

# Plan de Actuación **Conjunta** en Accidentes de Tráfico



*Subsector de Tráfico de la  
Guardia Civil de Valencia*



*Consortio Provincial de  
Bomberos de Valencia*



*Servicio de Emergencias  
Sanitarias de la  
Comunidad Valenciana*



Edición: *Versión firmada del Plan.*

Organismos: *Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia.*

*Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia.*

*Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana.*

Depósito Legal: *A su publicación.*

I.S.B.N.: *No*

*[http://www. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.](http://www.Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil)*

*<https://www.bombersdv.es/protocols-dactuacio/>*

*<http://www.colabora.san.gva.es/GTAVS/SAMUA/default.aspx>*

Fecha: *06 de mayo de 2019.*

## **PRESENTACIÓN.**

### **Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia.**

*Los accidentes de circulación a nivel mundial son un grave problema de alto impacto social y económico que afecta a todas las sociedades, avanzadas y en vías de desarrollo, jóvenes y mayores, mujeres y hombres, independientemente de su condición o circunstancia personal o social. La impronta que dejan los accidentes de tráfico en las víctimas y en la sociedad, es tal, que las actuaciones deben acometerse de forma transversal.*

*El objetivo de las personas que han participado en la elaboración de este plan, es el de mejorar los tiempos de respuesta de los servicios de emergencias y la atención a las víctimas, a través de una actuación inmediata, adecuada y coordinada de todos los actores que desde un primer momento intervienen de forma simultánea en el accidente.*

*El Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia, el Consorcio Provincial Bomberos de Valencia y Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana, empatizando con las víctimas, han unido esfuerzos para establecer unas normas comunes de intervención, que respetando los protocolos, procedimientos e instrucciones de cada uno de los actores, permitan afrontar de forma conjunta las distintas situaciones que se producen en la atención de los siniestros viales y con ello, reducir los accidentes y mitigar las consecuencias lesivas. Es un deber moral y personal el agradecer a las personas que de una u otra forma han contribuido y colaborado con su inestimable esfuerzo y dedicación para hacer efectivo el Plan de Actuación Conjunta que redundará de forma significativa en la forma de proceder.*

*Mi emotivo recuerdo a todas las víctimas de accidentes de tráfico y en especial a los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que actuando en beneficio de la sociedad para garantizar la seguridad vial, resultaron fallecidos en acto de servicio.*

*“Se puede vivir más de cien años, pero necesitas solo un segundo para perderla. Venera tu vida, pero sobre todo respeta la de los demás”.*

**Domingo Bonilla Blas.**

Capitán de la Guardia Civil.

Jefe del Subsector de Tráfico de Valencia.

## **Consortio Provincial de Bomberos de Valencia.**

*La prioridad de un servicio de bomberos y su propia esencia viene determinada por la prestación de auxilio a las personas que, en un momento determinado, precisan de atención como consecuencia de un incidente. Los accidentes de circulación suponen un 6,7% de las actuaciones del servicio de bomberos del consorcio de Valencia, siendo precisamente en este tipo de incidentes donde se interacciona y empatiza en mayor medida con las personas involucradas.*

*Las consecuencias que este tipo de incidentes tienen para la sociedad y el alcance de sus consecuencias, tanto para el entorno familiar de los afectados como para el personal de las agencias que intervienen, alcanzan una relevancia de tal magnitud que han propiciado la puesta en común de todas las agencias para apostar por la mejora en la respuesta, mediante un plan de actuación conjunta que utiliza las fortalezas de cada una de ellas, garantizando una mayor calidad en la prestación de auxilio y, a su vez, la seguridad de los intervinientes.*

*Desde el Consorcio de Bomberos de Valencia queremos agradecer el esfuerzo y dedicación de los componentes del grupo de trabajo, en el que han participado juntos o conjuntamente personal del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil y del Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana, en el diseño del plan que, entendiéndolo el beneficio que supone, han volcado todo su interés en él.*

*“En todo equipo, la eficacia de cada esfuerzo individual asegura el éxito del conjunto”.*

**José Miguel Basset Blesa.**

*Inspector Jefe de Bomberos.*

*Consortio Provincial de Bomberos de Valencia.*

## **Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana.**

*Como todo procedimiento que se precie un prólogo debe tener un objetivo y el de este para mí, debe ser únicamente agradecer a todo el personal que trabaja en el mundo de la emergencia su trabajo y su esfuerzo diario en cualquier situación para la mejor atención de la víctima. Y la mejor manera de agradecer este trabajo diario es dándoles a estos profesionales unas herramientas dignas que sirvan de soporte y apoyo en los peores momentos. Este trabajo es por lo tanto una herramienta que nace desde el profesional de la emergencia y va dirigida a los mismos profesionales, sus compañeros.*

*Los equipos de emergencia sanitarios, así como bomberos y Guardia Civil, llevamos muchos años atendiendo todo tipo de incidentes, entre ellos, accidentes de tráfico, y este trabajo lo que propone es como hacerlo mejor, de forma más segura y enfocada desde un punto de vista práctico y útil al profesional que se enfrenta a un accidente, cada vez con más presión y en busca de la excelencia en su trabajo. Estoy convencido de que cada accidente se debe enfrentar de forma diferente con la mente abierta para resolver el desafío que supone, pero lo que es evidente es que una estrategia estructurada promoverá un rescate más seguro, enfocado a la víctima y, por lo tanto, nos dará los mejores resultados posibles.*

*Es además una declaración de intenciones tanto de las administraciones que lo promueven, como de los profesionales implicados, con el objetivo, no solo de ofrecer la mejor asistencia posible en su campo sino de generar sinergias, de trabajar unidos y ayudarse para poder ayudar a quien en ese momento lo requiere más que nadie. En este trabajo, cada uno realiza su función pensando en los demás intervinientes, en su seguridad y sus necesidades, olvidando el color del uniforme y dando coherencia y mayor calidad, si cabe, a la actuación de estos profesionales que tanto se lo merecen. Gracias.*

**Pere Herrera de Pablo.**

*Director de los Servicios de Emergencias.  
Sanitarias de la Comunidad Valenciana.*

# Autores

Por el Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia.

**Domingo Bonilla Blas**  
Capitán Jefe del Subsector de Tráfico de Valencia.

**Juan Antonio Vélez Álvarez**  
Teniente Jefe del Destacamento de Tráfico de Gandía.

**Luis García Sánchez**  
Teniente Jefe del Destacamento de Tráfico de Valencia B.

Por el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia.

