

11-7L-28^o
1. Jul. 2011 12:58
Mónica Basurto Garro
Oficina Juzgado

C-7342
JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA E INSTRUCCIÓN Nº 1 DE DURANGO

JUICIO VERBAL 59/11

SENTENCIA Nº 94/11

En Durango, a 27 de junio de 2011

Vistos por mí, D^a. Mónica Basurto Garro, juez del juzgado de Primera Instancia e Instrucción Nº 1 de Durango, los precedentes autos del juicio verbal nº 27/11 en los que son partes:

DEMANDANTE: Mapfre Familiar, S.A. y D. Iñigo [redacted] asistidos por el letrado Sr. Zabala y representados por la procuradora Sra. Astigarraga.

DEMANDADOS: Allianz Seguros, S.A. y D. Gorka [redacted] asistidos por el letrado Sr. Olmos y representados por el procuradora Sr. Sarz.

Versa la litis sobre reclamación extracontractual.

1

PROCURADOR ALBISTEGUI
RIMAPFRE
V44496 P. 1
Papel de Oficio de la Administración de Justicia
Comunidad Autónoma del País Vasco

EL TRE. COLEGIO DE PROCURADORES DE LOS TRIBUNALES DE VIZCAYA
-5 JUL 2011
BIZKAIO ALIZITEGIELAKO
PROKURADOREEN ELKARISO OSPETSUA

ASISTENTE
ASISTENTE

-2011 16:18 De:
1. Jul. 2011 12:56

A: MAPFRE P.
V04496 P. 2

Papel de Oficio de la Administración de Justicia
Comunidad Autónoma del País Vasco

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO. La Sra. Astigarraga, procuradora de los tribunales y de Mapfre Familiar, S.A. y D. Iñigo [redacted], interpone ante este tribunal demanda de juicio verbal de reclamación de cantidad derivada de la responsabilidad extracontractual que surgió del accidente de tráfico ocurrido el 26/6/2010 contra Allianz Seguros, S.A. y D. Gorka [redacted], reclamando la cantidad de 300€ a favor de D. Iñigo [redacted] y la cantidad de 3.025,32€ a favor de Mapfre Familiar, S.A.. Asimismo se interesa la condena de los demandados al pago de los intereses y las costas del presente proceso.

SEGUNDO. En fecha 11/2/2011 se dicta decreto admitiendo a trámite la citada demanda, así como se cita a las partes para la celebración de la vista el día 7/6/2011.

TERCERO. La vista se celebra con la asistencia de las partes en la forma indicada en el encabezamiento. La parte demandante se ratifica en la demanda y la parte demandada se opone a la reclamación.

CUARTO. Tras la proposición de la prueba, admisión de la misma y su práctica, así como la exposición de los informes de las partes quedan conclusos los autos para sentencia.

Del juicio se procede a la grabación de la vista.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. La Sra. Astigarraga, procuradora de los tribunales y de [redacted] y D. Iñigo [redacted] interpone demanda contra la entidad aseguradora Allianz Seguros, S.A. y D. Gorka [redacted] reclamando la cantidad de 3.025,32€ en favor de Mapfre Familiar, S.A., toda

011 16:18 |

1. Jul. 2011 2:58

Administración de Justicia
Administración de Justicia

A: MAPFRE

Nº 4496

F. 3

P.

Oficina de la Administración de Justicia
Comunidad Autónoma del País Vasco

vez que esta cantidad fue abonada por la aseguradora actora a D. Iñigo [redacted] a con el que tenía un contrato de aseguramiento en la modalidad de "a todo riesgo", y 300€ a favor de D. Iñigo [redacted] en atención a la franquicia del seguro que este tuvo que pagar.

Así, el vehículo Peugeot Partner matrícula 9986 [redacted] propiedad de D. Iñigo [redacted] asegurado a "todo riesgo" con Mapfre Familiar, S.A. con franquicia de 300€ y conducido por D. Uxuri [redacted] sufrió un accidente el 26/8/2010 en la intersección de las calles Amilleta y Goieta de Elorrio, siendo que en el citado siniestro se vio implicado el vehículo Renault Express, matrícula BI-267 [redacted] conducido por D. Gorka [redacted] y asegurado con Allianz Seguros, S.A. A consecuencia de la colisión el vehículo de D. Iñigo [redacted] diversos desperfectos, siendo que el importe de la reparación ascendió a 3.325,32 € de los cuales 300€ fueron abonados por D. Iñigo [redacted] en atención a la franquicia y el resto por Mapfre Familiar, S.A.

Por su parte, la demandada interesa la desestimación íntegra de la demanda y la imposición de costas a la actora, toda vez que no está acreditada la mecánica del accidente ni su responsabilidad en el accidente.

SEGUNDO. Estamos enjuiciando un resultado de daños materiales y la responsabilidad de los mismos en el accidente de circulación, en el que Mapfre Familiar, S.A. se encuentra legitimada conforme al art. 43 de la Ley de Contrato de Seguro para reclamar frente a la demandada, ya que ha satisfecho el importe de la indemnización previamente a su asegurado.

Este art. 43 regula un supuesto de subrogación legal (art. 1203.3 Código Civil) de forma que el subrogado adquiere la titularidad del crédito del primitivo acreedor, el crédito conserva la misma entidad y permite al subrogado ejercitarlo en toda su integridad. Esta identidad coloca al nuevo acreedor en idéntica posición a la que tenía el anterior frente al deudor y por ende estará sometido al mismo régimen.

La Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor después de proclamar genéricamente, en el párrafo primero del número 1 del artículo 1, que: "El conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción del mismo, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación", especifica, en su párrafo tercero, que: "En el caso de daños en los bienes, el

011 16:10 De: :
L. J. L. 2011 12:58

A: MAPFRE

Vº4496

P. 4

P.5/10

Euzkadi Autonomia Erkarteko Justizi
Administrazioaren Ogasun Pizpura

Papel de Oficio de la Administración de Justicia en la
Comunidad Autónoma del País Vasco

conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los artículos 1.902 y siguientes del Código Civil...".

Según se desprende del artículo 1902 del Código Civil, los tres requisitos o elementos constitutivos de la responsabilidad extracontractual o aquiliana son: 1º. acto negligente; 2º. existencia de un daño; y 3º. relación de causalidad entre el acto negligente y el daño (sentencias de la Sala 1ª del T.S.: 9 de julio de 1992; 7 de marzo de 1991; 8 de febrero de 1991.)

