

***ANEXO C.**

Anexo al Artículo 103.

MÉTODO DE ANÁLISIS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO

1.- Introducción.

El riesgo de accidentes es sin duda el aspecto del tránsito más duramente sufrido por la sociedad. Con independencia de que la vida o la integridad física sean por esencia bienes cuya traducción a términos económicos carecerá de sentido para quien se vea privado de una u otra, las pérdidas de índole material o la desviación de recursos que suponen los accidentes alcanzan valores de entidad considerable, incluso a escala de contabilidad nacional.

Otro aspecto particularmente ominoso de los accidentes es su carácter per se insolidario y catastrófico en el plano personal y familiar. En cualquier técnica de evaluación de proyectos se aprecia como, la mayoría de los balances se construyen por la agregación de pequeños beneficios o deseconomías experimentados por un amplio colectivo, cuyos miembros aprecian consecuentemente pequeñas satisfacciones o contrariedades. Sin duda este planteamiento es legítimo y puede llegar a justificar cualquier actuación. No obstante, se hace difícil entender que esa suma de contrariedades menores pueda compararse con un hecho catastrófico.

A pesar de ello, y sin pretender reincidir en una polémica muy clásica, nuestros usos y exigencias sociales y la práctica de gobernantes y administradores no pueden permitirse considerar la preservación de la vida como un bien absoluto, sino que se ven obligados a admitir la asunción de ciertos riesgos, en orden a ofrecer mejores oportunidades personales o mejor calidad de vida, lo que supone de facto, una forma de transacción entre bienes en principio no conciliables.

Los ejemplos que pueden aducirse serían innumerables, tanto en el campo de la producción económica como en el de la sanidad, como prácticamente en cualquier área de la actividad humana.

Estas reflexiones deben conducir, sin embargo, a valorar con un criterio muy amplio los daños, perjuicios y trastornos originados por los accidentes.

La creciente preocupación por las consecuencias de los accidentes de circulación, ha propiciado prácticamente en la totalidad de los países desarrollados, la implantación de programas de mejora de la seguridad vial. El desarrollo de estos programas comprende una serie de actividades de distinto carácter, destinadas a mejorar los niveles de seguridad en una red vial, optimizando el empleo de los recursos disponibles. Para ello son fundamentales las técnicas de recopilación, análisis y evaluación de datos estadísticos de accidentes, con el fin de aprovechar la experiencia acumulada y contribuir a un uso eficiente de los recursos.

Los estudios de accidentes de circulación aportan una serie de datos y ponen de manifiesto una serie de causas de cuyo conocimiento pueden derivarse medidas y actuaciones que disminuyan el número de accidentes y su gravedad.

A los fines de encarar actuaciones concretas es necesario realizar un estudio anual de accidentes. Para ello es fundamental contar con un programa de relevamiento sistemático de accidentes que, hasta el momento, no existe en la Argentina.

El documento básico para realizar el estudio es el parte de accidentes, que deberán cumplimentar las policías de tránsito, entes concesionarios o dependencias encargadas de la explotación vial. El mismo deberá contener información respecto a la fecha, lugar y consecuencias del accidente, y todo otro dato que permita identificar las causas del mismo, tales como, características geométricas de la vía, señalización, estado de la superficie, luminosidad, visibilidad, otros peligros aparentes, vehículos implicados y su estado, acción del conductor, maniobras realizadas, infracciones, circunstancias psicofísicas y administrativas, etc. Con los datos de localización, frecuencia y consecuencias del accidente se identificarán tramos donde éstos se concentran, mientras que los referentes a la vía, vehículo y usuario y el análisis de las características de la vía permitirán determinar las causas que los han provocado. Conocidas las causas se proyectarán y ejecutarán las mejoras y se evaluará el resultado de las actuaciones siguiendo la evolución del riesgo de accidentes.

Un elemento auxiliar fundamental para la planificación de la seguridad vial son las bases de datos informáticas, que deben incluir información codificada sobre las características y tramificación de la red, los datos de los accidentes registrados y su localización y los correspondientes a los volúmenes de tránsito. Esta información deberá estar referida a un sistema común, habitualmente constituido por la kilometración de la red.

2.- Consideraciones generales.

Los factores que intervienen en la ocurrencia de accidentes son:

el usuario, la vía y su entorno y el vehículo. La causa del accidente puede ser la conjunción de los tres factores o cualquier combinación entre los mismos. Estudios realizados en países desarrollados, pusieron de manifiesto que el factor humano participaba en el 85 % de los accidentes aproximadamente, la carretera y su entorno asociada al usuario en el 28 % y el vehículo en el 6,5 %. Es decir que, si bien el error humano es el componente de mayor responsabilidad, la mejora de las características de la infraestructura y vehículos pueden contribuir a reducir las situaciones de conflicto y, en consecuencia, los accidentes.

Según sus consecuencias los accidentes se dividen en accidentes sólo con daños materiales y accidentes con víctimas. Dentro del último grupo se destaca el de accidentes mortales, que por supuesto es el más importante. La ONU (OMS) considera persona muerta en accidente a la que fallece hasta 30 días después del mismo.

