosete. Editorial TIRANT LO BLANCH. 1990.
4. Física. Segunda Edición, Tomo I, de Paul A. Tipler, Oakland University, Rochester, Michigan. Ed. Reverté S.A.
5. Física. COU, de A. Martínez Lorenzo, J.L. Hernández y M. Gisbert, Ed. Bruño.
6. Física. 3º Bachillerato, de A. Candel, J. Satoca, J.B. Soler y J.J. Tent. Ed. Anaya.
7. Física. 2º Bachillerato, de A. Candel, J. Satoca, J.B. Soler y J.J. Tent. Ed. Anaya.
8. “Investigación de Accidentes de Tráfico”, de la Academia de Tráfico de la Guardia Civil. Editado Autores: J. Borrell, P. Algaba y J.B. Martínez Raposo. Editado por la Dirección General de Tráfico.
9. “Ley de Enjuiciamiento Criminal”. Editorial COLEX. 1994
10. Marchal Escalona, A. Nicolás. “Atestado y Reconstrucción de Accidentes”. Ponencia expuesta en el “V Congreso de Derecho de la Circulación, seguros y responsabilidad civil del Ilustre Colegio provincial de abogados de Cádiz”. 2000.
11. Mera Redondo, A. Profesor de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil. Ponente en diversos foros, del ámbito Judicial –Centro de Estudios Judiciales. Madrid-, como del profesional y de la Universidad relacionados con la Investigación de Accidentes de Tráfico –INTRAS, UNED, DGT, CEFTRAL, FEMP, AFAP y Otros-.
12. Revista Profesional “Guardia Civil”. Varios números.
13. Guiones de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil. Mérida.
14. Guiones de la Academia de Policía Judicial de la Guardia Civil.
15. Orden de 28 de diciembre de 1999 por la que se aprueba la Norma 8.1-IC, señalización vertical, de la Instrucción de Carreteras.

NOTAS.

1. **Concepto de causa de J.S.Baker.**- “Cualquier comportamiento, condición, acto o negligencia sin el cual el accidente no se hubiera producido” (Libro de “Investigación de Accidentes de Tráfico”, de la Academia de Tráfico de la Guardia Civil.).

2. **Reflexión de Bertrand Russell** (filósofo británico, -1872-1970-).- “Si pudiésemos probar que ninguna otra hipótesis es compatible con los hechos observados, podríamos llegar a la certeza de que es verdadera, pero esto generalmente no es posible. Cuando más de una hipótesis es compatible con los hechos, se adopta la más sencilla como hipótesis de trabajo y sólo se acude a hipótesis más complejas cuando nuevos hechos prueban que la hipótesis más sencilla era inadecuada.”
3. **Siglo XVII.-** Esencialmente, los métodos y resultados científicos modernos aparecieron en el siglo XVII gracias al éxito de Galileo. A los métodos antiguos de *inducción* y *deducción* (La interacción de estos dos enfoques de la ciencia ha llevado a la mayoría de los avances posteriores), **Galileo** (físico italiano, -1564-1642-) añadió la *verificación sistemática* a través de experimentos planificados, en los que empleó instrumentos científicos de invención reciente.
4. **Objetividad.-** Cualidad propia del método científico, se opone a subjetividad. **Kant** (filósofo alemán, -1724-1804-) (Crítica de la razón práctica, 1788) “Lo objetivo es aquello que es válido por la voluntad de cualquier ser razonable”.
5. **Bernard, Claude** (filósofo francés, -1813-1878-).- Especialmente destacable fue su insistencia en la necesidad de diseñar experimentos para verificar o descartar hipótesis, que forma parte integral del moderno método científico.
6. **Boyle, Robert** (científico británico, -1627-1691-).- Uno de los primeros defensores de los métodos científicos. Es considerado uno de los fundadores de los métodos científicos modernos porque creyó en la necesidad de la observación objetiva y de los experimentos verificables.
7. **Paul K. Feyerabend.** “Contra el método”. “Lección para la epistemología: No trabajar con conceptos estables. No eliminar la contra inducción. No dejarse seducir pensando que por fin hemos encontrado la descripción correcta de “los hechos”.
8. **Dr. Luis Montoro.** Catedrático de Seguridad Vial. Director del INTRAS (Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial). Varias publicaciones.
9. **J. Borrell Vives.** IV Fase Interacademias. Mérida abril 2000. “Seminario sobre Seguridad en la Circulación Vial”. Ponencia. “La Investigación de los Accidentes de Tráfico. Aplicación de Nuevas Tecnologías”.
10. **Platón.** “La *simple opinión* es un término medio entre el saber y la ignorancia”.
11. **A. Mera.** Otros trabajos del Autor.