**José Miguel Basset Blesa**  
Inspector Jefe CPBV.

**Salvador Ballesta Parra**  
Subdirector Técnico CPBV.

**José A. Ortiz Linares**  
Bombero CPBV.

Por el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana

**Pere Herrera de Pablo**  
Director SES-CV.

## **Plan de Actuación Conjunta en Accidentes de Tráfico.**

### **ATGC – BCV – SES-CV.**

#### **Índice:**

1.	Principios generales. ....	9
2.	Objeto y ámbito de aplicación. ....	10
3.	Área de intervención conjunta.....	11
4.	Tipología de los servicios.....	11
5.	Concepto de accidente de circulación o tráfico. Siniestro vial. ....	11
6.	Organismos o entidades que pueden intervenir en un accidente de tráfico. ....	12
6.1.	Servicios policiales.....	12
6.2.	Servicios de prevención y extinción de incendios.....	12
6.3.	Servicios de emergencias sanitarias.....	12
6.4.	Autoridades:.....	12
6.5.	Servicios de conservación y limpieza de carreteras.....	12
6.6.	Servicios de rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados. ....	12
6.7.	Servicios de traslado de personas y equipajes.....	12
6.8.	Otros Intervinientes: .....	12
7.	Funciones genéricas de los servicios de emergencias en el lugar del accidente. ....	12
7.1.	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. ....	12
7.2.	Consortio de Bomberos de Valencia.....	13
7.3.	Servicios sanitarios.....	13
8.	PLAN DE ACTUACIÓN CONJUNTA. ....	14
8.1.	Acciones previas.....	14
8.1.1.	Aviso.....	14
8.1.2.	Activación. Requisitos necesarios. ....	16
8.1.3.	Comunicaciones. ....	17
8.1.4.	Respuesta operativa.....	18
8.1.5.	Aproximación al lugar del accidente. ....	20
8.2.	Fase 1. Atención a las víctimas.....	21
8.2.1.	Aseguramiento del lugar del accidente.....	21
8.2.2.	Coordinación operativa.....	22
8.2.3.	Llegada y emplazamiento de los vehículos de emergencias.....	23
8.2.4.	Ubicación de los vehículos de emergencias.....	29
8.2.4.1.	Normas generales de ubicación de los vehículos de emergencias. ....	29
8.2.4.2.	Recomendaciones sobre la ubicación de vehículos. ....	31

1)	Ubicación general.....	31
2)	Señalización circunstancial y de balizamiento. ....	32
3)	Corte total de la circulación. ....	32
4)	Ubicación de los vehículos de otros servicios. ....	33
8.3.	Fase 2. Planes de excarcelación. ....	33
8.4.	Fase 3. Extracción.....	34
8.5.	Acciones Finales. ....	35
8.5.1.	Reconocimiento perimetral y recogida de material. ....	35
8.5.2.	Restablecimiento a la normalidad.....	35
8.5.3.	Toma de datos e investigación del accidente. ....	35
8.5.4.	Retirada de los vehículos accidentados. ....	36
8.5.5.	Limpieza viaria.....	36
8.5.6.	Restablecimiento de la circulación.....	37
8.5.7.	Aviso a los familiares de las personas implicadas. ....	38
8.5.8.	Comparecencia de la Autoridad judicial.....	39
8.5.9.	Unidad de Coordinación en Materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico.....	39
9.	Intervención y ubicación del helicóptero.....	40
9.1.	Preparación previa a la llegada. ....	40
9.2.	Maniobra de aproximación y acercamiento. ....	40
10.	Evaluación Post accidente.....	41
11.	Publicidad y mantenimiento del plan. ....	41
12.	ANEXO I: Distribución y direcciones de los servicios de emergencias actuantes. ....	44
13.	ANEXO II: Procedimiento unificado de rescate en accidentes de tráfico. ....	48
14.	ANEXO III: Red de comunicaciones. ....	49
15.	ANEXO IV: Croquis de la ubicación de los vehículos. ....	50
16.	ANEXO V: Intervención y ubicación del helicóptero .....	66

## **Prólogo.**

El presente Plan de Actuación suscrito entre el Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia, el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia y el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Consellería de Sanitat Universal i Salut Pública de la Generalitat Valenciana, se establece con el objetivo de fijar unas pautas de cooperación conjunta y de coordinación operativa, así como constituir un nivel ideal de seguridad en las actuaciones de asistencia en los accidentes de tráfico por los servicios de emergencias intervinientes, garantizando la seguridad en el área de afectación, evitar que se produzcan otros siniestros, mitigando sus consecuencias y las secuelas de los heridos.

La actuación de los diferentes servicios de emergencias se encuentra enmarcada en el respeto de sus procedimientos internos, en la estrecha colaboración y en la adopción de las medidas de coordinación, en pro de una mejor actuación en los siniestros viales dentro la red de carreteras interurbanas en la provincia de Valencia, salvo las excepciones que se detallan en el presente plan.

El Plan de Actuación se fundamenta en el contexto actual de trabajo de inclusión operativa, organizado en tres fases de intervención, primando en cada una de ellas un objetivo determinado, con el fin de proporcionar una mejor gestión de los tiempos y los recursos presentes durante las operaciones de aproximación, aseguramiento de la zona a intervenir, rescate y atención a las víctimas.

Fases de la intervención en un accidente de tráfico.

- Fase 1: Atención a la víctima.
- Fase 2: Planes de excarcelación.
- Fase 3: Extracción.

Se trata de una metodología que garantizando la seguridad vial y normalizada en los estándares internacionales de rescate actuales, persigue la seguridad en la intervención, la correcta inmovilización de la víctima y su extracción de forma segura.



## 1. Principios generales.

La legislación en materia de Protección Civil ampara y fomenta estas iniciativas entre los organismos implicados. Las Administraciones Públicas representadas en este plan sirven con objetividad los intereses generales y han de guiarse de acuerdo por los principios de eficacia, cooperación, coordinación, colaboración recíproca, solidaridad, responsabilidad, complementariedad, subsidiariedad y capacidad de integración con sometimiento a la Constitución, a la Ley y al Derecho, en orden a conseguir un servicio eficaz y eficiente capaz de asegurar la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente.

La legislación que enmarca las actuaciones del plan será la que a nivel Nacional, Autonómico y Provincial se encuentre vigente en el momento de la actuación, en lo concerniente sobre Tráfico y Seguridad Vial, Protección Civil, Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, Enjuiciamiento Criminal y Penal, Policía Judicial, Prevención y Extinción de Incendios, Sanitarias y Protección y tratamiento de datos de carácter personal y garantía de los derechos digitales, y todas aquellas compatibles en situaciones de emergencias.

Las normas transcendentales que constituyen el marco legal actual de este documento son:

- Constitución Española.
- Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y Consejo de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE, reglamento general de protección de datos.
- Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad.
- Ley Orgánica 6/1985, de 1 de julio, del Poder Judicial, en lo relativo a la Policía Judicial.
- Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales.
- Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.
- Ley 17/2015, de 9 de julio, del Sistema Nacional de Protección Civil.
- Ley 37/2015, de 29 de septiembre, de Carreteras.
- Real Decreto de 14 de septiembre de 1882, por el que se aprueba la Ley de Enjuiciamiento Criminal.
- Ley de la Generalitat 3/2003, de 6 de febrero, de Ordenación Sanitaria de la Comunidad Valenciana.
- Real Decreto 1428/2003, de 21 noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y

Seguridad Vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo de 1990.

- Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ley 13/2010 de 23 de noviembre, de la Generalitat, de Protección Civil y Gestión de Emergencias.
- Ley 7/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de los Servicios de Prevención, Extinción de Incendios y Salvamento de la Comunidad Valenciana.
- Ley 5/2013 de 23 de diciembre de Medidas Fiscales, Gestión Administrativa y Financiera y Organización de la Generalitat (Capítulo XXVII, artículos 153, 154, 155, 156 y 157) que modifica la Ley 13/2010, de 23 de noviembre, de la Generalitat, de Protección Civil y Gestión de emergencias.
- Ley 14/1986 del 25 de Abril, Ley General de Sanidad, garantiza el derecho del enfermo a su intimidad familiar y el deber de guardar Secreto Profesional para los que en virtud de su competencia, tengan acceso a su Historia Clínica.
- Decreto 119/2013 de la Generalitat Valenciana, aprueba el Plan Territorial de Emergencias (PTE).
- DOG 149/2002 de 10 de septiembre, funciones del personal SAMU.
- Órdenes Generales de la Dirección General de la Guardia Civil.
- Instrucciones de la Dirección General de Tráfico
- Normas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, y procedimientos internos del Consorcio de Bomberos y Servicio de Emergencias Sanitarias.