La acción que D. Irigo y la aseguradora subrogada ejercen va dirigida a obtener el cobro de una deuda contraída ex art. 1.1 párrafo 3º de la LRCSCVM.

En este asunto, concurren dos conductas de la misma naturaleza y el demandante habrá de probar que fue la conducta negligente del demandado la que causó el resultado.

TERCERO. En el supuesto que tratamos, es preciso a fin de determinar la concreta responsabilidad, analizar y ponderar por separado los comportamientos de los conductores sin olvidar, que según el art. 1902 CC y el art 217 Ley de Enjuiciamiento civil, relativo a la distribución de la carga de la prueba, tratándose de accidentes de circulación en los que intervienen dos o más vehículos, del que se deriva una reclamación sólo por daños materiales, no es aplicable la doctrina de responsabilidad por riesgo o cuasiobjetiva y por ende la inversión de la carga de la prueba. La aplicación de la doctrina expuesta al presente caso en que se ejercita acción de responsabilidad extracontractual en accidente de tráfico, obliga a quien la ejercita a acreditar la concurrencia de sus requisitos: culpa del agente causante, prueba y realidad del daño producido y relación de causalidad entre la culpa y el daño.

Corresponde al actor acreditar tanto la dinámica del accidente como la negligencia del conductor del vehículo contrario, "debe probar la realidad del hecho imputable del que surge la obligación de reparar el daño causado" (ST 30 Junio 2000), en concreto la falta de precaución del demandado al circular por la calzada a la que Dº. Uxuri se incorporó provocando la colisión que causó los daños en el vehículo Peugeot Partner y que son reclamados en este proceso.

16:10 De: [redacted]
1. 2011 12:59

A: MAFRE

P. 6/10

Vº4496

P. 5

Euzkadi Autonomoal Elkarteak Justizi
Administrazioaren Obitu Pizpene

Peñal de Oficio de la Administración de Justicia en la
Comunidad Autónoma del País Vasco

CUARTO. Partimos de un accidente cuya realidad está debidamente acreditada pero en el que las partes litigantes discrepan abiertamente respecto de la dinámica y la forma en que se produjo, así como sobre el comportamiento de los conductores y su consiguiente responsabilidad en el siniestro.

En el presente caso, hemos contado con diverso material probatorio, tales como la declaración de los testigos del siniestro tanto de una como de otra parte, el agente de la Policía Municipal de Elorrio que intervino a consecuencia del siniestro y un informe pericial sobre el referido accidente y la declaración del perito autor del referido informe.

Respecto a las testificales, debemos resaltar que mientras que D^a. Uxuri [redacted] conductora del el vehículo Peugeot Partner, y D. Josu [redacted], copiloto del referido vehículo, sostienen que D. Gorka [redacted] circulaba con exceso de velocidad invadiendo su carril de circulación, D^a. Arritokieta Eizmendi, copiloto del vehículo Renault Express y D. Gorka [redacted] sostienen que D^a. Uxuri [redacted] se incorporó a la vía preferente por la que circulaban sin cerciorarse adecuadamente en el stop de que no viniera nadie.

En cualquier caso, ambos implicados en el accidente mantienen tesis contrapuestas sin que se detecten contradicciones en las mismas y pudiendo responder la mecánica del siniestro a cualquiera de ellas, sin bien en el presente caso hemos contado con una prueba pericial encaminada a la reconstrucción del accidente, abundante material fotográfico sobre la posición final de los vehículos y con el atestado policial elaborado como consecuencia del accidente.

Respecto al informe pericial elaborada por Itrasa, es de señalar que el mismo se ha confeccionado exclusivamente con los datos aportados por la parte actora, si bien en el mismo constan una serie de datos objetivos tales como son las medidas de las distancias entre distintos puntos de la vía, la medida de la frenada del vehículo Renault Express, datos relativos a las características de la calzada, etc... con los que se han efectuado una serie de cálculos matemáticos en atención a las leyes físicas de los que resultan algunos datos bastante esclarecedores para determinar la responsabilidad en el accidente.

Así, conforme al referido informe pericial se produjo una colisión frontal entre los vehículos en las inmediaciones de la intersección de las calles Amilleta y Goleta de Elorrio, en una vía con una plataforma compuesta de aglomerado asfáltico en perfecto estado de conservación, de rodadura y

16:11 De:
Jul. 2011 12:59

A: MAPFRE

244296

P. 6

P. 7/1

Escritor Antonio Elizarte Justic
Administración en Oficio Peleto

País de Oficio de la Administración de Justicia e
Comunidad Autónoma del País de

carente de señalización horizontal que separe los dos sentidos de la circulación.

Existe acuerdo entre todos interesados en que en el momento del accidente en la calle Goieta hay vehículos estacionados en el carril de circulación que ocupaba la Renault Express, siendo que estos vehículos impedían la visibilidad desde la señalización de stop de la calle Amilleta y por tanto la presencia de algún vehículo procedente de la calle Goieta hacia la calle Amilleta. Así la visibilidad de D^a. Uxuri i estaba limitada por un muro existente en el lado izquierdo, los árboles de este lado y los turismos estacionados en el referido carril de circulación, siendo que la visibilidad desde la posición de stop se encuentra reducida a 11 o 12 metros de longitud, mientras que D. Gorka en la calle Goieta tiene una visibilidad superior a 50 metros, pero en cuanto a la intersección con la calle Amilleta la visibilidad pasa a ser la misma que la de D^a. Uxuri

Por otra parte, desde el stop hasta el punto de colisión hay aproximadamente 10 metros, siendo que el vehículo Peugeot Partner se encontraba prácticamente incorporado a su carril de circulación, mientras que el vehículo Renault Express circula invadiendo parcialmente el carril del sentido contrario al que accede D^a. Uxuri

Así, teniendo en cuenta que la calzada mide aproximadamente seis metros de ancho y que en el sentido de la circulación de la Renault Express había coches aparcados se deduce sin duda alguna que, teniendo en cuenta la anchura de los coches aparcados (aproximadamente dos metros), la anchura de la propia Renault Express (aproximadamente dos metros incluyendo los espejos retrovisores) y la distancia lateral mínima para evitar la colisión con los coches aparcados (medio metro aproximadamente), D. Gorka i tenía necesariamente que circular invadiendo parcialmente el sentido contrario, concretamente ocupando metro y medio del carril contrario, lo que supone que tan solo quedaba otro metro y medio para que el vehículo Peugeot Partner circulase, lo que es imposible y convierte en inevitable el accidente si añadimos que D. Gorka circulaba con exceso de velocidad.