DICCIONARIO DE TÉRMINOS SOBRE LA VÍA

Alcantarilla. Los de luces superiores a un metro y que no exceden de tres metros.

Alquitrán. Ligante hidrocarburado de viscosidad variable, preparado a partir del residuo bruto obtenido de la destilación destructiva del carbón a altas temperaturas.

Alzado. Línea poligonal con vértices redondeados mediante curvas de acuerdo parabólico (cambios de rasante).

Anchura del carril. Los carriles que se consideran adecuados para volúmenes adecuados de tráfico mixto, son los de 3'50 metros.

Arcén. Zona longitudinal de la carretera (sección transversal), normalmente no destinada a la circulación de vehículos, comprendida entre la arista exterior de la calzada y el borde correspondiente de la plataforma.

Arqueta. Cavidad revestida de ladrillo, hormigón u otro material, que se intercala en puntos apropiados de una conducción de agua para decantación, registro, limpieza u otros fines.

Berma. Zona longitudinal de la carretera comprendida entre el borde exterior del arcén pavimentado y la cuneta o terraplén.

Betún asfáltico. Ligante hidrocarburado sólido o viscoso, preparado a partir de hidrocarburos naturales por destilación, oxigenación o "cracking", que poseen propiedades aglomerantes características.

Calzada. Zona de la carretera (sección transversal) destinada normalmente a la circulación de vehículos.

Caño. Tubo de sección circular construido para desaguar pequeños caudales de agua.

Capacidad básica. Número máximo de automóviles que pueden pasar por un punto determinado de un carril o vía, durante una hora, bajo las condiciones más favorables.

Capacidad posible. Número de vehículos que pueden pasar por un punto de un carril o vía, durante una hora, bajo las condiciones prevalecientes relativas a la vía y al tráfico.

Capacidad práctica. Número máximo de vehículos que pueden pasar por un punto dado de un carril o vía, durante una hora, sin que la densidad del tráfico sea tan grande que origine demoras, peligros y restricciones intolerables para la libertad de los conductores para maniobrar, bajo las condiciones prevalecientes de la vía y el tráfico.

Carril. Bandas longitudinales en las que se dividen las calzadas y que permiten la circulación de una sola fila de vehículos.

Carril de entrada. Carril de uso específico que en autopistas se destina a la incorporación con facilidad de una corriente de tráfico a otra de la calzada principal, permitiendo aumentar la velocidad hasta hacerla igual a la del tráfico de la vía principal.

Carril de salida. Para permitir a los vehículos que salen de una autopista, disminuir su velocidad sin estorbar a los demás.

Carril lento. Carril destinado a vehículos pesados.

Caz. Faja estrecha longitudinal, generalmente situada al borde de la calzada acondicionada especialmente para recoger y conducir aguas superficiales.

Cuneta. Zanja abierta en el terreno con el fin de recibir y canalizar las aguas de lluvia.

Curvas de transición. Permiten una variación gradual de la curvatura.

Densidad de tráfico. Número de vehículos que existen por unidad de longitud sobre una carretera. El valor máximo se mide cuando todos los vehículos están en fila, sin huecos entre ellos.

Emulsión bituminosa. Dispersión de pequeñas partículas de un ligante hidrocarburado en una solución de agua y un agente emulsionante de carácter aniónico o catiónico, lo que determina la denominación de la emulsión.

Granulometría continua. La que corresponde a suelo uniformemente graduado en todos sus tamaños, desde los más gruesos hasta los más finos.

Macadam. Conjunto de áridos de granulometría discontinua, que se obtiene extendiendo y compactando un árido grueso cuyos huecos se rellenan con árido fino, llamado recebo (filler).

Macrotextura. Aspecto que presenta el pavimento considerado un tramo extenso. Puede ser: **Lisa.** Cuando es uniforme. **Rugosa.** Cuando presenta irregularidades con la finalidad de hacer más adherente el suelo.