Cuando el seguimiento del estado de los heridos, por lo oneroso del mismo, se realice hasta las 24 hs. posteriores al accidente, se debe incrementar el número de muertos hasta ese momento mediante un factor de corrección igual a 1,3; mientras que, de no realizarse seguimiento, el número de muertos en el momento del accidente se debe duplicar. Estos factores de corrección se aplican con el objeto de hacer homogéneos los valores con los de 30 días.

El estudio se realiza a partir de los siguientes índices:

* Número absoluto de accidentes registrados a lo largo de un año.

* Índice de Peligrosidad: Se define como Índice de Peligrosidad en un tramo, itinerario o red al número de accidentes con víctimas por cada cien millones de vehículos-kilómetros recorridos por año en ese tramo, itinerario o red.

$$IP = \frac{\text{N}^{\circ} \text{ de accidentes con víctimas por año} \times 108 \text{ (veh-km)} (1)}{\text{Volumen anual (veh.)} \times \text{Longitud del tramo (km)}}$$

* Índice de Mortalidad: De forma análoga al anterior, se define como tal al número de muertos por cada cien millones de veh-km recorridos por año en un tramo determinado. Es indicativo de la gravedad de los accidentes.

$$IM = \frac{\text{Nº de muertos por año} \times 108 \text{ (veh-km)}}{\text{Volumen anual (veh.)} \times \text{Longitud del tramo (km)}}$$

El Índice de Peligrosidad en una intersección se define como el número de accidentes con víctimas producidos en un año en la intersección o en su proximidad inmediata, multiplicado por 108 y dividido por el número de vehículos que han pasado durante el año por la carretera principal de la intersección. El Índice de Mortalidad se define análogamente.

El Índice de Peligrosidad depende de las siguientes componentes:

- * Comportamiento de los usuarios.
- * Prestaciones de los vehículos.
- * Características de la carretera y su entorno.
- * Características del tránsito.
- * Factores aleatorios.

Para disminuir la componente aleatoria se tiende a alargar el período de análisis considerado.

Las características de la carretera y su entorno determinan lo que podríamos llamar riesgo intrínseco asociado al tramo en las condiciones existentes. A igualdad de las otras componentes, el riesgo intrínseco varía en función de las siguientes características:

Tipología de la carretera (Autopista, Autovía, Vía Rápida, Ruta Convencional).

Zona (urbana, interurbana, intersección, fuera de intersección).

Rangos de volúmenes de tránsito, que dependen del tipo de vía. A medida que el volumen de tránsito aumenta, el Índice de Peligrosidad disminuye, no obstante, dentro de determinados rangos, que dependen del tipo de vía, se puede considerar prácticamente constante.

En base a las características enunciadas anteriormente, es posible definir grupos de tramos homogéneos en cuanto a su nivel de seguridad. La consideración de un tramo como peligroso se basará, pues, en su comparación con tramos de características similares en cuanto a la seguridad vial.

En países desarrollados se han elaborado distintos procedimientos estadísticos para la determinación del “valor normal” del riesgo intrínseco en cada grupo de tramos homogéneos. En función del mismo, para cada conjunto se establece un valor crítico a partir del cual se estima que el Índice de Peligrosidad es significativamente elevado y responde a una desviación del riesgo intrínseco del tramo respecto del normal.

Por otra parte, deduciendo de (1), puede expresarse:

$$ACV = IP \times \text{Volumen Anual} / 108$$

De donde, la alta accidentalidad puede obedecer a cualquiera de los dos factores y, por lo tanto, las medidas que tienden a reducir la siniestralidad pueden actuar sobre uno u otro o sobre ambos.

En tramos con bajo volumen de circulación el Índice de Peligrosidad da valores excesivamente elevados aún con un solo accidente. En estos casos, en la identificación de

tramos de concentración de accidentes, se tendrá en cuenta también el número absoluto de accidentes. Cuando el volumen de circulación sea excesivamente elevado, aún con un Índice de Peligrosidad bajo, la cantidad de accidentes con víctimas puede resultar inadmisibles para una vía de características dadas. En este caso el índice de comparación a utilizar será el número absoluto de accidentes.

3.- Metodología.

a) Datos de Partida:

* Características de la red: Tipología, Zona

* Datos de Tránsito: T.M.D.A. ó T.M.A.

(Ambos referidos a las progresivas kilométricas y de actualización anual)

* Relevamiento sistemático de accidentes, mediante el parte de accidentes:

b) Identificación de tramos de concentración de accidentes:

* Con los datos de características de la vía, tránsito y, frecuencia, localización y consecuencias de accidentes, confección de la siguiente planillas anuales:

TRAMOS DE 1 KM.

Año:

Ruta	Tramo	Tipología	Zona	T.M.A.	T.M.D.A	ACV	Muertos	I.P.	I.M.
------	-------	-----------	------	--------	---------	-----	---------	------	------

Nota:

Se incluirán todas las rutas pertenecientes a la red en estudio, divididas en tramos de 1km de longitud.

Tipología: Autopista, Autovía, Vía Rápida, Ruta convencional.

Zona: Urbana, Interurbana.

ACV: Número de accidentes con víctimas ocurridos en el tramo en el año considerado. No incluirá accidentes ocurridos en intersecciones.