D. Gorka circulaba con una velocidad mínima de 85km/h, lo cual se afirma en atención a la medida de la huella de frenada que dejó en la calzada (8 metros), siendo que en esta vía la velocidad está limitada a 50km/h, lo que supone que supone que D^a. Uxuri, sólo pudo percibir a D. Gorka i a cuando se encontraba encima de ella, pues la Renault Express aparece súbitamente en su carril de circulación y sentido contrario, siendo que aunque D. Gorka

6:11 De:
1. 2011 12:59

A: MAPFRE

P. 8/1

Vº4496 P. 7

Suskal Autonomi Ekaratas Justizi
Administrazioaren Ofizio Nagaria

Papel de Oficio de la Administración de Justicia en
Comunidad Autónoma del País Vasco

realizó una frenada o derrape de emergencia colisiona frontalmente con D^a. Uxuri.

Así, si tenemos en cuenta los tiempos medios de reacción, que en el caso de D^a. Uxuri pueden ser algo superiores al tratarse de una conductora novel, y la velocidad a la que circulaba D. Gorka

hace que cuando el vehículo Peugeot Partner estaba en el stop la Renault Express se encontraba a unos 60 metros aproximadamente del punto de la colisión, lo que supone que D^a. Uxuri en ningún caso pudo percibir la presencia de D. Gorka especialmente si tenemos en cuenta que la visibilidad era reducida.

Frente a la pericial tenemos que el atestado de la policía atribuye la responsabilidad del accidente a D^a. Uxuri, si bien en el atestado no se hace referencia a la huella de frenada de la Renault Express, pese a que se ve reflejada en las fotos y evidencia, en atención a su longitud, un exceso de velocidad, y tampoco se hace referencia el hecho de que D. Gorka circulaba invadiendo el carril del sentido contrario al que había accedido D^a. Uxuri, siendo que a pesar de que las medidas de la calzada tomadas por la Policía Local coinciden con lo recolectado en el informe pericial, los agentes consideran que D^a. Uxuri si tenía espacio suficiente para circular por su carril, cosa bastante compleja si tenemos en cuenta que como hemos dicho la calzada tiene unos seis metros de ancho y el punto más exterior por el que circulaba la Renault Express estaba situado a más de cuatro metros del borde de la calzada. Al respecto, si marcamos una línea divisoria en la mitad de la calzada se puede apreciar que mientras la mitad del vehículo Renault Express está invadiendo el sentido contrario de la circulación para evitar a los coches aparcados en su lado, el vehículo Peugeot Partner se encuentra colocado en su carril a excepción de una pequeña parte de la trasera del vehículo, siendo que los daños que presenta la Renault Express se encuentran localizados en el centro del vehículo, mientras que los del vehículo Peugeot Partner se encuentran fundamentalmente en el lado izquierdo.

Asimismo, el atestado en su croquis dibuja la trayectoria de la circulación del vehículo Peugeot Partner en diagonal, siendo que tratándose de una intersección en forma de T es imposible esta trayectoria, ya que se requiere desde el stop un movimiento circular de mayor o menor radio al hacer girar las ruedas directrices hacia la izquierda.

De lo anteriormente expuesto, concluyo que la colisión se produjo una vez que D^a. Uxuri había realizado el stop y estaba incorporada prácticamente a su carril, debido a que D. Gorka

6:11 De: ;
2011 12:59

Euzkadi Autonomi Erkarteke Justizi
Administrazioaren Obitu Bepara

A: MAPFRE

VV4496

P. 8

P. 9/18

Papel de Oficio de la Administración de Justicia en la
Comunidad Autónoma del País Vasco

circulaba invadiendo el carril del sentido contrario y con exceso de velocidad. Así, D. Gorka circulaba sin respetar el límite de velocidad y sin adecuar su conducción a las características y circunstancia de la vía conforme a lo previsto en el art. 18, 36 y 37 del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial y sus correlativos del Reglamento General de Circulación RD 1.428/2003 de 21 de noviembre.

QUINTO. En cuanto a los intereses, en relación a la reclamación efectuada por D. Iñigo respecto de Allianz Seguros, S.A. se devengarán los del art. 20 LCS.

Por otro lado, los intereses derivados de la reclamación efectuada por D. Iñigo frente a D. Gorka serán los que resulten de aplicar lo dispuesto en el art. 1.108 y ss CC y art. 576 LEC, siendo que se devengarán los legales desde la fecha de la interposición de la demanda

Finalmente, los intereses derivados de la reclamación efectuada por Mapfre Familiar, S.A. frente a D. Gorka y Allianz Seguros, S.A. serán los que resulten de aplicar lo dispuesto en el art. 1.108 y ss CC y art. 576 LEC, siendo que se devengarán los legales desde la fecha de la interposición de la demanda, toda vez que Mapfre Familiar, S.A. no puede ser considerada perjudicada a los efectos del art. 20 LCS.

SEXTO. En materia de costas, y al estimarse íntegramente la demanda ejercitada, por aplicación del 394 LEC, debe imponerse su abono a la parte demandada.

FALLO

Estimo íntegramente la demanda interpuesta por Mapfre Familiar, S.A. y D. Iñigo contra D. Gorka y Allianz Seguros, S.A. y debo condenar y condeno solidariamente a los demandados al pago de 300€ a favor de D. Iñigo y de 3.025,32€ a favor de Mapfre

011 De: J
2011 12:57

Redak. Autonomi Ekaritako Justizi
Administrazioaren Ofitza Paperaz

A: MAPFRE

P. 10/10

V4496 P. 9

Papel de Ofitza de la Administración de Justicia en la
Comunidad Autónoma del País Vasco

Familiar, S.A. más los intereses expresados en el fundamento quinto de esta resolución. Con imposición de costas a la parte demanda.