Mediana. Zona longitudinal no destinada a la circulación cuya anchura puede variar entre amplios límites.

Microtextura. Consideración del aspecto del pavimento desde el punto de vista de la configuración de los áridos aisladamente considerados. Puede ser: **Pulida.** Cuando el árido es liso. **Áspera.** Cuando la piedra presenta aspecto rugoso.

Obra de fábrica. Construcción hecha con piedra, ladrillo, hormigón y, en general, con materiales pétreos, que forman parte de un camino.

Pendiente. Tramos que tienen inclinación negativa en el sentido de marcha de los vehículos (los recorren bajando).

Planta. Está formada por una serie de alineaciones rectas enlazadas por alineaciones curvas, formadas por arcos circulares con distintos radios, y unas curvas de transición.

Plataforma. Conjunto de calzada y arcones.

Pontones. Los que excediendo de tres metros no superen los diez metros.

Rampa. Tramos que tienen inclinación positiva en el sentido de marcha de los vehículos (los recorren subiendo).

Riego de imprimación. Es la aplicación de ligante bituminoso sobre una superficie, a la que seguirá su cubrimiento con una capa de árido que se compactará debidamente.

Simple tratamiento superficial. Es la aplicación de un ligante bituminoso sobre una superficie, a la que seguirá su cubrimiento con una capa de árido que se compactará debidamente.

Tajea. Los que, no siendo caños, tienen luces que no exceden de un metro.

Velocidad de proyecto. Aquella que permite definir las características geométricas mínimas de construcción de los elementos particulares de la misma.

Velocidad específica. Velocidad adecuada con arreglo a las normas establecidas a la que los vehículos pueden recorrer los elementos del alzado y planta de las carreteras. Es la máxima velocidad que puede mantenerse en condiciones de seguridad cuando las circunstancias meteorológicas y de tráfico son tan favorables, que las únicas limitaciones vienen determinadas por sus características geométricas.

Velocidad media temporal (V_t). Velocidad media de todos los vehículos que pasan por un punto fijo de la carretera durante un cierto período de tiempo.

Velocidad percentil 85. Velocidad que sólo es sobrepasada por el 15% de los vehículos. Esta velocidad suele ser alrededor de un 20% superior a la velocidad media.

Zahorra. Mezcla de áridos, total o parcialmente machacados, en la que la granulometría de los elementos que la componen es de tipo continuo.

DICCIONARIO DE TÉRMINO RELACIONADOS CON LA SEGURIDAD ACTIVA DEL AUTOMÓVIL

ABC: Sistema de Mercedes denominado *Active Body Control*, o control activo de la carrocería. Mediante un sistema electroneumático, el ABC no sólo puede regular y variar la dureza de los amortiguadores, como en otras suspensiones pilotadas, sino que también controla la dureza de los muelles, lo que garantiza la ausencia de balanceo de la carrocería en apoyos fuertes.

ABS: (*Anti Blockier System*, o *Anti-Lock Brake System*). Sistema de antibloqueo de frenos. Denominación adaptada por la totalidad de los fabricantes. Dispositivo que evita el bloqueo de las ruedas al frenar.

Aquaplaning: Cuando un vehículo rueda sobre una carretera mojada, las acanaladuras o dibujo de la banda de rodadura de sus neumáticos se encargan de evacuar el agua y "abrir paso" en la carretera. Puede ocurrir que los neumáticos no sean capaces de evacuar todo el agua que se encuentran, y entonces pierden contacto con el suelo, deslizando sobre la película de agua. Este peligroso fenómeno se conoce como aquaplaning, y *depende de la velocidad a la que se circula*. Para un mismo neumático, espesor de la capa de agua y presión de hinchado, el aquaplaning aparece a una determinada velocidad, que se denomina *velocidad de aquaplaning*.

ASC+T: (*Automatische Stabilitäts-Control + Traktion*) Denominación que utiliza BMW para sus vehículos dotados de sistemas de control de tracción en los que para conseguir la máxima motricidad se actúa sobre los frenos y la potencia del motor.

ASR: Entre otras marcas, Mercedes utiliza las siglas ASR para denominar a sus controles de tracción, que pueden funcionar bien ajustando el par motor, bien accionando los frenos o incluso ambas cosas a la vez, para garantizar las condiciones de estabilidad y direccionalidad sobre superficies deslizantes.