## **2. Objeto y ámbito de aplicación.**

El presente Plan de Actuación tiene por objeto determinar y regular la metodología de intervención conjunta, estableciendo una sistemática en la actuación operativa con ocasión de los siniestros viales, en lo referente a la seguridad vial, emergencia de rescate y asistencia a las víctimas, en los que se precisa la actuación conjunta y coordinada del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia (ATGC), el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia (BCV) y el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia, (SES-CV), con el objetivo común de prestar una mejor atención y respuesta en este tipo de emergencias.

El ámbito de aplicación del Plan de Actuación se circunscribe a la provincia de Valencia, exceptuando la capital y sus pedanías, así como en todo el ámbito potencial del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia.

### **3. Área de intervención conjunta.**

A los efectos de la aplicación de este Plan de Actuación, y en presencia de los agentes de la Agrupación de Tráfico, se deberán incluir las áreas limítrofes de intervención establecidas, colaborando con el Cuerpo de Bomberos del Ayuntamiento de Valencia y el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia.

La zona de seguridad en las actuaciones conjuntas será establecida por los agentes de la Agrupación de Tráfico, regulando la circulación y señalizando el accidente para garantizar la seguridad de los equipos intervinientes, evitando la producción de otros siniestros viales. En su ausencia será fijada por el Cuerpo de bomberos de BCV.

### **4. Tipología de los servicios.**

Se activará el presente Plan de Actuación en los accidentes de circulación en los que existan víctimas atrapadas en el interior o en el exterior del vehículo y en los que por el resultado final del mismo, la gravedad y las características se requiera el esfuerzo conjunto de los servicios de emergencias intervinientes.

Servicios susceptibles de activación del Plan de Actuación.

- No hay personas atrapadas. Solo se requiere el control de riesgos específicos.
- Persona atrapada en el interior o en el exterior del vehículo o por los elementos que forman parte del accidente.
- Varias personas atrapadas en un mismo vehículo o al menos dos personas atrapadas en vehículos diferentes.
- Vehículos implicados con multitud de víctimas y con diferente nivel de atrapamiento.
- Vehículos pesados, autobús dedicado al transporte de viajeros público o privado, escolar o de menores.
- Otros casos multifactoriales en la que se vieren implicados varios turismos y un autobús, un autobús y un camión y otros análogos.

No obstante, en cualquier servicio que inicialmente haya sido catalogado como de no intervención conjunta, se podrá solicitar la activación de los recursos de la ATGC, BCV, SES-CV siempre y cuando tras ser evaluada la emergencia se estime necesario.

### **5. Concepto de accidente de circulación o tráfico. Siniestro vial.**

Accidente de circulación o de tráfico es cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tráfico de vehículos gobernados o no, en el que estos intervinientes, finalizan o permanecen de manera anormal dentro o fuera de la calzada y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las

personas y/o daños en las cosas. *Baker 1970*, "Manual de Investigación de Accidentes de Tráfico".

Si el accidente de tráfico fuese intencionado por un acto pretendido por el causante del mismo, a todos los efectos no tendrá la consideración de un accidente de circulación, sino como un presunto delito doloso. Si bien, todas las actuaciones de protección y auxilio a las víctimas serán acometidas con el mismo rigor, independientemente de la voluntad de las víctimas.

## **6. Organismos o entidades que pueden intervenir en un accidente de tráfico.**

### **6.1. Servicios policiales.**

- Guardia Civil.
- Policía Local.

### **6.2. Servicios de prevención y extinción de incendios.**

### **6.3. Servicios de emergencias sanitarias.**

### **6.4. Autoridades:**

- Autoridad Judicial.
- Traslado de fallecidos.

### **6.5. Servicios de conservación y limpieza de carreteras.**

### **6.6. Servicios de rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados.**

- Vehículos de asistencia en carretera. Plataformas grúa y remolque.
- Grúas y camiones de elevación.

### **6.7. Servicios de traslado de personas y equipajes.**

- Taxis y vehículos de turismo con conductor VTC.
- Furgones y furgonetas de transporte de mercancías de las compañías aseguradoras.

### **6.8. Otros Intervinientes:**

- Protección Civil, voluntarios y ciudadanos en general.

## **7. Funciones genéricas de los servicios de emergencias en el lugar del accidente.**

### **7.1. Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.**

- El control y la regulación del tráfico.
- Proteger y auxiliar a los usuarios en las vías públicas.

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

## **7.2. Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia.**

- Rescate de personas atrapadas.
- Asistencia básica sanitaria a las víctimas hasta la llegada de los servicios sanitarios.
- Señalización del lugar en ausencia de los agentes de tráfico.
- Control de riesgos. Incendios, derrames, airbags no activados y otros análogos.
- Estabilización de vehículos.
- Colaboración para la retirada de obstáculos.
- Colaboración en la limpieza del pavimento.
- Comunicación de los estados de situación a los organismos e instituciones competentes.

## **7.3. Servicios de Emergencias Sanitarias.**

- Atención sanitaria, clasificación y estabilización de las víctimas.

- Asistencia de las víctimas durante el rescate.
- Organización de la evacuación y traslado de las víctimas.
- Rescate precoz ante riesgo vital inminente, sin presencia de bomberos en el lugar.
- Certificación de fallecidos.
- Señalización del lugar en los casos en que no se encuentren presentes los agentes de tráfico.
- Comunicación de los estados de la situación a los organismos e instituciones pertinentes, si no se encuentran presentes los agentes de tráfico.

Independientemente de los cometidos específicos de cada uno de los servicios intervinientes en un accidente de circulación, cuando un servicio de emergencias acuda al lugar de la incidencia no hallándose presentes otros servicios de urgencia y hasta su llegada, deberán asumir las funciones que normalmente desarrollarían los otros servicios, siempre y cuando no exista un riesgo concreto para la vida o integridad física de los actuantes o de las personas involucradas en el accidente.

## **8. PLAN DE ACTUACIÓN CONJUNTA.**

Sin perjuicio de lo dispuesto en la normativa de Protección Civil y de Gestión de Emergencias, así como con otros procedimientos adoptados, siempre y cuando no suponga contradicción alguna con el contenido de aquellas, las partes actuantes acuerdan establecer el siguiente Plan de Actuación y colaboración en accidentes de tráfico.

### **8.1. Acciones previas.**

#### **8.1.1. Aviso.**

En la provincia de Valencia, la accesibilidad a los servicios de emergencias se realiza mediante la llamada gratuita a través del servicio “112 Comunitat Valenciana”, que es la entidad prestadora en el ámbito de la Comunidad Valenciana del servicio del teléfono único de emergencias en Europa 112, donde se efectúa una coordinación multisectorial, de gestión ágil y eficaz de los incidentes.

Al recibirse el aviso en otro organismo, se deberá transmitir la información de inmediato al “112 Comunitat Valenciana” para realizar la coordinación.

Una vez el operador de demanda reciba una llamada comunicando una incidencia, anotará los datos que generará la clasificación de la misma, derivándola al servicio de emergencia con competencia y al Jefe de Sala.