Notifíquese esta resolución a las partes haciéndoles saber que la misma no es firme; contra ella cabe interponer recurso de apelación en ambos efectos en el plazo de cinco días contados desde el siguiente a la notificación y del que conocerá la Ilma. Audiencia Provincial de Bizkaia.

Para interponer el recurso será necesario la constitución de un depósito de 50 euros, sin cuyo requisito no será admitido a trámite. El depósito se constituirá consignando dicho importe en la Cuenta de Depósitos y Consignaciones que este Juzgado tiene abierta en el Banco BANESTO con el número «4760000002005911», consignación que deberá ser acreditada al preparar el recurso (DA 15ª de la LOPJ).

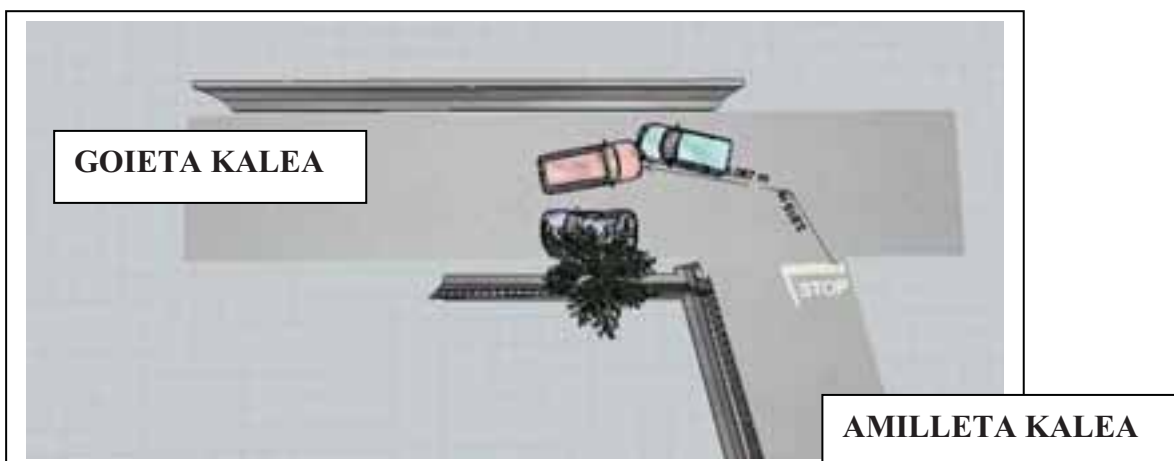
Están exentos de constituir el depósito para recurrir los incluidos en el apartado 5 de la disposición citada y quienes tengan reconocido el derecho a la asistencia jurídica gratuita.

Así por esta sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

PUBLICACIÓN. La anterior sentencia ha sido leída, en el día de su fecha por el Juez que la dictó y firmó, estando celebrando audiencia pública. Doy fe.

2-. TIPO Y CONDICIONES DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

El tipo de accidente ocurrido, es denominado **colisión frontal excéntrica en vía urbana.**



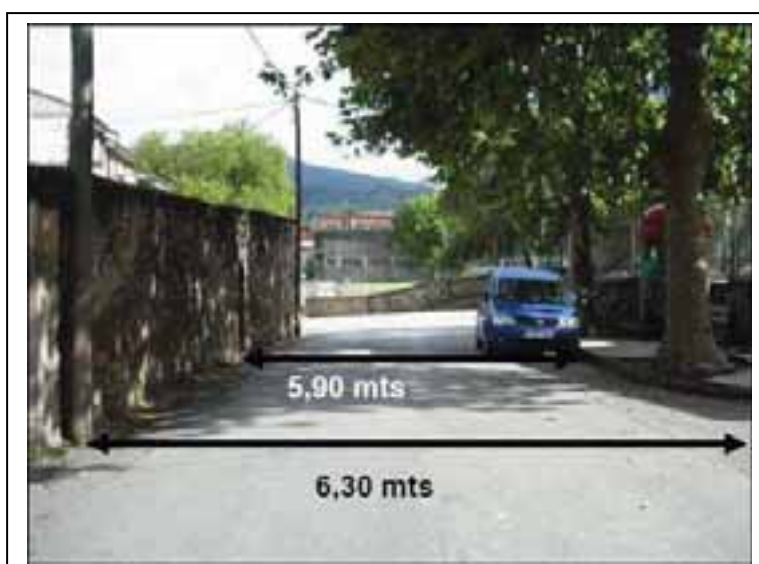
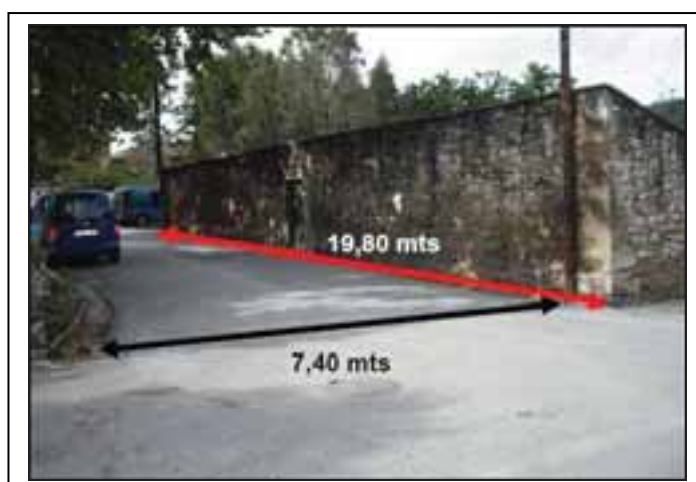
El accidente ocurrió el pasado 26 de junio de 2010 sobre las 15:00 horas.



3-. CARACTERÍSTICAS DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.

La vía consta de una única plataforma, compuesta de aglomerado asfáltico, en perfecto estado de conservación, de rodadura y carente de señalización horizontal que separe los 2 sentidos de circulación.

- Calzada: 5,9 – 6,3 metros



El lugar del accidente representa una zona urbana, con numerosos accesos a nivel.

4- IMÁGENES DEL LUGAR DEL ACCIDENTE.



El accidente ocurre en las inmediaciones de la intersección de las calles Amilleta y Goieta.

Resulta especialmente reseñable la situación y visibilidad de la vía en el momento del accidente. Se aprecia que en la calle Goieta, justo en la intersección hay vehículos estacionados en el carril de circulación que ocupaba el RENAULT EXPRESS.