Muertos: Número de muertos en accidentes en el tramo en el mismo año.

$$IP: \text{Índice de Peligrosidad} \left(\frac{ACV}{\text{Volumen Anual}} \times 10^8 \right)$$

$$IM: \text{Índice de Mortalidad} \left(\frac{\text{Muertos}}{\text{Volumen Anual}} \times 10^8 \right)$$

En los años sucesivos se consignarán los I.P. o I.M. promedio de los años anteriores al estudio, hasta un máximo de 5 años. Cuando a lo largo del período considerado se hayan producido modificaciones sensibles en las características físicas o del tránsito del tramo se considerará el IP (o IM) promedio del período en que el tramo haya permanecido con su configuración actual.

INTERSECCIONES.

Año:

Ruta	Tramo	Prog	Intersección con	T.M.A	T.M.D.A	A.C.V.	Muertos	I.P.	I.M.
------	-------	------	------------------	-------	---------	--------	---------	------	------

$$IP = \frac{ACV \text{ en la intersección o en su proximidad inmediata} \times 10^8}{\text{Volumen anual en la ruta principal de la intersección}}$$

$$IM = \frac{N^\circ \text{ de muertos en accid. en la inters. o en su prox. inmediata} \times 10^8}{\text{Volumen anual en la ruta principal de la intersección}}$$

* Se identificarán como tramos de concentración de accidentes, aquellos en que se verifiquen las condiciones contenidas en la siguiente tabla:

TIPOLOGÍA	ZONA	RANGOS DE TMDA (veh./día)	CONDICIONES Por tramo de 1 km.
Autopistas Autovías Vía Rápida	Llana, ondulada ó montañosa.	> 80.000	IP > 30 ó ACV/año > 9
		> 40.000 y < 80.000	IP > 35 ó ACV/año > 5
		< 40.000	IP > 40 ó ACV/año > 3
Ruta Convencional	Urbana ó rural llana, ondulada ó montañosa	> 7.000	IP > 70 ó ACV/año > 3
		< 7.000	IP > 100 ó ACV/año > 3

TIPOLOGÍA	ZONA	RANGOS DE TMDA (veh./día)	CONDICIONES Por intersección.
Intersección.	Rural o urbana	= 10.000	IP > 50 ó ACV/año = 3
		< 10.000	IP > 100 ó ACV/año = 3

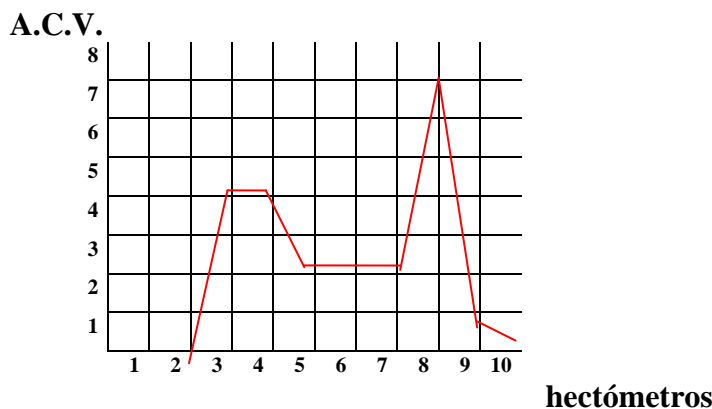
El Índice de Mortalidad permitirá detectar la gravedad de los accidentes.

c) Análisis de las causas de accidentes.

Identificados los Tramos de Concentración de Accidentes, en cada uno de ellos se estudiarán las causas que los han provocado en base al siguiente procedimiento:

* Se realiza una distribución geográfica de accidentes por hm.

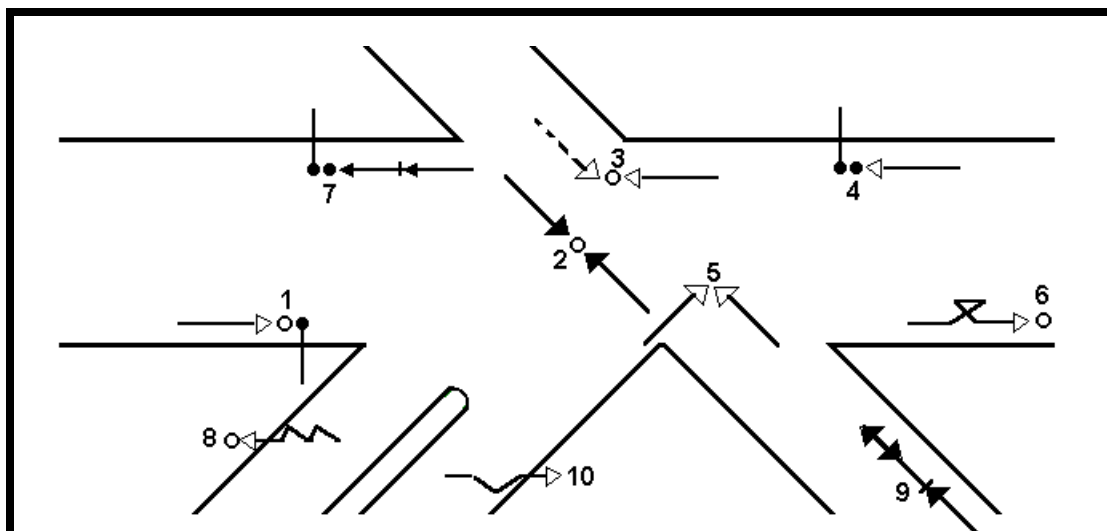
EJEMPLO



* Se realiza una representación en planta de todos los accidentes ocurridos en un año en un tramo de 1 km, utilizando los siguientes símbolos:

SÍMBOLO	SIGNIFICADO.
	VEHÍCULOS DE CUATRO O MÁS RUEDAS (automóviles, camiones, ómnibus).
	TRENES, TRANVÍAS, ETC.
	VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS (motocicletas, ciclomotores, bicicletas).
	PEATONES.
	ANIMALES.
	OBSTÁCULOS EN LA CALZADA.
	ACCIDENTES CON DAÑOS MATERIALES.
	ACCIDENTES CON HERIDOS.
	ACCIDENTES CON MUERTOS.
	VUELCO DEL VEHÍCULO.
	DERRAPE DEL VEHÍCULO.
	DESPISTE DEL VEHÍCULO.
	MARCHA HACIA ATRÁS.
	COLISIÓN TRASERA.
	ACCIDENTE NOCTURNO (se pinta de negro el triángulo representativo del vehículo)

EJEMPLO.



ACCID. N°	TIPO DE ACCIDENTE.	IMPLICADOS.	DÍA O NOCHE.	VÍCTIMAS.
1	Atropello de peatón.	Automóvil.	Día.	Herido.
2	Colisión frontal.	Automóvil contra camioneta.	Noche.	Herido.
3	Colisión lateral.	Ciclomotor contra automóvil.	Día.	Herido.
4	Atropello de peatón.	Ómnibus.	Día.	Muerto.
5	Colisión lateral.	Automóviles.	Día.	Sin víctimas.
6	vuelco.	Vehículo de 4 ó más ruedas.	Día.	Herido.
7	Atropello de peatón y colisión trasera.	Automóvil y ómnibus.	Noche.	Muerto.
8	Derrape.	Automóvil.	Día.	Herido.
9	Colisión trasera en circulación marcha atrás.	Automóvil y ómnibus.	Noche.	Sin víctimas.
10	Despiste.	Camioneta.	Día.	Sin víctimas.

* Se estudian las características de la vía a lo largo del tramo y los partes de accidentes tratando de encontrar las causas que los han provocado. La alta accidentalidad puede obedecer a las siguientes causas:

Comportamiento del usuario y prestaciones de los vehículos: Estas componentes no son modificables, en principio, mediante actuaciones sobre la infraestructura.

Características de la infraestructura y su entorno: Se proyectarán las mejoras adecuadas.

Características del tránsito: Si la causa es el alto volumen de circulación se podrá actuar sobre la vía aumentando su capacidad. Si además del alto volumen de circulación coexisten tránsito urbano e interurbano, se analizará la necesidad de proyectar otra carretera para separar ambos tipos de tránsito.

Causas fortuitas: Si la alta accidentalidad obedece a causas fortuitas (distracción o sueño del conductor, reventón de un neumático, rotura de la dirección, etc.) el tramo se descarta como peligroso.

d) Mejora de tramos peligrosos.

Las actuaciones pueden clasificarse en dos categorías:

* Medidas de seguridad primarias: Cuyo objetivo es la supresión de los factores de riesgo ligados a las características de la vía y su entorno.

* Medidas de seguridad secundarias: Tendientes a disminuir la gravedad de los accidentes en el caso que éstos lleguen a producirse, independientemente de cuál sea el factor que los origina.

Con el objeto de aportar más elementos para el análisis, la siguiente planilla presenta un conjunto de factores denominados FACC (factor de accidente), que representan el grado de peligrosidad por la situación contemplada. Estos valores provienen de estadísticas internacionales.

Ud.	CONDICIONES	FACC
veh.km	Vía interurbana de 7,0 m de calzada, con banquetas, trazado y señalización correctos, incluidas intersecciones.	1,00
veh.km	Vía interurbana de 7,0 m de calzada, computando separadamente los riesgos de las intersecciones.	0,89
veh.km	Firme en mal estado.	1,18
veh.km	Señalización defectuosa o insuficiente.	1,40
veh.km	Señalización inexistente.	1,54
veh.km	Carencia de banquetas (pavimentadas).	1,69
veh.km	Calzada de 5,0 m.	1,45
veh.km	Calzada de 6,0 m.	1,28
veh.km	Autopista.	0,33 - 0,40
veh.km	Autovía.	0,50 - 0,60
veh.km	Vía urbana, incluido efecto de intersecciones.	1,20
veh.km	Vía urbana, computando separadamente los riesgos de intersecciones.	0,65

Las mejoras se efectuarán después del análisis exhaustivo de la situación teniendo en cuenta:

- * La jerarquía vial.
- * La función de la vía.
- * El entorno social.
- * El medio atravesado.

e) Actuaciones preventivas.

Los programas de seguridad vial deberán incluir no sólo actuaciones en tramos en los que se ha detectado una acumulación de accidentes, sino que deberán poner en marcha también actuaciones destinadas a eliminar tramos potencialmente peligrosos y a homogeneizar las características de los itinerarios.

f) Evolución del riesgo de accidentes.