Balanceo. Movimiento giratorio de la carrocería sobre su eje longitudinal. El balanceo se produce cuando el coche experimenta una fuerza lateral.

Barra de torsión: Es uno de los diversos tipos de elementos elásticos o resortes que se pueden utilizar en una suspensión, además de los muelles helicoidales, los sistemas hidroneumáticos y las ballestas.

Barra estabilizadora: Su misión es limitar el balanceo de la carrocería cuando se toma una curva cerrada a gran velocidad.

BAS: Sistema de frenada de emergencia desarrollado por Mercedes, que se monta de serie en todos sus modelos. Lo que hace es aplicar la máxima presión posible a los frenos aunque el conductor no lo haga cuando, mediante una serie de sensores (que miden la velocidad con que se levanta el pie del acelerador y se pasa al freno, y la intensidad con la que se pisa este último), la centralita electrónica detecta que se trata de una frenada de emergencia.

Bloqueo de las ruedas: Se denomina bloqueo de las ruedas a la circunstancia en la que éstas dejan de girar (o giran más despacio que lo que les correspondería por la velocidad del coche), mientras el vehículo no está parado. Este bloqueo de las ruedas (que normalmente no se produce en las cuatro al unísono) provoca pares de fuerza sobre el vehículo, que pueden dar lugar a pérdidas de control.

Cabeceo. Movimiento giratorio de la carrocería sobre un eje transversal a la marcha. El cabeceo se produce *cuando hay una aceleración o una frenada*, y es tanto mayor cuanto más lo sea la magnitud de ésta, y cuanto más alto esté el centro de gravedad con relación al eje de cabeceo.

CBC: Son las siglas de *Cornering Brake Control*, un sistema de control de frenada estrenado por BMW en su Serie 3 que supone una evolución más de los clásicos repartidores de frenada electrónicos. Cuando se realiza una frenada fuerte en medio de una curva, este sistema evita el

peligro de fricción lateral (derrapaje) al regular automáticamente la presión de frenado de forma independiente en cada una de las ruedas, incluso antes de que éstas lleguen a su punto de bloqueo.

Control de estabilidad. El avance más importante de los últimos años en la seguridad activa de los automóviles. Se trata de un sistema que, utilizando los sensores y la instalación del ABS, es capaz de evitar que se produzca una pérdida de control del vehículo, para lo cual actúa sobre el motor y selectivamente sobre los frenos.

Control de tracción. Al igual que el control de estabilidad, los controles de tracción se sirven de los sensores del antibloqueo de frenos para funcionar. Pero a diferencia del primer sistema, los controles de tracción sólo evitan que se produzcan pérdidas de motricidad por exceso de aceleración, y no son capaces de recuperar la trayectoria del vehículo en caso de excesivo *subviraje* o *sobreviraje*.

DBC. (*Dynamiische Bremsen Control*): Es el equivalente al BAS de Mercedes. Se trata de la denominación que da BMW a su sistema de frenado de emergencia.

Fricción. Se produce cuando la velocidad angular o de giro de la rueda no coincide con la velocidad lineal del coche. Puede darse la fricción tanto *por aceleración* (al arrancar fuerte sobre una superficie deslizante, las ruedas giran más deprisa de lo que corresponde a la velocidad del coche), *por frenada o deceleración* (al pisar los frenos, si se bloquean las ruedas, giran más despacio de lo que corresponde a la velocidad del coche) como **lateral** (al tomar una curva a velocidad superior al paso por curva).

Diferencial. Es un mecanismo que permite transmitir fuerza de giro, al unísono, a dos ejes que no giran solidarios. En un automóvil, los diferenciales cumplen una misión fundamental: compensar la diferencia de distancia que recorren las ruedas exteriores frente a las interiores al tomar una curva. El eje que mueve cada una de las ruedas, va unido a un piñón denominado *planetario*. La fuerza del motor llega al engranaje principal de la *corona del diferencial*, que a su vez cuenta con unos piñones libres denominados *satélites*. En línea recta, los *satélites* empujan a los *planetarios*, pero en curva además giran sobre sí mismos, absorbiendo la diferencia de giro de los semiejes.