Estos vehículos impedían la visibilidad desde la señalización de STOP de la calle Amilleta y por tanto la presencia de algún vehículo procedente de la calle Goieta hacia la calle Amilleta.



Vehículo estacionado en la vía, en el carril de circulación del Renault Express (ROJO), impidiendo la visión desde la señal de STOP de la calle Amilleta.

5-. ANÁLISIS DE LAS FASES DEL ACCIDENTE.

Para el estudio del siniestro, se procederá a la descomposición de su evolución en tres fases o estadios diferentes.

1. **Post-colisión.**
2. **Colisión.**
3. **Pre-colisión.**

Este análisis parte de las posiciones finales tras el accidente. Tras el análisis de las diferentes fases, obtenemos la evolución espacio-temporal del mismo, determinando los puntos singulares y las acciones básicas que describen el vehículo y los peatones, en base a la dinámica y la cinemática de los mismos en el accidente.

El análisis seguirá el orden:

1. **Análisis de la Post-colisión.** En él se estudia el periodo del accidente comprendido entre el fin de la colisión y la posición final que adquieren los vehículos



Observamos la posición de los vehículos tras la colisión.

Se comprueba huella de derrape del turismo Renault Express en la calzada.

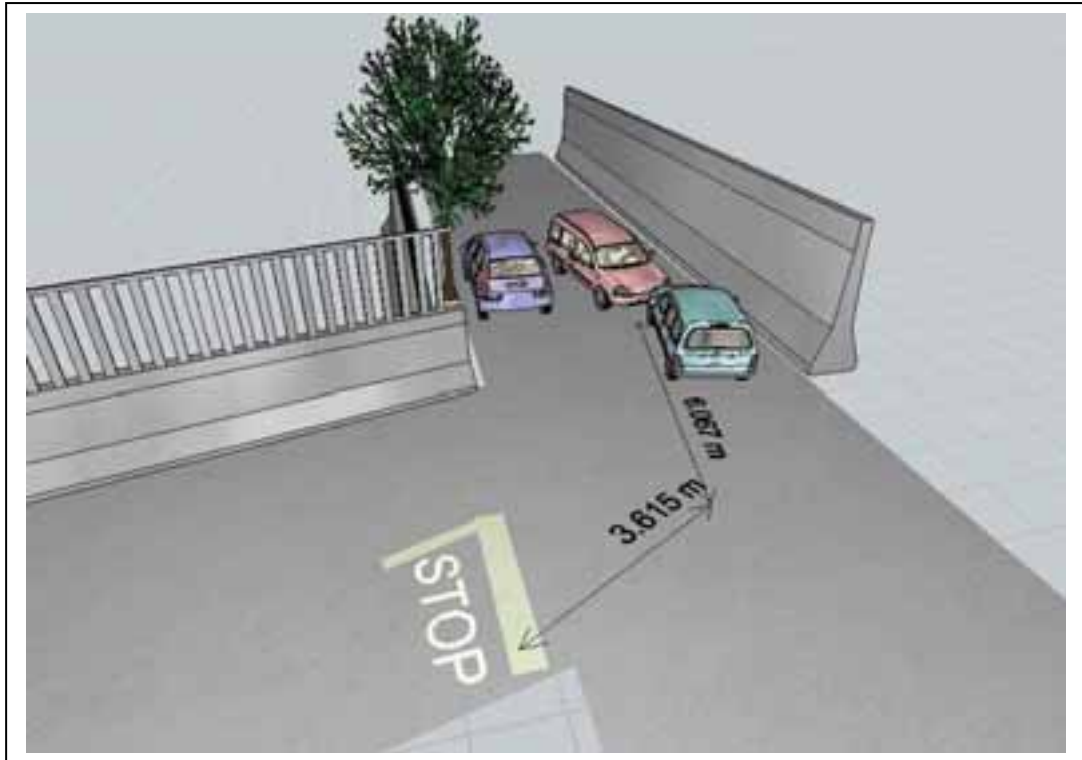


Detalle de las huellas de derrape del turismo Renault Express (ROJO)



Por otra parte podemos observar la ausencia de huellas del Peugeot Partner.

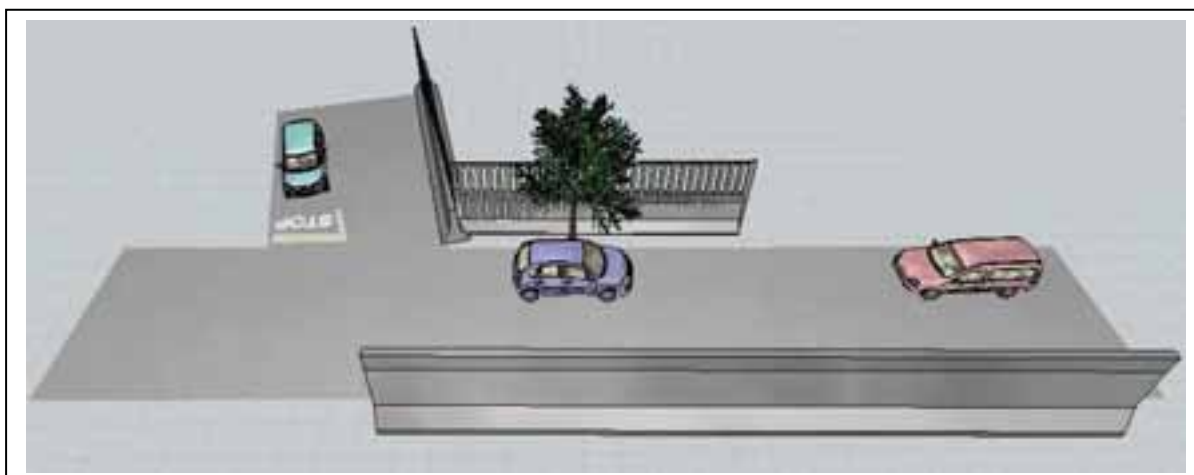
2. **Colisión.** La colisión principal de este accidente es el momento en el los turismos entran en contacto físico de forma frontal descentrado de sus ejes longitudinales.





En las imágenes podemos observar la posición de los vehículos y su ubicación en la vía. Coincidiendo con la toma de datos de la Policía Local de Elorrio.