Anualmente se determinarán el número total de accidentes y los índices medios de peligrosidad en los siguientes grupos de tramos:

- * Por ruta.
- * Por grupos de tramos homogéneos en cuanto a la seguridad vial.
- * Globales en la red.

La evolución del riesgo de accidentes deberá efectuarlo tanto el titular de la vía como el Ente que explote una vía o red vial mediante una Concesión. Deberá llevar un inventario actualizado en forma permanente.

La evolución del riesgo de accidentes permitirá establecer un orden de prioridad en las actuaciones, además de generar las series de datos propios que harán posible las comparaciones entre las distintas vías en función de las actuaciones realizadas, tanto sobre la infraestructura vial como sobre el usuario y el parque automotor.

INSTRUCTIVO PARA CUMPLIMENTAR EL PARTE DE ACCIDENTES

INTRODUCCIÓN

“El documento básico para aplicar el Método de Análisis de Accidentes es el Parte de Accidentes, que deberán cumplimentar las policías de tránsito, entes concesionarios o dependencias encargadas de la explotación vial. El mismo deberá contener información respecto a la fecha, lugar y consecuencias del accidente, y todo otro dato que permita identificar las causas del mismo, tales como, características geométricas de la vía, señalización, estado de la superficie, luminosidad, visibilidad, otros peligros aparentes, vehículos implicados y su estado, acción del conductor, maniobras realizadas, infracciones, circunstancias psicofísicas y administrativas, etc. Con los datos de localización, frecuencia y consecuencias del accidente se identificarán tramos donde éstos se concentran, mientras que los referentes a la vía, vehículo y usuario y el análisis de las características de la vía permitirán determinar las causas que los han provocado. Conocidas las causas se proyectarán y ejecutarán las mejoras y se evaluará el resultado de las actuaciones siguiendo la evolución del riesgo de accidentes.”

INSTRUCCIONES GENERALES

- A. Este Instructivo y el Parte de Accidentes de Tránsito están conforme a la Ley Provincial de Tránsito y Seguridad Vial n° 8560 en sus artículos 103 y 104.
- B. El presente Instructivo esta destinado a orientar de los agentes responsables de la ejecución del Parte de Accidentes.
- C. Se deberá leer este Instructivo en conjunto con un Parte de Accidentes y su planilla complementaria.
- D. Se deberá estudiar en primer lugar las definiciones y las categorías de Licencias contenidas en la Ley 8560 y en su Reglamentación.
- E. Como norma general, se deberán completar los casilleros de derecha a izquierda y completando con ceros los casilleros vacíos a la izquierda de los que contemplen datos numéricos.

Ejemplo:

0	0	1	2	5
---	---	---	---	---

F. TODO DATO QUE AL MOMENTO DE LLENAR LA PLANILLA NO SE POSEA, DEBERÁ DEJARSE EN BLANCO, DEBE EVITARSE HACER CUALQUIER SUPOSICIÓN DEL DATO FALTANTE.

G. Es importante contar con un cinta métrica para tomar datos de longitudes en el lugar del accidente.

INSTRUCCIONES PARTICULARES

ZONA SUPERIOR:

HOJA N° de

Cuando sea necesario utilizar más de un cuestionario para tomar los datos que correspondan a un accidente, por ejemplo en un caso de choque múltiple, se tendrá en cuenta el siguiente sistema de numeración: Se pondrán dos cifras, la primera indicará el número de la hoja, que naturalmente será correlativo, la segunda expresará el número de cuestionarios que se hayan empleado para notificar el accidente .

Ejemplo: un accidente con elevado número de víctimas en el que se hubieran utilizado tres cuestionarios se numeraría así :

Hoja 1: HOJA N° de

Hoja 2: HOJA N° de

Hoja 2: HOJA N° de

NÚMERO DEL ACCIDENTE. Este dato lo llenará la repartición responsable de cada Unidad Departamental. En el casillero separado se colocará el numero de la Unidad Departamental correspondiente. Cuando el Parte de Accidentes sea confeccionado por un Ente Vial o Concesionario, el casillero separado se dejará en blanco, y se aclarará en el espacio “Confeccionó” el nombre del Ente o Concesionario. En los casilleros siguientes se colocará un número correlativo. Este número debe guardar también correlación con la fecha correspondiente al acaecimiento del accidente.

Ejemplo:

La fecha del Parte N° 08-0022 no podrá ser anterior a la fecha del Parte N° 08-0021.

ZONA CENTRAL:

DATOS GENERALES

01. AÑO- Se pondrá el que corresponde.

02. MES- La clave del mes irá desde el 01 (enero) al 12 (diciembre), debiendo figurar la clave en el recuadro correspondiente.