Los gestores principales de los recursos sanitarios son los operadores de respuesta sanitaria, siendo los encargados de la activación de los recursos según las prioridades marcadas por el médico o enfermero coordinador y según las isócronas de llegada al lugar.

El protocolo operativo del servicio “112 Comunitat Valenciana” establece que a la persona que llama se le informe de unos consejos de seguridad y autoprotección que debe seguir respecto del lugar, vehículo y personas, independientemente si está o no involucrado en el accidente.

### **Consejos de seguridad y autoprotección.**

- No invadir la vía y estacionar fuera de ella, siempre que sea posible.
- Utilizar chaleco de alta visibilidad/retro-reflectante.
- Señalizar el lugar mediante el triángulo de preseñalización de peligro u otro dispositivo autorizado.
- Prestar a los heridos el auxilio que resulte más adecuado, según las circunstancias.
- Evitar mover al herido salvo en caso de riesgo vital.
- Evitar el traslado incontrolado de afectados.
- No quitar el casco de protección al motorista accidentado.
- Apagar el contacto del vehículo si el airbag se ha disparado.
- No tocar bajo ningún pretexto el motor de un vehículo híbrido.
- Cortar el encendido de los vehículos si fuera necesario.
- En caso de incendio incipiente podrá utilizar el extintor o extintores de los vehículos implicados o presentes.
- Tomar nota de los vehículos implicados que abandonen el lugar del accidente.
- Facilitar los datos obtenidos a los agentes cuando se personen.
- Colaboración con los agentes y servicios de emergencias, si fuese requerida por éstos.

Igualmente, en el protocolo telefónico del “112 Comunitat Valenciana”, existen una serie de consultas clave que van a orientar al operador en una aproximación lo más cercana a la realidad del hecho ocurrido, recopilando la siguiente información:

### **Información inicial recogida por el operador**

- Lugar exacto del accidente, con especificación del sentido en autovías y autopistas.
- Categoría y número de vehículos implicados.
- Número de víctimas y posible nivel de atrapamiento.

- Tipo de accidente. Vuelco, incendio, colisión, salida de vía, caída del vehículo y ocupantes por un terraplén, desnivel y otros lugares de difícil acceso, indicando en su caso la profundidad.
- Obstaculización o corte del tráfico. Sentidos de circulación afectados.

Los servicios actuantes una vez recogida y verificada la incidencia, movilizarán los recursos que se estimen necesarios y pertinentes.

Ante la ausencia de datos veraces y en la que se presuma la existencia de alguna persona lesionada, se activará de forma coordinada a los servicios de emergencias que integran el presente Plan de Actuación.

### **8.1.2. Activación. Requisitos necesarios.**

#### **Desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, (ATGC).**

Se movilizarán siempre ante un aviso de accidente de circulación.

#### **Desde el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia, (BCV).**

Se movilizarán los recursos cuando exista persona atrapada en el interior o exterior de un vehículo, después del impacto sufrido tras un accidente de circulación o a requerimiento de los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para labores de control de riesgos específicos.

Se define el atrapamiento, como aquella persona que por motivo diferente a su propia voluntad y después de sufrir un accidente de circulación no puede salir del vehículo por sí mismo, debido a las condiciones finales del vehículo o por las lesiones sufridas por el impacto.

Se considera atrapamiento exterior, el producido como resultado final de un accidente de circulación en el que se encuentra atrapado fuera del vehículo, bien por el mismo vehículo u otro diferente, o por cualquier objeto presente en el momento del accidente.

#### **Niveles de atrapamiento.**

- **Mecánico:** la persona que ha sufrido el accidente no puede salir por motivos estructurales del vehículo, bloqueo de puertas y/o salidas naturales u otras situaciones diferentes.
- **Físico 1:** a consecuencia de las lesiones ocasionadas, la persona que ha sufrido el accidente no puede salir del vehículo por su propio pie, por posibles fracturas, dolores de espalda o cuello y otras análogas.
- **Físico 2:** la deformidad estructural del vehículo tras el accidente ha atrapado a la persona en cualquier parte de su cuerpo impidiendo su salida.
- El **atrapamiento exterior**, también corresponde a la denominada de Físico 2.



***Desde el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia, (SES-CV).***

Se movilizarán los recursos ante la confirmación de la existencia de heridos.

**8.1.3. Comunicaciones.**

Cuando se reciba una llamada de emergencia a través del servicio “112 Comunitat Valenciana” que requiera la intervención de los servicios de la Agrupación de Tráfico, bomberos y sanitarios, dentro del ámbito de actuación conjunta establecido en el presente Plan de Actuación, el servicio “112 Comunitat Valenciana” dará traslado de la emergencia simultáneamente al Centro de Comunicaciones y Control (CCC) del Consorcio de Bomberos de Valencia, al Centro de Información y Coordinación de Urgencias de Valencia (CICUV) del Servicio de Emergencias Sanitarias y al Centro Operativo de Tráfico del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia (COTA Valencia) .

Una vez recibida una incidencia en la terminal CoordCom del servicio “112 Comunitat Valenciana”, los servicios de emergencias actuantes a través de sus respectivas centrales de comunicación, procederán a efectuar la movilización simultánea de las unidades de intervención, de acuerdo con sus respectivos procedimientos de movilización.

Asimismo, las diferentes centrales de comunicación de los servicios de emergencias movilizarán sus dotaciones respectivas, compartiendo la información a través de los terminales CoordCom del servicio “112 Comunitat Valenciana”, y en caso necesario por vía telefónica.

Cada central operativa informará a sus dotaciones que se dirigen a una actuación conjunta entre los servicios de la ATGC, BCV y SES-CV. Cuando la incidencia fuera detectada por alguna patrulla o dotación, sin ser previamente alertada por sus centros operativos, requerirán de éstos en caso de estimarse necesario una actuación conjunta.

A los efectivos desplazados de bomberos y emergencias sanitarias se les informará del grupo de comunicación que se va a establecer en el servicio para la coordinación de acuerdo con el Plan de Actuación Conjunta y Ayudas Mutuas entre ambos servicios. A partir de ese momento, todas las dotaciones que se dirijan a la incidencia pasarán a realizar las comunicaciones a través del grupo de comunicación conjunta indicado.

Con carácter general se establece el grupo de comunicaciones de coordinación entre los BCV y el SES-CV: V01-112 de la carpeta Valencia Emergencias.

El Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia al no disponer de dispositivos con Red COMDES, realizará el flujo de la información a través de su canal de comunicación red SIRDEE y a través de los terminales CoordCom de su central operativa con BCV y SES-CV hasta la llegada al lugar de la incidencia y viceversa.

Los servicios intervinientes del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil, Consorcio Provincial de Bomberos y de Emergencias Sanitarias que se desplacen al lugar del accidente, se coordinarán según la información obtenida vía radio. La

comunicación de BCV y SES-CV con la ATGC será siempre a través de sus centrales de comunicación respectivas.

Las solicitudes de los recursos adicionales, o la desmovilización de los mismos, se realizarán por el grupo de comunicaciones ordinario a través de sus respectivas centrales.

Los efectivos de cada servicio utilizarán el canal de comunicación establecido al efecto, siendo el mando de cada unidad el responsable de garantizar la comunicación en el grupo de coordinación.