Dirección asistida. Mecanismo por el cual se reduce el esfuerzo que debe hacer el conductor para mover el volante. Actualmente hay tres sistemas para hacerlo. Uno es **hidráulico**, consiste en una bomba movida por una pulea conectada al motor. Otro es **electrohidráulico**, en el que un motor eléctrico reemplaza a la bomba movida por pulea, pero que utiliza líquido para transmitir la presión hacia la dirección; a diferencia de la bomba movida por pulea, el motor no está girando constantemente. El tercero es **eléctrico**, en el que un motor está directamente conectado al mecanismo de dirección; la asistencia del motor eléctrico puede variar, de acuerdo con una programación.

DSC. Siglas en alemán de *Dynamische Stabilitäts Control*, o sistema de regulación de la estabilidad. Es la denominación de BMW para su sistema de control de estabilidad y de tracción.

DSTC. Una de las muchas siglas para denominar un sistema de control de estabilidad, en este caso de Volvo.

Eje rígido. Sistema de suspensión en el que hay un elemento no flexible que une las ruedas de cada lado. Este elemento puede ser o no concéntrico con el eje de giro de las ruedas. La suspensión por eje rígido es técnicamente más simple, pero normalmente da menos confort y estabilidad que la suspensión independiente.

Fading (Del verbo inglés *fade*: desmejorar, marchitar) : Expresión que se utiliza cuando los frenos de un vehículo pierden efectividad debido al sobrecalentamiento de los elementos que están en contacto (discos o tambores y pastillas), que pueden llegar a alcanzar temperaturas incluso superiores a los 500 grados centígrados.

Freno de disco: Se componen de un disco montado sobre el cubo de la rueda, y una mordaza colocada en la parte externa con pastillas de fricción en su interior, de forma que, al aplicar los

frenos, las pastillas presionan ambas caras del disco a causa de la presión ejercida por una serie de pistones deslizantes situados en el interior de la mordaza.

Freno de tambor: Consta de un tambor, por lo general realizado en hierro fundido, solidario al cubo de la rueda, en cuyo interior, al pisar los frenos, se expanden unas zapatas de fricción en forma de "C" que presionan contra la superficie interna del tambor. Ya no se utilizan en el tren delantero de los coches modernos, que es el que soporta el mayor esfuerzo en la frenada, porque presentan desventajas a la hora de disipar el calor, y porque al ser más pesados que los frenos de disco pueden producir efectos negativos en la dirección del vehículo. Sí se utilizan con frecuencia en el eje posterior de muchos vehículos, combinados con discos delanteros.

Guiñada. Momento de giro sobre el eje vertical. La guiñada es al eje vertical del coche lo que el balanceo al eje longitudinal y el cabeceo al transversal. Para cambiar de dirección es preciso crear una cierta guiñada. Dada una curva de cierto radio, si la guiñada es insuficiente para la velocidad a la que va el coche en esa curva, el resultado es que *subvira*. Si la guiñada es excesiva para la velocidad del coche en esa curva, entonces *sobrevira*. Los sistemas de control de estabilidad aumentan o disminuyen la guiñada para que el coche se mantenga en la trayectoria que marca la dirección de las ruedas.

Haldex. Embrague automático integrado en uno de los sistemas de tracción total de Volkswagen, para conectar el motor a las ruedas traseras cuando las delanteras pierden adherencia.

McPherson. Es un tipo de suspensión caracterizado porque el amortiguador hace las veces de soporte de la rueda, guiando las oscilaciones verticales y absorbiendo al mismo tiempo gran parte de los esfuerzos longitudinales, pues sirve también de pivote de dirección y recibe los topes de compresión.

Motricidad. La motricidad es la fuerza de rozamiento de las ruedas motrices, en distintas circunstancias. Depende, por tanto, de la adherencia del suelo y de las condiciones en que la rueda se apoya sobre él. El estado de los neumáticos o los amortiguadores, la alineación de las ruedas o la transferencia de peso al acelerar son determinantes para la motricidad.

MSR. Sistema que impide un excesivo deslizamiento de las ruedas por la retención del motor. Cuando se engrana una velocidad corta que produce demasiada retención, el MSR acelera ligeramente el motor para disminuir el deslizamiento.