03. DIA- La clave del día irá desde el 01 al 31, ha de tenerse en cuenta que el día finaliza a las 24 horas, por lo que un accidente ocurrido a las 12 y un minuto de la noche figurará en el día que acaba de comenzar.
04. HORA- Será en el formato de las 00:00 a las 23:59. Ejemplo: 19:45.
05. DIA DE LA SEMANA- Se deberá encerrar en un círculo la inicial del día de la semana que corresponda.
06. TIPO DE DÍA- Se consignará en la casilla correspondiente mediante una X, de acuerdo con los siguientes códigos: L= laborable A= anterior a feriado, F= feriado, P= posterior a feriado.
07. MUERTOS- Se consignará el número de personas fallecidas en el acto o como consecuencia del accidente dentro de las veinticuatro horas siguientes al mismo.
08. HERIDOS- Se consignará el número de todas las personas heridas en el accidente de circulación, hayan resultado estas con heridas leves o graves.
09. VEHÍCULOS IMPLICADOS- Se deberá indicar la cantidad de vehículos que participaron en el accidente.

UBICACIÓN

10. DEPARTAMENTO- Se deberá indicar el Departamento correspondiente.
11. LOCALIDAD- Se deberá indicar la localidad correspondiente. En el caso que el accidente no sea en zona urbana, se dejará en blanco.
12. RUTA:.
- Nacional: Se marcará este recuadro en caso de que el accidente se produzca sobre Ruta Nacional. En el caso que el accidente sea en zona urbana, estos casilleros se dejarán en blanco.
- Provincial: Se marcará este recuadro en caso de que el accidente se produzca sobre Ruta Provincial. En el caso que el accidente sea en zona urbana, estos casilleros se dejarán en blanco.
- Número: Se deberá indicar el número de ruta que corresponda. En el caso que el accidente sea en zona urbana, estos casilleros se dejarán en blanco.
- Kilómetro: Los cuatro recuadros están destinados a reflejar el kilómetro. En el caso que el accidente sea en zona urbana, estos casilleros se dejarán en blanco Hectómetro: Este recuadro recogerá el que corresponda. En el caso que el accidente sea en zona urbana, estos casilleros se dejará en blanco.
13. CALLE- Se consignará el nombre correspondiente al lugar del accidente como así también la numeración correspondiente. En el caso que el accidente sea en zona rural, este casillero se dejará en blanco
14. ZONA- Marcar con X en la casilla que corresponda.
15. TRAVESÍA- Marcar con X en la casilla que corresponda.
16. TIPO DE CALZADA- Marcar con X en la casilla que corresponda. Se trate de una vía sin pavimentar o pavimentada.
17. INTERSECCIÓN CON- Marcar con X en la casilla de rangos que corresponda.
- Tipo:
- Intersecciones en T o Y se considerarán todas aquellas en que la vía secundaria es un sólo ramal por uno de los lados de la vía principal, con independencia del ángulo que formen ambas vías.

Intersecciones en X o + se considerarán todas aquellas en que las vías se cruzan entre sí. Si los dos ramales secundarios no están enfrentados, pero son muy próximos (menos de unos 20 m.), se considerará intersección en X o +.

Rotonda es la intersección que tiene una isleta central amplia (circular) y todos los movimientos la dejan a la izquierda.

En el caso que el accidente ocurriera en alguno de los tipos de intersecciones se consignará la denominación de la vía no prioritaria en los casilleros siguientes según se trate de calle, avenida, o ruta. Para este último valen las especificaciones del punto 12.

18. FUERA DE INTERSECCIÓN- Se cumplimentará cuando el accidente no se haya producido en una intersección. Marcar con X en la casilla que corresponda..

OBSERVACIÓN: Si se consigna este campo (18- Fuera de intersección), se deberá dejar en blanco los espacios correspondientes al campo (17-Intersección) y viceversa.

CARACTERÍSTICAS Y ESTADO DE LA VÍA

19. TIPO DE VÍA- Marcar con X en la casilla que corresponda.

20. ESTADO DE LA SUPERFICIE- Se indicará en la casilla que corresponda al estado de la superficie de la calzada en el momento de producirse el accidente.

21. ELEMENTOS DE SEGURIDAD- Marcar con X en la casilla que corresponda.

22. ANCHO DE CALZADA- Marcar con X en la casilla de rangos que corresponda.

23. ANCHO DE CARRIL- Marcar con X en la casilla de rangos que corresponda.

24. DEMARCACIÓN HORIZONTAL- Marcar con X en la casilla que corresponda.

25. BANQUINA- Marcar con X en la casilla de rangos que corresponda.

26. PRIORIDAD REGULADA POR- Se marcará el recuadro correspondiente al tipo de regulación prioritario en el momento de producirse el accidente. El orden de prioridades respeta el orden cardinal en que están ordenadas las opciones.

En los casos de dos o más procedimientos de regulación coincidentes en el tiempo, se considerará preferente el sub-concepto que ocupa posición superior.

El sub-concepto 7 (otra señal), puede ser la de empleados de obra, bomberos, alumnos guías, etc.

El sub-concepto 8 (ninguna), únicamente se marcará en el caso de no estar activa ninguna otra regulación de prioridad, y que, por tanto, se esté a lo dispuesto en la normativa vigente.

PELIGROS APARENTES

27. LUMINOSIDAD- Se marcará el recuadro correspondiente para conocer las condiciones de luminosidad en el momento que se produjo el accidente.

OBSERVACIÓN: Se considerará crepúsculo tanto el amanecer como el anochecer.