#### **8.1.4. Respuesta operativa.**

##### **Desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, (ATGC).**

Recibida en el Centro Operativo de Tráfico del Subsector de Tráfico de Valencia (COTA) la comunicación de un accidente de circulación, en función de la información obtenida y una vez verificada, se clasifican como norma general de la siguiente forma:

Con daños materiales o heridos leves. Se inicia la activación del personal y recursos con el desplazamiento al lugar de la incidencia de la patrulla de motoristas disponible más próxima. En caso de ser necesario, se solicitará a través del COTA la presencia de otras patrullas de vigilancia de carreteras, un equipo de Atestados de la Agrupación de Tráfico o de efectivos de las unidades de Seguridad Ciudadana de la Comandancia de la Guardia Civil de Valencia, en la parte de su competencia. Una vez se personen los agentes de la Agrupación de Tráfico asumirán la dirección de la incidencia y los cometidos propios de la especialidad.

De ser necesaria la instrucción de diligencias, bien por existir indicios de la comisión de algún ilícito penal, por el número de vehículos implicados, por la cuantía de los daños producidos o por cualquier otra circunstancia que lo haga aconsejable, se activará un equipo de Atestados de la Agrupación de Tráfico para la instrucción del atestado correspondiente. De igual modo actuarán en aquellos siniestros viales en el que se viera implicado algún vehículo de transporte de mercancías peligrosas, contando con el apoyo y asesoramiento de los especialistas de transportes con dedicación preferente, activándose el protocolo correspondiente.

Con fallecidos o heridos graves. El desplazamiento al lugar del accidente de circulación se procederá de igual forma que en el caso anterior, interviniendo siempre un equipo de Atestados de la Agrupación de Tráfico para la realización del atestado y del informe técnico correspondiente. Una vez certificado el fallecimiento de alguna persona por un facultativo médico, se activará el protocolo de aviso y comunicación a la Autoridad Judicial, quien determinará el levantamiento y traslado del cadáver, bien por desplazarse in situ al lugar del accidente, o por delegación en el Médico Forense o en los agentes instructores de la Agrupación de Tráfico y del personal del Instituto Médico Forense, según las prevenciones legales vigentes.

### **Desde el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia, (BCV).**

Según el número y situación de las personas atrapadas, el número de vehículos implicados en el accidente de tráfico y de los recursos a movilizar en el lugar de la incidencia, como norma general se clasifican de la siguiente forma:

Accidente de tráfico sin atrapados: limpieza de calzada y/o control de otros riesgos. Se moviliza inicialmente 1 BUP.

Accidente de tráfico (< 2 Atrapados). En este tipo de servicio, aunque la dotación estándar es 1 BUP + 1 UPC, se considera conveniente la movilización de otra salida, si el lugar del siniestro se encuentra en un área de isócrona menor de 20 minutos de este 2º vehículo, es decir: (2º BUP).

Accidente de tráfico (> 2 Atrapados). (2º BUP + 1 UPC) se consideran como accidentes de tráfico graves aquellos en los que existen 2 o más personas atrapadas.

Gran Accidente de Tráfico. (3 BUP + 2 BNP + 1 UPC+ 2 UMJ) se trata de grandes accidentes, en los que el número de víctimas potenciales es importante y existen riesgos de que el siniestro tenga consecuencias en el entorno próximo. Así como cuando de las informaciones que se dispone, hacen suponer que los recursos englobados en alguno de los grupos anteriores sean insuficientes: accidentes de mercancías peligrosas, trenes, autobuses, accidentes múltiples y otros.

El tipo de unidades de bomberos y dotación son:

- UMJ: Unidad de Jefatura. Un Oficial o Jefe de Parque con el casco de color blanco o plateado respectivamente.
- UPC: Unidad de Mando. Un Sargento con el casco de color plateado.
- BUP: Bomba Urbana Pesada (1ª intervención). Un Cabo con el casco de color rojo y tres Bomberos con casco de color amarillo.
- BNP: Bomba Nodriza Pesada. Dos bomberos con el casco de color amarillo.
- UMC: Unidad Móvil de Mando. Unidad de comunicaciones integrada para actuar como puesto de mando avanzado. Formada por dos operadores.

### ***Desde el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia, (SES-CV).***

Según la gravedad de las víctimas del accidente tráfico y de los recursos a movilizar en el lugar de la incidencia, como norma general se clasifican de la siguiente forma:

Accidente de tráfico. Siempre que exista la confirmación de víctimas atrapadas o gravemente heridas, se activará preferentemente un SAMU. En el resto de los casos a criterio del CICU se movilizará el recurso sanitario más próximo y disponible (SVB; Personal de Atención Primaria; TNA) en función de la disponibilidad de recursos.

Gran accidente de tráfico. Siempre que exista la confirmación de múltiples víctimas atrapadas o gravemente heridas, y en función del tipo de incidente y de la

información recibida, el CICU movilizará las unidades sanitarias que considere convenientes: SAMU y/o SVB, en función del número de víctimas confirmadas, según el criterio del Coordinador Médico del CICU y en función de la disponibilidad de recursos. El mando del grupo sanitario será el primer médico SAMU que llegue al lugar.

#### Tipo de unidades sanitarias:

Con personal médico, enfermería y técnicos en emergencias sanitarias (TES).

- SAMU: Servicio de Atención Médica de Urgencia.
- SVB: Soporte Vital Básico.
- SVE: Soporte Vital Avanzado de Enfermería
- TNA: Transporte No Asistido.
- Personal de Atención Primaria.
- Helicóptero sanitario.
- Unidad de apoyo logístico. Vehículo con capacidad de comunicaciones. Material ante accidentes con múltiples víctimas y despliegue de Puesto Médico Avanzado. Despliegue y logística por TES.
- Ambulancias privadas y de las ONG.

#### **8.1.5. Aproximación al lugar del accidente.**

En el desplazamiento al lugar del accidente, los vehículos en servicios de urgencia tendrán presente las prescripciones legales en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en base a los principios que rigen en el momento.

Los vehículos en servicios de urgencia tendrán prioridad de paso sobre los demás vehículos y otros usuarios de la vía, cuando se hallen en servicio de tal carácter. Podrán circular por encima de los límites de velocidad y estarán exentos de cumplir otras normas o señales. Los conductores de los vehículos destinados a los referidos servicios harán uso ponderado de su régimen especial, únicamente cuando circulen en prestación de un servicio urgente y cuidarán de no vulnerar la prioridad de paso en las intersecciones de vías o las señales de los semáforos, sin antes adoptar extremadas precauciones, hasta cerciorarse de que no existe riesgo de atropello a peatones y de que los conductores de otros vehículos han detenido su marcha o se disponen a facilitar la suya.

Los conductores de los vehículos en servicios de urgencia deberán observar los preceptos enmarcados en la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, si bien, a condición de haberse cerciorado de que no ponen en peligro a ningún usuario de la vía, podrán dejar de cumplir bajo su exclusiva responsabilidad algunos de los preceptos enmarcados en las citadas normas, salvo las órdenes y señales de los agentes, que son siempre de obligado cumplimiento.

Los conductores de dichos vehículos podrán igualmente, con carácter excepcional, cuando circulen por autopista o autovía en servicio urgente y no comprometan la seguridad de ningún usuario, dar media vuelta o marcha atrás, circular en sentido contrario al correspondiente a la calzada, siempre que lo hagan por el arcén, o penetrar en la mediana o en los pasos transversales de ésta.