Muelle. En la suspensión, el muelle es el elemento elástico que se interpone entre las ruedas y el bastidor, a través de distintos tipos de unión. Hay cuatro tipos de muelles: helicoidal, barra de torsión, ballesta y neumático. El *muelle helicoidal* consiste en una o varias espiras de una barra metálica. La *barra de torsión* es una pieza cilíndrica mucho más larga que gruesa, unida al bastidor en uno de sus extremos y a las ruedas en el otro. La *ballesta* consta de una o varias láminas flexibles superpuestas, dispuestas transversal o longitudinalmente. El *muelle neumático* es un recinto con una parte rígida y otra flexible, dentro del cual hay gas a presión.

Neumáticos de madera: Dícese de los neumáticos de los automóviles cuando tienen muy poco agarre.

Neumáticos lisos: En inglés *slick*. Son los neumáticos sin dibujo transversal que se utilizan en algunas especialidades de competición para correr sobre asfalto seco. Las ranuras transversales de los neumáticos están diseñadas para evacuar el agua que moja la carretera. En competición, con compuestos especiales de goma, se eliminan esas ranuras para tener mayor superficie de contacto entre la rueda y el suelo y conseguir así mejor agarre. Esta teoría del neumático liso no es aplicable a las ruedas utilizadas para circular por la calle. Los neumáticos de calle, cuando se desgastan y están lisos agarran mucho menos que cuando tienen todo su dibujo, incluso sobre asfalto seco.

Plataforma: En un automóvil se entiende por plataforma la base de la carrocería. Es decir, la parte de chapa sobre la que van apoyados los pies de los pasajeros y su extensión hacia el motor y el maletero. La plataforma incluye los puntos de fijación básicos de un coche.

Programador de velocidad. Sistema que permite fijar una velocidad para el coche, que este mantiene mediante un control electrónico del acelerador; no es preciso pisar este pedal cuando está conectado.

RDC (Reifen Druck Control): Sistema de control de presión y temperatura en el interior de neumáticos, estrenado por BMW en su Serie 3 de 1998, y posteriormente adaptado al resto de la gama.

Repartidor de frenada. En una frenada, la fuerza rozamiento siempre es mayor en las ruedas delanteras; por tanto, la presión sobre los frenos también puede ser mayor. Sin embargo, la distribución de presión más adecuada entre los frenos delanteros y traseros depende de distintos factores; por ejemplo, la carga en el maletero. Para adecuar la fuerza de frenada a condiciones variables hay repartidores, que distribuyen la fuerza de frenada entre las ruedas delanteras y traseras. Un sistema mecánico para hacerlo es ligar la presión de frenada a la altura de la carrocería en la parte trasera; cuanto mayor sea la deceleración, tanto más se inclina el coche hacia adelante. Al inclinarse, disminuye la presión de las ruedas traseras sobre el suelo, y por ello la fuerza de rozamiento. El sistema mecánico reduce la fuerza de frenada a medida que aumenta la altura de carrocería. Es más preciso un sistema electrónico (llamado **EBD** o **EBV**), que detecta el deslizamiento de las ruedas mediante los sensores del **ABS**. Al controlar el deslizamiento en lugar de la altura de carrocería, es posible aplicar más presión de frenada sobre las ruedas traseras, sin peligro de que resulte excesiva y haga la frenada inestable.

Resorte: Es el elemento elástico de las suspensiones, encargado de absorber la energía que se genera cuando un vehículo pasa por un bache. Pueden ser de varios tipos: barras de torsión, ballestas o muelles helicoidales.

Rueda libre: Se trata de un mecanismo que elimina la conexión directa entre motor y ruedas del vehículo cuando el motor no está "tirando" del coche (al levantar el pie del acelerador, por ejemplo, momento en el que el motor tiende a caer de vueltas, pero el impulso del coche le obliga a seguir girando deprisa), lo que permite al vehículo seguir avanzando libremente. Actúa como si fuera un embrague automático.

Seguridad activa. Al hablar de seguridad activa en un automóvil se hace referencia al conjunto de mecanismos o dispositivos destinados a disminuir el riesgo de que se produzca un accidente. Así, unos frenos eficaces, una dirección precisa, unos neumáticos y amortiguadores en buen estado o un motor con buena capacidad de respuesta son factores que intervienen en la seguridad activa. Si bien, los sistemas específicamente desarrollados en las últimas décadas para mejorar la seguridad activa son el antibloqueo de frenos, la tracción total o los controles de estabilidad y tracción.