28. VISIBILIDAD RESTRINGIDA POR- Marcar con X en la casilla de sub-conceptos que corresponda.

29. OTROS PELIGROS APARENTES- En el caso que concurran varios sub-conceptos se marcarán todos los que, a juicio de quien confeccione el Parte, se consideren de mayor importancia.

OBSERVACIÓN: Se entenderá por inundación la acumulación de agua sobre la calzada con una altura superior a 5 cm.

30. **PRESENCIA DE ÁRBOLES-** Se marcará el recuadro que indique la distancia mas aproximada. Se medirá desde el borde de la calzada a la línea de árboles.

31. **SEÑALIZACIÓN DE PELIGRO-** En caso que exista señalización de peligro, marcar con X en la casilla que corresponda (existente o inexistente), ya se trate de curvas, cruces, baches, etc. En caso de no existir peligro, se marcará INNECESARIA.

32. **CIRCULACIÓN-** Marcar con X en la casilla que corresponda **OBSERVACIÓN:** Se entiende por “Medidas Especiales” a las tomadas por la autoridad competente durante un período de tiempo limitado para facilitar o restablecer la circulación.

33. **HAY ACERAS (veredas):** Se marcará el recuadro pertinente. En ningún caso se considerarán aceras a las banquetas.

34. **VISIBILIDAD DE LAS SEÑALES VERTICALES:** Marcar con X en la casilla que corresponda en el momento de producirse el accidente, si existe tal señalización. En caso contrario se dejará en blanco.

TIPO DE ACCIDENTE

35. **COLISIONA CON-** En caso que un accidente presente dos posibles respuestas, se elegirá entre ellas la que mejor precise el hecho acaecido. La colisión entre dos vehículos se considerará:

Frontal: Cuando se vean afectados los frentes de los vehículos implicados.

Trasera: Cuando afecten al frente de uno y a la parte posterior del otro (choque por alcance).

Lateral: Cuando se vean afectados únicamente los laterales de los vehículos.

Fronto-lateral: Cuando afecten a la parte frontal de un vehículo y a la lateral de otro.

36. **SIN COLISIÓN-** Se indicará en el recuadro según el caso que se presente.

DATOS DE LOS VEHICULOS

37 y 41. **MARCA:** Se consignará la marca de la casa automotriz, de cada uno de los vehículos implicados (incluidos los ciclomotores).

38 y 42. **MODELO:** Se consignará el modelo, entendiéndose como modelo el nombre del vehículo y no el año de fabricación/rodado del mismo, de cada vehículo implicado.

39 y 43. **COLOR:** Se completará con el color de los vehículos.

40 y 44. **NUMERO DE OCUPANTES:** Se dejara constancia de la cantidad de ocupantes de cada vehículo.

DESCRIPCIONES: Se reflejarán todas las circunstancias aclaratorias expresamente señaladas en el parte, así como las que se consideren oportunas, para la mejor localización o interpretación del mismo.

CROQUIS: En este lugar se hará un dibujo sencillo, pero que posea los elementos suficientes que permitan dar una idea lo más completa posible del lugar y circunstancias del accidente.

Por lo menos tendrá los siguientes datos:

Croquis de la vía, indicando sobre ella la nomenclatura oficial que le haya sido asignada.

En los accidentes ocurridos en intersección se consignará la nomenclatura de las distintas vías y, si es en zona urbana, el nombre de las calles.

Cuando no sea intersección, se hará referencia a las dos vías transversales, si las hubiere, entre las que se encuentra comprendido el punto donde se produjo el accidente.

En zona urbana se recogerán, situándolos en el croquis, los números de las casas (acera de los números pares y acera de los números impares) frente a los cuales se produjo el accidente, así como los nombres de las vías transversales que delimitan el lugar.

Dentro de lo posible, los croquis deberán estar acotados, en especial la distancia a las intersecciones.

Todos los vehículos implicados en el accidente se identificarán con las letras que se les haya asignado en el Parte de Accidentes, de tal forma que el vehículo que en el Parte de Accidentes figure como "A", en el croquis debe aparecer con la misma letra, siguiendo este criterio para identificar tanto los demás vehículos como los animales.

Los peatones se identificarán en el croquis siempre con la letra P, seguidos de un número correlativo (P1, P2, etc.).

Si en la calzada o sus proximidades existiera algún obstáculo que hubiera tenido relación con el accidente, se situará en el croquis mediante el símbolo creado a tal efecto.

MARGEN LATERAL IZQUIERDO (ZONA CELESTE)

Para mayor facilidad en la interpretación del cuestionario, los vehículos implicados en un accidente se identificarán de la siguiente forma:

VEHÍCULOS IMPLICADOS (Se apoya en la parte celeste de la 2ª hoja de la Planilla)

44. TIPO DE VEHÍCULO- Marcar con X en la casilla de subconcepto que corresponda.

45. PROVINCIA DE ORIGEN DEL VEHÍCULO- Este concepto está destinado a recabar, conforme a la clasificación que se cita, las provincias de origen de los vehículos implicados.

46. PAIS DE ORIGEN DEL VEHÍCULO- De acuerdo a las especificaciones se indicará el país de origen de los vehículos implicados, en el caso que alguno o ambos vehículos sean de un país distinto de Argentina.