Los agentes de la autoridad responsables de la vigilancia, regulación y control del tráfico podrán utilizar o situar sus vehículos en la parte de la vía que resulte necesaria cuando presten auxilio a los usuarios de ésta o lo requieran las necesidades del servicio o de la circulación. Asimismo, determinarán en cada caso concreto los lugares donde deben situarse los vehículos de servicios de urgencia o de otros servicios especiales.

Tendrán el carácter de vehículos prioritarios, los vehículos de los servicios de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, y de asistencia sanitaria, pública o privada, que circulen en servicio urgente y cuyos conductores adviertan de su presencia mediante la utilización simultánea de la señal luminosa preceptivas y del aparato emisor de señales acústicas especiales, al que se refieren las normas reguladoras de los vehículos.

El uso simultáneo de las señales acústicas y luminosas especiales deberá mantenerse hasta la completa detención del vehículo, al objeto de que sean perfectamente percibidos por las personas presentes en el lugar del accidente y evitar posibles atropellos tanto por parte de los accidentados, como de otros intervinientes.

Uno de los errores más comunes que se observan en la circulación de los vehículos en servicio de urgencia, es la utilización simultánea de la señalización prioritaria conjunta con la de emergencia, denominada también como luz de avería. Es necesario que cuando los vehículos de servicio de urgencias circulen con alumbrado prioritario, el resto de usuarios puedan conocer la intención de efectuar alguna maniobra de desplazamiento haciendo uso de los indicadores de dirección.

En el recorrido hasta el lugar del accidente, en vías de dos o más carriles para un mismo sentido de la marcha, cuando la calzada se encuentre totalmente ocupada por los vehículos debido a la retención provocada por el accidente, circularán sobre las líneas o marcas viales de separación entre el carril izquierdo y derecho y entre el tercero y el segundo carril cuando la vía sea de tres carriles en el mismo sentido de la marcha, permitiendo la apertura de los vehículos detenidos hacia ambos lados de la vía, consiguiendo habilitar el espacio central por el que se puedan desplazar los vehículos en servicio de urgencia, no debiéndose circular por el arcén, salvo en aquellos tramos estrictamente necesarios.

## **8.2. Fase 1. Atención a las víctimas.**

### **8.2.1. Aseguramiento del lugar del accidente.**

La normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, establece que quienes hubieran creado sobre la vía algún obstáculo o peligro, deberán hacerlo desaparecer lo antes posible y, entre tanto, adoptarán las medidas para que puedan ser advertidos por los demás usuarios, todo ello para garantizar la seguridad vial, teniendo en cuenta que, en no pocas ocasiones no se llevan a efecto.

Independientemente del servicio de emergencia que acuda en primer lugar al accidente de circulación, la premisa fundamental al acceder al mismo será la de garantizar la seguridad vial y evitar que se produzcan nuevos accidentes, protegiendo y señalizando la zona hasta la llegada de los agentes de la Agrupación de Tráfico.

En esta fase, prima la seguridad de los intervinientes y del escenario con la correcta ubicación de los vehículos de emergencia movilizados. Se situarán de tal forma que se asegure la zona de la intervención, como norma general de 2 a 5 metros de radio, lo que se denomina como la zona caliente del accidente y sólo podrá acceder el personal con el EPI y la formación adecuada. Salvo por razones estrictamente necesarias en las que exista un riesgo concreto y grave para la vía o integridad física de las personas, no se efectuará un corte total de la calzada sin autorización expresa de los agentes de la Agrupación de Tráfico.

La correcta ubicación de los vehículos de emergencia en el lugar del accidente es competencia de los agentes de la Agrupación de Tráfico. Que atendiendo a los criterios de seguridad de los intervinientes y una especial atención a la actuación en las operaciones posteriores de rescate, los situará en el escenario. En el Anexo IV se especifican unos supuestos generales de ubicación a tener en cuenta.

### **8.2.2. Coordinación operativa.**

La actuación de los diferentes servicios de emergencias irá encaminada.

#### **Desde la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, (ATGC).**

- Garantizar la seguridad en la zona de la incidencia.
- El control de acceso al lugar del accidente.
- Instrucción del atestado.

#### **Desde el Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia, (BCV).**

- Actuará en la zona de intervención.
- Control de riesgos.
- Rescate y salvamento.

#### **Desde el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia, (SES-CV).**

- Atención sanitaria.
- Triage.
- Traslado y evacuación de las víctimas.

En las actuaciones conjuntas es fundamental la coordinación, el control y la organización del escenario. Como norma general, cada servicio de emergencia tiene su procedimiento de actuación en el que se contempla la figura de una persona responsable o mando del equipo interviniente.

- ATGC: Asume el mando el efectivo de la Agrupación de Tráfico con competencia territorial de la especialidad de Tráfico de mayor empleo o antigüedad allí presente. En ausencia de éstos lo asumirá cualquier efectivo de la Guardia Civil con competencia territorial siguiendo la prelación anteriormente citada.
- BCV: El mando lo ejercerá aquel de mayor rango del servicio que ostente las competencias de rescate en el lugar del accidente.
- SES-CV: El mando sanitario recae en el médico del primer recurso avanzado que acceda al escenario.

La coordinación se consigue al establecer como único canal de comunicación y toma de decisiones el cumplimiento de las órdenes de los mandos. La comunicación entre los servicios intervinientes es fundamental para conseguir organizar y coordinar adecuadamente la incidencia.

### **Criterios operativos**

- El mando o responsable del equipo debe ir correctamente identificado.
- Las instrucciones a los efectivos serán impartidas por sus mandos respectivos.
- Los requerimientos a otros servicios de emergencias se solicitarán a través de sus mandos dependientes.
- Los intervinientes sólo seguirán las indicaciones de sus mandos.

### **8.2.3. Llegada y emplazamiento de los vehículos de emergencias.**

No se puede predecir qué recurso será el primero en acudir al lugar del accidente, dependerá de diversos factores como la distancia, la orografía y las isócronas relacionadas con el mismo. El primer servicio de emergencia en acudir al incidente asumirá la función de informadores cualificados que corroboren o rectifiquen los datos obtenidos de los alertantes.

La ubicación de los vehículos de emergencia al llegar al escenario de un accidente, es un tema ampliamente desarrollado en manuales y procedimientos, pero en la actualidad, no existe un criterio común que organice estas acciones. Surge por tanto, la necesidad de establecer un referente que ofrezca la garantía de actuar conforme a lo establecido en la legislación vigente, logrando la consiguiente protección jurídica. Por este motivo, las acciones fácticas en este Plan de Actuación, se rigen por el cumplimiento de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

Las actuaciones que realicen los servicios de bomberos, emergencias sanitarias, o en su caso otros servicios de mantenimiento de carreteras, rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados o de cualquier otro tipo de intervención, deberán regirse por los principios de utilización de los recursos idóneos y estrictamente necesarios en cada caso.

La actuación de los servicios de urgencia, los servicios de rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados, y los de conservación y limpieza de carreteras, procurarán en todo momento la menor afectación posible sobre el resto de la circulación, ocupando la parte imprescindible de la calzada, siguiendo las instrucciones que imparta el organismo autónomo, Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, o sus agentes.

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

Los supuestos de parada o estacionamiento en lugares distintos de los fijados por los agentes de la autoridad responsable del tráfico tendrán la consideración dispuesta en la normativa sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Los agentes de la Agrupación de Tráfico serán quienes determinen el lugar de estacionamiento de los vehículos de emergencias.