3. **Precolisión.** Es la fase comprendida entre el momento en el que cada actor de este accidente circula cada uno por su vía, hasta el inicio de la colisión. En el caso que nos ocupa, el Renault Express (ROJO) circula por la calle Goieta, mientras que el Peugeot Partner (GRIS) circulaba por la calle Amilleta, REALIZA el STOP y accede a la calle Goieta al carril de sentido contrario del Renault.



6-. VISIBILIDAD DE LOS IMPLICADOS EN EL ACCIDENTE.

Definimos la visibilidad como la distancia a la que puede ser percibido un objeto o un peligro.

Visibilidad del Peugeot Partner



Vista desde la posición del conductor (Peugeot Partner) en la señal de STOP



Observamos una visibilidad limitado por la pared izquierda, el árbol y los turismos estacionados en el carril de circulación.



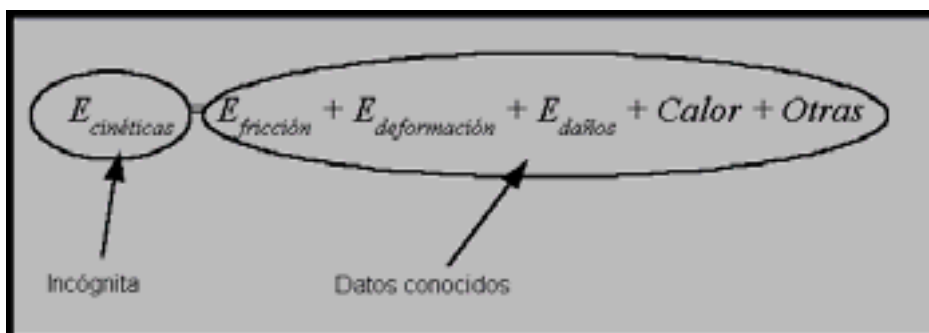
La visibilidad se encuentra reducida a 11 – 12 metros de longitud desde la posición de STOP

Visibilidad del Renault Express

En relación con la calle Goieta por la que circula, la visibilidad es superior a 50 metros. Si bien en cuanto a la intersección con la calle Amilleta, la visibilidad pasa a ser la misma que posee el Peugeot Partner, es decir 11- 12 metros.

7-. RESTOS DEL ACCIDENTE Y CÁLCULO DE VELOCIDADES.

Para realizar el cálculo de velocidad del turismo, aplicaremos el principio de conservación de la energía, donde nos indica que la energía que inicialmente presentaba el turismo, tras la colisión, se ha transformado en las deformaciones producidas y en la marca en la calzada



En este accidente, podemos comprobar en las fotografías, la presencia y ubicación de los vehículos por parte de la fuerza instructora.



El agente marca en la calzada la posición final de los vehículos, donde se aprecian:

- Restos de fluidos procedentes del radiador de los turismos.
- Restos de cristales de los focos (Peugeot)
- Huellas de derrape procedentes del Renault Express.



Marcas con tiza realizadas por el agente, que posicionan los vehículos, así como restos y huellas





Detalle de las marcas y huellas



Longitud y dirección de la huella de derrape (8 metros)

Por tanto para realizar el cálculo de velocidad del Renault Express hemos de tener en consideración lo siguiente:

Energía disipada en la huella de frenada (8 metros) V_1

+

Energía disipada en la deformación de los vehículos. V_2

+

Energía contrarrestada del Peugeot Partner V_3



Para detener el turismo Renault Express, su conductor acciona el sistema de frenado hasta hacer derrapar el turismo 8 metros de longitud.

nom	DATOS Vehículo 1	und	MAX	min
η	Rendimiento de Frenado		1,00	1,00
μ	Coefficiente de Rozamiento		0,85	0,90
a	Aceleración Max de Frenado	m/s ²	8,33	8,82

t ₀	Tiempo de Percepción y Reaccion	s	1,00	1,50
t ₁	Tiempo de Reacción Sistema	s	0,10	0,30
t ₂	Tiempo Umbral de Frenado	s	0,10	0,30
t ₃	Tiempo (Umbral Fren. - Inicio de Huella)	s		-

- Realizamos una medida de adherencia de la vía para la que obtenemos una μ entre 0,85 y 0,9
- El tiempo de reacción de su conductor, de acuerdo con su edad y las tablas de los diferentes estudios realizados, lo establecemos entre 1 y 1,5 segundos.
- El tiempo de reacción del sistema medio de frenado comprende entre 0,1 y 0,3 segundos.

El turismo Renault Express circulaba entre **65,2** y **71,7** km/h

- 65,2 km/h = 18,1 m/sg
- 71,7 km/h = 19,9 m/sg

En un movimiento normal del Peugeot Partner, hemos establecido que tarda en torno a 3 segundos desde la posición de STOP hasta la posición final de colisión.

Esto nos facilita una posición relativa de los vehículos en su posición inicial, es decir, 3 segundos antes de la colisión, cuando el Peugeot Partner se encontraba en el STOP y

por consiguiente la Renault Express, si mantuvo un movimiento uniforme en los últimos 3 segundos se encontraba a:

Posición de la Renault Express

Si circulaba a 65,2 km/h (18,1 m/sg), su posición era:

$$S = V \cdot t = 18,1 \cdot 3 = \mathbf{54,3 \text{ metros antes de la posición final.}}$$

$$S = V \cdot t = 19,9 \cdot 3 = \mathbf{59,7 \text{ metros antes de la posición final.}}$$

Ubicando en el plano las posiciones de los vehículos obtenemos:



8-. EVITABILIDAD DEL ACCIDENTE.

No es función de los técnicos, establecer responsabilidades en un accidente, sino reflejar los elementos objetivos que existen en un accidente.

Parece quedar acreditado:

- ◆ Una velocidad muy superior a la máxima permitida por parte del Renault Express, máxime en las inmediaciones de una intersección y en una vía urbana donde es previsible la irrupción de personas o/y otros vehículos.
- ◆ Visibilidad muy reducida (unos 12 metros) de la intersección como consecuencia de los vehículos estacionados en el carril de circulación del Renault Express, lo que **IMPOSIBILITA LA VISIÓN Y PERCEPCIÓN ENTRE AMBOS VEHÍCULOS.**
- ◆ Invasión y circulación por el carril de sentido contrario (el sentido de la Peugeot) por parte del Renault (la longitud de los vehículos que se encontraban estacionados en el carril).