Seguridad preventiva. Afecta a todos aquellos aspectos que influyen en el conductor para que no llegue a producirse un accidente, por lo que se pueden incluir entre los elementos de seguridad preventiva desde un diseño que asegure la ergonomía y la visibilidad o una correcta climatización hasta unos asientos cómodos y que sujeten correctamente el cuerpo.

Servofreno de emergencia. Sistema que amplifica la asistencia del servofreno si el conductor pisa rápidamente el pedal. Según distintos estudios, la mayoría de conductores no presiona suficientemente el pedal ante una *frenada de emergencia*. Este sistema lo compensa aumentando la asistencia, para alcanzar la máxima capacidad de frenado que pueda dar el coche. Entre otros nombre, se conoce como **BAS**, acrónimo de *Brake Assist System*.

Subchasis. Estructura que complementa a un bastidor monocasco, que sirve para soportar piezas como la suspensión o el motor. El subchasis aporta rigidez y da más libertad a los diseñadores para colocar los puntos de sujeción de estos elementos. Los subchasis modernos se fabrican con un proceso llamado hidroconformación, que produce tubos de acero de muy variada forma y sección.

Suspensión. [DRAE. (Del lat. *suspensio, onis*). (...)] || **3.** En los carruajes, cada una de las ballestas y correas destinadas a suspender la caja del coche, a fin de dar a esta un movimiento más suave (...). || **4.** En los automóviles y vagones del ferrocarril, conjunto de las piezas y mecanismos destinados a

hacer elástico el apoyo de la carrocería sobre los ejes de las ruedas.] La definición que da el Diccionario de la Real Academia para los carruajes es plástica y extensible a los automóviles de hoy en día, si bien habría que sustituir ballestas por otro tipo de elemento elástico.

Suspensión autonivelante. En algunos vehículos en los que hay grandes variaciones de la carga que se transporta, y para evitar que se desnivele cuando se circula cargado, se utilizan amortiguadores especiales que permiten regular el nivel de la carrocería, de forma que se mantiene la altura al suelo independientemente de las condiciones de carga.

Suspensión de altura variable. Como podemos ver en el apartado de suspensión (más arriba) la carrocería se apoya (o suspende) sobre los muelles. Por tanto, si se varía la longitud de los muelles, varía la altura de la carrocería con respecto al suelo. Eso es inevitable. Queda claro, entonces, que todas las suspensiones son de altura variable. Pero cuando decimos que un coche tiene suspensión de altura variable, lo que queremos decir es que su altura varía sin sustituir los muelles. ¿Que significa eso? pues que esos coches llevan muelles de longitud variable. Y ¿qué muelles hay que sean de longitud variable? Los muelles neumáticos. Estos muelles funcionan como una rueda (que de hecho es el otro muelle sobre los que se suspenden los coches actuales). Si deshinchamos la rueda, la altura del coche baja y si la hinchamos sube.

Suspensión independiente. Aquella en la que no hay una unión rígida entre las ruedas de un mismo eje. Hay básicamente tres tipos de suspensión independiente, según el movimiento de la rueda con relación a la carrocería: McPherson, paralelogramo deformable y rueda tirada. **TCS:** Una de las muchas denominaciones que reciben los controles de tracción. En esta caso viene de la expresión inglesa *Traction Control System*.

Tracción total. Sistema por el cual todas las ruedas pueden transmitir la fuerza del motor. Se conoce también como «cuatro ruedas motrices» (en oposición a «dos ruedas motrices») o «4x4» (en oposición a «4x2»), números con los que se indica cuántas ruedas tiene el vehículo y cuántas de ellas son motrices.

Tracción total conectable. Es aquella en la que normalmente sólo hay dos ruedas motrices y, eventualmente, las cuatro. Hay dos sistemas de tracción total conectable: manual o automático. Si es manual, un mando sirve para engranar el eje que lleva fuerza a las ruedas que no son motrices normalmente. Si es automático, hay distintos tipos de dispositivos que llevan a cabo esa operación, cuando las ruedas que normalmente ejercen la tracción tienen un deslizamiento excesivo.

Tracción total permanente. Es aquella en la que las cuatro ruedas están engranadas continuamente al motor. Un sistema de tracción total permanente implica un diferencial «central», que permite girar independientemente a las ruedas de un eje con relación a las del otro.