Cuando en el lugar del accidente se persone algún servicio de emergencia de bomberos o sanitarios, no encontrándose presentes los agentes de la Agrupación de Tráfico u otra fuerza policial competente, los vehículos se situarán en la forma que se describe en el presente plan. A la llegada de aquellos y bajo sus indicaciones podrá variarse la posición siempre y cuando no exista perjuicio grave para las personas intervinientes.

Los agentes encargados de la vigilancia del tráfico fijarán la ubicación de los vehículos de servicios de urgencia según vayan accediendo al lugar de la incidencia.

Independientemente de los servicios que accedan primeramente al lugar de la incidencia, se establecerán tres zonas claramente identificadas.

- Zona caliente. Área de acción circunscrita en un radio entre 2 y 5 metros de seguridad. Libre de herramientas que no se estén utilizando y del resto de los vehículos siniestrados.
- Zona templada. Área de acción circunscrita en un radio de acción entre 5 y 10 metros, destinada para la ubicación de los vehículos de la Agrupación de Tráfico, bomberos y sanitarios, así como el depósito de herramientas y materiales de rescate (Punto Base) y la destinada para los restos de los vehículos siniestrados (Punto de chatarra).
- Zona fría. Perímetro exterior al accidente no implicado en las acciones de rescate. En esta zona se ubicarán los vehículos encargados de conservación y limpieza de carreteras, rescate de vehículos averiados y accidentados y otros análogos, que sin ser necesarios, sean autorizados por los agentes de la Agrupación de Tráfico.

### **Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, (ATGC).**

En el caso de ser los agentes de la Agrupación de Tráfico los primeros en acudir al lugar del accidente, se considera necesaria la comunicación entre el personal del Centro Coordinador del “112 Comunitat Valenciana” y los agentes que intervienen



en primer lugar en el siniestro vial, por lo que se ha habilitado la conexión bidireccional mediante el siguiente plan:

Cuando los agentes de la Agrupación de Tráfico se personen en el lugar del accidente, informarán al Centro Operativo de Tráfico Agrupación (COTA) de la incidencia habida. En caso de ser los efectivos de las unidades de la Comandancia de la Guardia Civil de Valencia los que acudan en primer lugar, informarán al Centro Operativo Complejo (COC) de las características del mismo, así como resultado lesivo en las personas implicadas.

La central correspondiente, mediante contacto con el “112 Comunitat Valenciana” participará la información disponible, manteniendo la comunicación permanente con los agentes de la Agrupación de Tráfico en el lugar de la incidencia, al objeto de determinar o corroborar los datos necesarios, y evaluar la necesidad del envío de personal de conservación y limpieza de las carreteras, rescate y transporte de vehículos averiados y accidentados, protección civil, y otros análogos necesarios.

Personados los agentes de la Agrupación de Tráfico en el lugar del accidente, uno de los efectivos se encargará de la seguridad en el tramo viario afectado, señalizando y regulando el tráfico, mientras que el otro componente se encargará de la evaluación inicial, recopilación y transmisión de los datos a la central. A la llegada de los servicios asistenciales los colocará en el escenario, informándoles de la situación y del estado de las víctimas.

El vehículo se situará en un lugar que resulte visible y sirva de señalización del accidente, dejando el espacio suficiente para el acceso y el estacionamiento de los vehículos de emergencias que pudieran acudir a la incidencia.

Los agentes de la Agrupación de Tráfico establecerán las medidas necesarias de seguridad fijando un área distribuida en tres zonas, denominadas, zona caliente, templada y fría. Una vez establecidas y delimitadas las zonas, se realizará una valoración inicial del accidente, teniendo en cuenta los niveles de atrapamiento definidos y una especial sensibilización al denominado atrapamiento físico 1, no permitiendo el acceso a la zona caliente a personal sin el EPI adecuado.

La información inicial del escenario se trasladará al resto de servicios de urgencias movilizados y si la situación lo permite, se definirá el posible nivel de atrapamiento del accidentado.

Si algún profesional relacionado con los servicios de urgencia fuera de su jornada laboral participase en cualquier fase de la intervención, deberá ser identificado por los agentes de la Agrupación de Tráfico.

Las nuevas tecnologías vehiculares con refuerzos estructurales adaptados al impacto encubrieran lesiones importantes del accidentado, hicieran imprescindible realizar in situ una valoración sanitaria de la víctima, se llevará a cabo antes de que se ejecute su extracción.

Solo en los casos de riesgo inminente para la víctima, se permite su extracción con la correspondiente ubicación posterior en una zona segura hasta la llegada de los bomberos o sanitarios. Esta medida queda reservada tras una valoración primaria o

asistencia sanitaria general y ejecutada mediante un Plan de Excarcelación de Emergencia, definido posteriormente en la fase 2.

A la llegada de los servicios de BCV como del SES-CV, el mando de la ATGC les informará in situ de la valoración inicial del escenario.

### **Consortio Provincial de Bomberos de Valencia, (BCV).**

Cuando los servicios de BCV se presenten en el lugar del accidente y no se encontraran presentes los agentes de la Agrupación de Tráfico, ubicarán el vehículo en la forma que menos entorpezca la circulación y garantice una mayor protección en el escenario del accidente, de acuerdo con los croquis del ANEXO IV. Independientemente del tipo de vía, se mantendrán las señales luminosas de emergencia. En el momento que accedan los agentes de la ATGC al lugar del siniestro, los vehículos de emergencias se situarán según las instrucciones impartidas.

La prioridad inicial será la seguridad del personal interviniente y del accidentado, debiendo asegurar, identificar y señalar la zona del accidente en evitación de otros, para lo cual se destinará personal a la regulación del tráfico. Una vez asegurado el lugar, se procederá al reconocimiento y valoración inicial de riesgos y recogida de datos para información a los demás intervinientes.

Los bomberos actuantes adoptarán las medidas preventivas de seguridad con respecto al emplazamiento de los vehículos desplazados, señalarán la zona y procederán al reconocimiento del escenario, control de riesgos, estabilización y abordaje, según procedimiento interno de trabajo.

La información inicial del escenario se trasladará al resto de los servicios de emergencias movilizados.

En el caso de que el SES-CV no esté presente, el BCV realizará la correspondiente valoración primaria y trasladará la información a través del grupo de coordinación. Los datos a facilitar sobre las víctimas al CCC por el Grupo de Coordinación asignado, serán los siguientes:

- Apertura de vía aérea realizada.
- Respiración (correcta, con dificultad, no tiene).
- Circulación (pulso central correcto o débil, posibles hemorragias internas/externas).
- Nivel de consciencia (Alerta / Verbal / Dolor / No responde).
- Posibles lesiones.
- Se confirmará el tipo de nivel de atrapamiento.

Las actuaciones básicas sanitarias por parte de BCV según la formación recibida:

- Control bimanual de la cabeza y puesta de collarín cervical.

- Se protegerá a la víctima con la colocación de la protección blanda (plástico).
- Reevaluaciones A, B, C y D. Se mantendrá el apoyo psicológico a la/s víctima/s hasta la llegada de SES-CV.
- Movilización mínima e inmovilización en bloque sobre tablero espinal.
- Extracción coordinada del herido y camillero hasta zona segura y protegido de la climatología.
- Se utilizará el material disponible para la atención de las víctimas.

Cuando alguno de los heridos haya sido extraído mediante un plan de emergencia no hallándose presente los servicios de emergencias sanitarias, los bomberos efectuarán la primera asistencia básica sanitaria hasta la llegada de aquellos.