La velocidad del Renault Express era de al menos 65,2 km/h (18,1 m/sg), en un lugar donde la visibilidad se reduce a unos 12 metros, lo que indica que **existe menos de 1 segundo de tiempo para reaccionar y detener su vehículo antes de colisionar a esa velocidad.**

Si establecemos la visibilidad del cruce en 12 metros, el tiempo sería:

$$t = \frac{s}{v} = \frac{12}{18,1} = 0,66 \text{ sg}$$

Por tanto la colisión era inevitable a esa velocidad de 65,2 Km/h, puesto que no había tiempo y espacio suficiente para evitar la colisión ante cualquier obstáculo en la calzada.

En cuanto al Peugeot Partner, realiza el STOP, y tras revisar la vía a la que pretende acceder, su visibilidad se encuentra restringida a 12 metros, NO PUEDE PERCIBIR LA PRESENCIA DEL RENAULT, puesto que se encuentra a más de 50 metros e inicia la maniobra de incorporación a la calle Goieta.

Una vez en ella, y encontrándose en su carril de circulación, colisiona con un turismo (Renault Express) que circula por el carril CONTRARIO, quien realiza una frenada muy brusca hasta llegar a derrapar unos 8 metros y colisiona frontalmente.

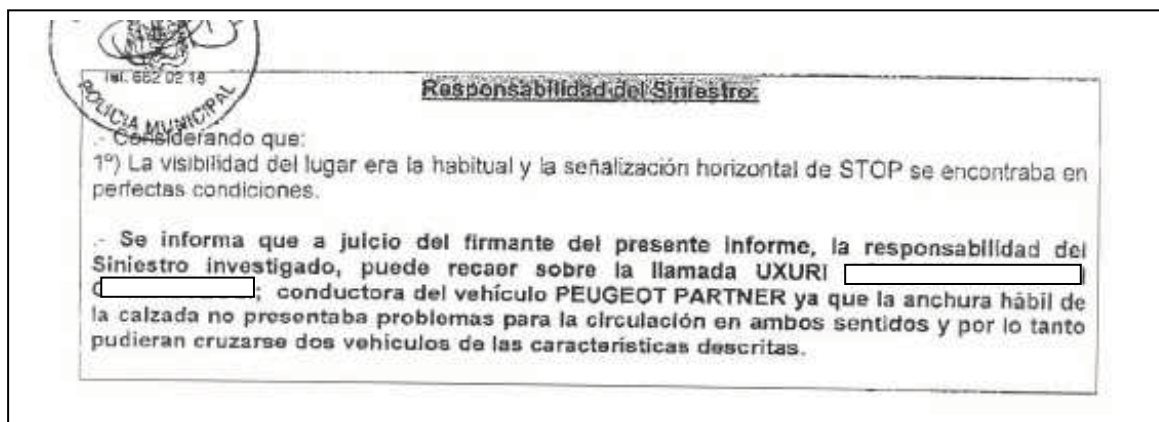
9-. REFERENCIA AL ATESTADO POLICIAL

Tras analizar las diligencias policiales nos ha llamado la atención su confección.

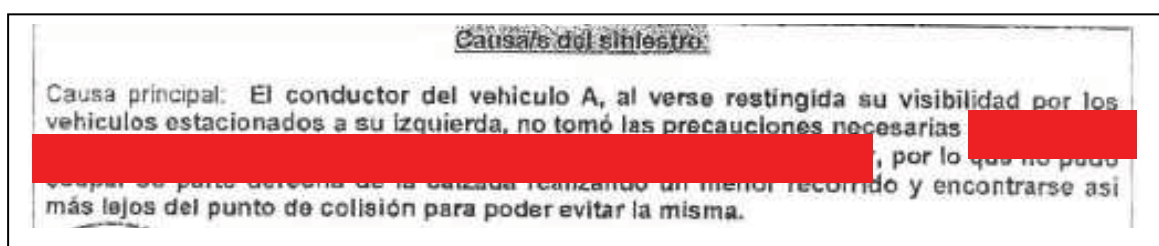
Si bien los agentes gozan del principio de veracidad, se les ha de exigir una objetividad exquisita a la hora de realizar análisis, evitando elementos subjetivos y considerando TODOS los elementos intervinientes.

En este informe técnico/atestado los agentes firmantes han realizado una serie de apreciaciones totalmente subjetivas y no han considerado todo los elementos intervinientes.

- ❖ En primer lugar y partiendo de las conclusiones, los agentes establecen responsabilidades en el accidente analizado, cuando esta función es únicamente atribuible a los jueces y órganos del poder judicial.



- ❖ En segundo lugar, se afirma sin aportar prueba alguna de la trayectoria del turismo Peugeot Partner, indicando que este realizó una "trayectoria más rectilínea (como en diagonal) y no de forma circular".



Resulta difícil realizar esa maniobra que describe el atestado, pues cualquier cambio de dirección en una intersección en T como la del accidente, requiere de un movimiento circular de mayor o menor radio al detenerse en el STOP y posteriormente girar las ruedas directrices hacia la izquierda como en este caso.

- ❖ NO SE HAN CONSIDERADO, NI REFERENCIADO las huellas de frenada del Renault Express. Su existencia es inequívoca, pues el reportaje fotográfico así lo indica, estando presente incluso la fuerza instructora. Estas huellas nos indican o facilitan un cálculo de velocidad del turismo Renault Express.

- ❖ HA DE SER CONSIDERADA la posición final de los vehículos, atribuyendo la responsabilidad ÚNICA, a la conductora del Peugeot Partner, **sin considerar que el turismo Renault Express se encontraba “adelantando o rebasando”** a los turismos estacionados en su carril de circulación, lo que le ubicaba sin lugar a dudas en el carril contrario de circulación que ocupaba el Peugeot Partner. Hemos de considerar que el vehículo estacionado, un Citroen C3, presenta una anchura de 1728 mm, a lo que hay que sumarle la anchura de sus espejos exteriores, lo que nos indica que su anchura es de 2 metros. En cuanto a las características de la Renault Express, su anchura es similar, y teniendo en cuenta la distancia lateral mínima entre Citroen C3 y Renault Express,

Tras analizar los datos objetivos de este accidente, discrepamos totalmente con la opinión de los agentes de la fuerza instructora, pues entendemos que el conductor del turismo Renault Express, Sr. Gorka Romera, pudiera haber infringido numerosos preceptos del Reglamento General de Circulación.