47. TRANSPORTE DE MERCANCIAS- Se consignará el código de tipo de mercancía correspondiente de los que figuran en el cuestionario, atendiendo a la mercancía reflejada en la placa del vehículo.

48. VEHÍCULO INCENDIADO- Colocar solamente una X en el recuadro del vehículo que se incendiara, aún cuando pudiera ser sofocado con rapidez, independientemente de que tal incendio fuera causa o consecuencia del accidente.

49. SENTIDO DE CIRCULACIÓN EN RELACIÓN AL VEHÍCULO

A- En este campo se indicará el sentido en que circulaba el/los vehículo/s implicado/s, tomando como referencia el sentido de circulación del vehículo A.

50. MOTIVO DEL DESPLAZAMIENTO- Se indicará el del conductor salvo en el caso de ómnibus en servicio discrecional y taxis en viajes interurbanos, en cuyo caso se indicará el de los pasajeros.

51. DESPLAZAMIENTO PREVISTO- Está referido al número de kilómetros a recorrer entre origen y destino.

MARGEN INFERIOR

Cada cuestionario dispone de ocho (8) líneas. En caso de necesitar más de (8), se utilizarán los cuestionarios adicionales necesarios. Se asignará una línea a los datos referentes a cada uno de los conductores, aunque resulten ilesos, y el resto únicamente a los peatones y pasajeros víctimas. Se llenarán primeramente los datos de todos los conductores, luego los de los pasajeros víctimas y, finalmente, los de los peatones víctimas.

LAS VICTIMAS (Se apoya en la parte amarilla, verde y gris claro de la 2ª hoja de la Planilla).

52. VEHÍCULO EN QUE VIAJABA- Para los conductores y pasajeros se utilizará la misma letra que ha servido para identificar el vehículo en la zona central y márgenes laterales de la hoja correspondiente del cuestionario. Los peatones se identificarán con la letra “P” seguidos de un número correlativo (P1, P2, etc.), tal como se los indicó en el croquis.

53. POSICIÓN EN EL VEHÍCULO- Según el esquema, a los conductores se les asignará siempre el número 1; a los pasajeros sentados: el número 2 al ocupante u ocupantes del asiento contiguo al conductor (puede haber, por tanto, más de un pasajero en la posición 2, dentro de un mismo vehículo); los números 3, 4 y 5, para pasajeros sentados cuya situación respecto al conductor equivalga a la reflejada en el gráfico; la 6 y 7, para conductor y pasajero de vehículos de dos ruedas; la 8, para otros pasajeros sentados; y la 9, para otros pasajeros de pie.

54. LESIVIDAD CONSTATADA- Este ítem se indicará con el código correspondiente.

55. USO DE ACCESORIOS DE SEGURIDAD- Se debe tener en cuenta que las respuestas a este concepto se consignarán de acuerdo con el uso que de tales accesorios se hiciera en el momento del accidente.

56. UBICACIÓN DE LAS LESIONES MÁS GRAVES- Se pretende indicar aquí el lugar principal del traumatismo en el cuerpo como consecuencia del accidente, y, por tanto, en el caso de observarse dos o más partes lesionadas, se indicará la que parezca más importante a juicio del oficial actuante.

EL PEATÓN

57. INFRACCIONES DEL PEATÓN- Para cada peatón implicado que resulte víctima se indicará la infracción cometida. De no haber existido ninguna, se indicará la clave del subconcepto 9 (ninguna).

58. ACCIÓN DEL PEATÓN- Para cada peatón implicado que resulte víctima se indicará la acción que el mismo desarrollaba al momento del accidente, indicando la clave del subconcepto correspondiente.

59. EDAD- Se indicarán con el número los años cumplidos de cada conductor y de los pasajeros o peatones víctimas; en el caso de niños menores de un año se indicará 00; en el supuesto de resultar desconocida la edad, se dejará en blanco.

60. SEXO- Se pondrá una M (Masculino) para los hombres y una F (Femenino) para las mujeres.

61. TIPO DE CONDUCTOR- Se indicará el tipo de licencia perteneciente al conductor, acorde a la categoría establecida en la Ley N° 8560.

ESTADO DEL CONDUCTOR

62. En este deberá informarse del estado que aparente tener el conductor, a saber:

“A” ASPECTO NORMAL, CONDUCIENDO SIN DESCANSO DURANTE- Se consignará el sub-concepto correspondiente.

“B” BAJO EL EFECTO DE BEBIDAS ALCOHÓLICAS O DROGAS- Se indicará la clave que recoja el aspecto o condición que presentaba el conductor o peatón en el momento del accidente, siempre en el caso que presenten signos evidentes de haber consumido bebidas alcohólicas.

“C” DEFECTOS FÍSICOS PREVIOS- Se indicará la clave correspondiente a la situación que presentara el conductor o peatón con anterioridad al accidente y no el que haya podido originársele como consecuencia del mismo.

MARGEN LATERAL DERECHO

EL CONDUCTOR

63. INFRACCIONES ADMINISTRATIVAS- Se indicará la clave que corresponda.

64. MANIOBRA DEL CONDUCTOR- Se indicará la clave correspondiente, de acuerdo a la maniobra que se hallaba realizando el conductor de los vehículos implicados.

65. INFRACCIONES DE TRÁNSITO- Se consignará la clave que corresponda.