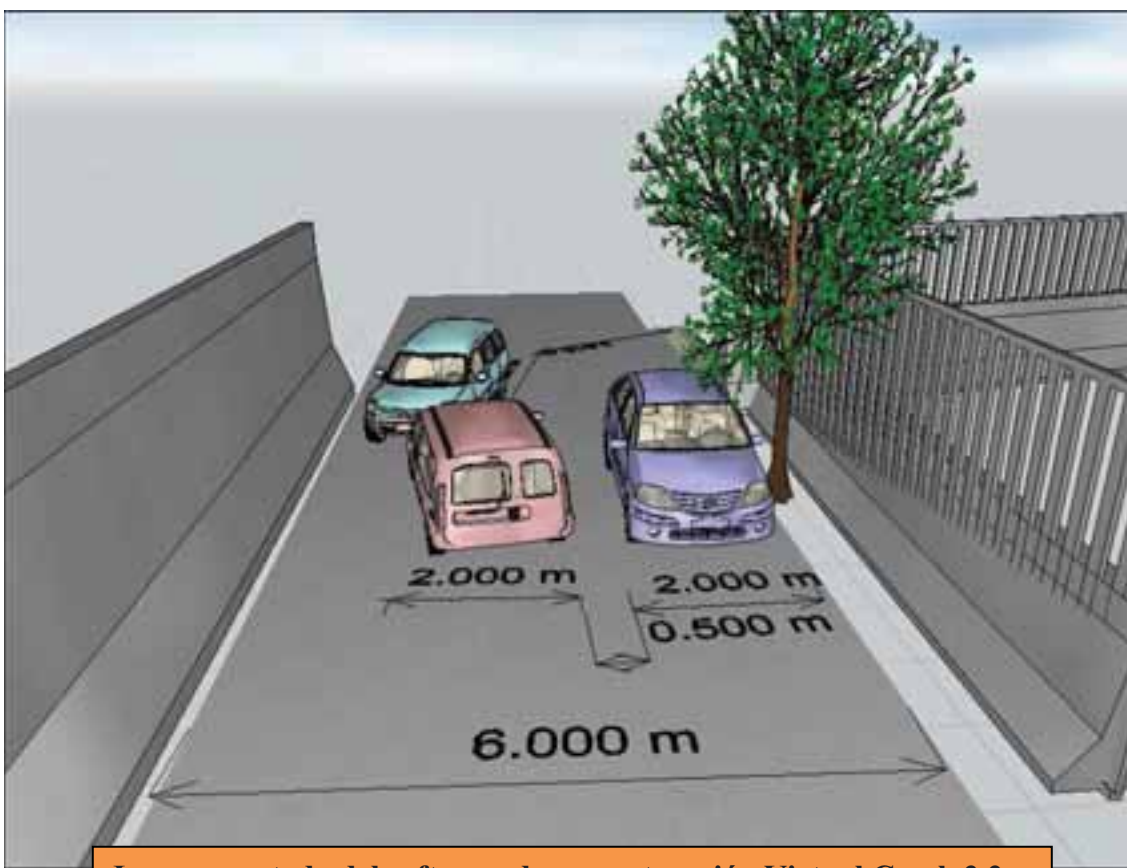


Imagen acotada del software de reconstrucción Virtual Crash 2.2

Se puede observar que el vehículo Renault Express, ocupa más de 4,5 metros de los escasos 6 metros de calzada del lugar del accidente, realizando UNA CLARA INVASIÓN DEL CARRIL DE SENTIDO DE CIRCULACIÓN CONTRARIO. Únicamente restarían menos de 1,5 metros de carril para que circulase el Peugeot PARTNER, que presenta una anchura superior a 2 metros, lo que hace imposible su circulación e inevitable la colisión por la invasión de su carril de circulación.

11-. CONCLUSIONES.

Tras analizar todos los datos y realizar una reconstrucción de este accidente los abajo firmantes, tienen una opinión totalmente contraria con la de la fuerza instructora, bien no estableceremos responsabilidades.

Tras analizar las pruebas obtenidas, las propias declaraciones de los implicados en el accidente y los informes presentados (atestado policial etc...) son hechos demostrados que **hay una invasión del sentido contrario por parte del Renault Express.**

Así mismo, **queda acreditado un exceso de velocidad de entre el 30 y el 40%** superior a la velocidad máxima permitida en la zona de 50 km/h, pues el Sr. Gorka conducía a una velocidad entre 65,2 y 70 km/h. Este exceso de velocidad, unido a las restricciones a la visibilidad de la zona por su orografía y objetos en la vía, impedía realizar al Sr. Gorka una maniobra segura y eficaz, lo que pudiera haber sido un elemento fundamental en la consecución de la colisión.

Así mismo reseñar que **basándose en el principio de confianza que presenta la Srta.UXURI,** conductora del Peugeot Partner, no se le puede exigir anticiparse a una maniobra que, NO PODÍA PERCIBIR, puesto que la visibilidad estaba muy restringida, realizando una maniobra progresiva, tanto en velocidad como en trayectoria en una conducción normal, cuando súbitamente aparece un vehículo en su carril de circulación y en sentido contrario a "gran velocidad" que a pesar de realizar una frenada o derrape de emergencia colisiona frontalmente provocando daños importante en ambos vehículos..

Adicionalmente, es manifiestamente objetivo, las posibles infracciones al Reglamento General de Circulación que hemos indicado en este informe, teniendo en cuenta, tanto la falta de visibilidad del conductor del Renault Express.

En el presente informe, hemos acreditado objetivamente, la evolución REAL espacio-tiempo de los vehículos implicados, acreditando que las características de los daños en los vehículos, y las marcas en la calzada, proceden de una invasión y embestida por parte del RENAULT EXPRESS provocando importantes daños.

Por tanto y a la vista de todos los elementos examinados en este informe técnico y las pruebas aportadas, cálculos y análisis de los movimientos, no es función de los técnicos atribuir responsabilidades, sino aportar pruebas objetivas que como en este caso puedan colaborar a esclarecer la responsabilidad existente en este accidente.

Y para que conste a los efectos oportunos.

Bilbao a 07 de octubre de 2010.