A la llegada de los efectivos de la Agrupación de Tráfico como de los servicios de emergencias sanitarias, el mando de bomberos, informará in situ de esa valoración inicial del escenario.

#### ***Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia, (SES-CV).***

Cuando los servicios de emergencias sanitarias sean los primeros en acudir al lugar del accidente, situarán el vehículo de acuerdo con lo indicado en el presente plan y reflejado en los croquis del ANEXO IV. En caso de hallarse presentes los agentes de la Agrupación de Tráfico seguirán las indicaciones de estos. Mantendrán en todo momento, tanto de día como de noche, la señalización luminosa de emergencia del vehículo, el alumbrado de cruce y las luces de señalización prioritaria.

El personal sanitario deberá bajarse del vehículo por el lateral que queda resguardado del tráfico, con el equipo de protección individual como el casco, botas, manga larga, guantes asistenciales, pudiendo ser necesario también el uso de los guantes de seguridad anticorte, gafas y mascarillas de protección respiratoria.

El equipo sanitario que tenga el primer contacto con el accidente, debe aportar el mayor número de datos posibles al Centro Coordinador por el grupo de coordinación asignado para contrastar y ampliar la información inicial.

Los sanitarios adoptarán las medidas preventivas de seguridad, señalizando la zona, valorando los riesgos para el acercamiento al vehículo accidentado y el posible contacto físico con la víctima. De no ser posible el acceso, se mantendrá un contacto visual y verbal con apoyo psicológico hasta el control del escenario y la estabilización del vehículo por parte de los servicios de bomberos.

La información inicial del escenario se trasladará al resto de los servicios de emergencias movilizados, y si lo permitiera, se definirá el posible nivel de atrapamiento del accidentado.

A la llegada de los agentes de la Agrupación de Tráfico, como de los servicios de bomberos, el responsable sanitario les informará in situ de la valoración inicial del escenario.

En los dos casos anteriores, tanto el personal de la ATGC como de SES-CV, deben ser conscientes de la falsa seguridad que existe en el escenario final del accidente, debido a riesgos no evidentes asociados con el mismo, así como por la inestabilidad de los vehículos, los dispositivos airbag no activados/desplegados, rotura de vidrios, aristas cortantes y otros análogos.

**Actuación Conjunta de los servicios de la Agrupación de Tráfico, Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia y Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana en la provincia de Valencia.**

**Información ampliada in situ por cualquier servicio de emergencia.**

- Lugar exacto del accidente.
- Nº de vehículos implicados y tipo.
- Nº de víctimas y valoración primaria de los mismos. Ilesos, heridos leves, graves. Fallecido solo cuando haya sido certificado por un médico
- Niveles de atrapamiento.
- Estabilidad del vehículo.
- Presencia de riesgo eléctrico.
- Riesgo de fuga de gases.
- Riesgos derivados de la mercancía peligrosa transportada por los vehículos implicados en el siniestro.
- Aguas, charcas, ríos, puentes.
- Corte total de vías de comunicación.

Independientemente del servicio de emergencia que acuda en primer lugar a la incidencia, cuando se trate de la presencia de vehículos que transportan mercancías peligrosas, se atenderá especialmente a la numeración del panel naranja que portan dichos vehículos, cuyos datos deberán comunicarse a la mayor brevedad posible. En la parte superior del panel se encuentra la numeración que en ocasiones puede ir precedida de la letra X, correspondiéndose con el código de peligro. La parte inferior se corresponde con el número ONU, que es el número de identificación de la materia peligrosa, único para cada materia. En cualquier caso, se actuará conforme al Plan Especial que regula la materia.

**ATGC – BCV – SES-CV.**

Los agentes de la Agrupación de Tráfico desempeñarán las funciones de seguridad vial y coordinación del accidente, permaneciendo el personal de los SES-CV en el interior del perímetro de seguridad hasta que el mando de BCV declare la zona

caliente segura para las operaciones de rescate, tras realizar un reconocimiento de 360° al escenario del accidente para valorar los riesgos existentes.

Una vez declarada la zona caliente como segura, el mando de los bomberos presente en el lugar, marcará las prioridades iniciales de rescate, el control de riesgos, la estabilización y la creación de un espacio para el acceso inicial al interior del vehículo, permitiendo la entrada a la zona caliente a los intervinientes.

Se crearán los accesos y espacios en el interior para realizar las valoraciones sanitarias y determinar el estado de la víctima.

En la zona caliente solo permanecerá el personal interviniente indispensable para no entorpecer los trabajos de rescate de los bomberos y no exponerles a riesgos no controlados que pudieran surgir.

El equipo de protección, el casco, la protección ocular y la de vías aéreas son indispensables durante las operaciones de rescate en la zona caliente.

Una vez realizada la asistencia sanitaria, el SES-CV trasladará la información del estado de las víctimas a los agentes de la Agrupación de Tráfico para la instrucción del atestado correspondiente y posterior remisión a la Autoridad Judicial y a los bomberos de BCV para decidir el plan de excarcelación más adecuado. En la medida de lo posible se aplicará oxigenoterapia y se indicará al mando de bomberos de BCV. En el caso de que el SES-CV no pueda acceder a la víctima por motivos de seguridad o por difícil acceso, guiará en las acciones sanitarias a BCV, siendo éstos quienes confirmen la colocación de oxigenoterapia.

Si existen varias víctimas, se realizará el correspondiente triaje y se marcarán las prioridades de rescate en cada caso. Asimismo, se coordinará una zona denominada “nido de heridos” en la zona segura a donde serán trasladados.

En caso de ser necesario se valorará la activación de más recursos, tanto sanitarios como del helicóptero medicalizado, equipos de rescate y de seguridad necesarios. Hasta que no se encuentren presentes todos los servicios de urgencia movilizados, se deberá informar por el grupo de coordinación al resto de servicios que se desplazan al lugar del accidente.

Cuando concurra el denominado nivel de atrapamiento 2, se coordinará la acción de liberación del atrapamiento por el mando de bomberos de BCV y del SES-CV, teniendo previamente un plan de excarcelación definitivo y ejecutado. Si el atrapamiento afecta a las vías aéreas, será prioritario el trabajo de desatrapamiento antes de ejecutar cualquier plan excarcelación.

#### **8.2.4. Ubicación de los vehículos de emergencias.**

En el anexo IV se establecen unos modelos generales de la ubicación de los vehículos en accidentes de circulación.

##### **8.2.4.1. Normas generales de ubicación de los vehículos de emergencias.**

Como norma general los vehículos en servicios de urgencia se ubicarán con anterioridad al lugar del accidente en el sentido de la marcha, ocupando la parte disponible del arcén derecho, y sin orientación alguna, en paralelo al eje longitudinal medio de la vía. Dicha posición permitirá constituir al vehículo de emergencia como barrera de protección tanto del vehículo accidentado y sus ocupantes como de los auxiliares, ocupando el espacio mínimo indispensable, favoreciendo la circulación para evitar nuevos accidentes por las retenciones de vehículos que se produzcan.

Como quiera que dicha normativa, establece que la ubicación de los vehículos en servicios de urgencia se realizará en paralelo, los procedimientos operativos de intervención de los bomberos aconseja que por razones operativas y de seguridad en la zona del escenario se dispongan en oblicuo. Esta posición se adoptará cuando los primeros en acudir a la incidencia sean los servicios de bomberos y no se encuentren presentes los agentes de la Agrupación de Tráfico. Como norma general será adoptada por el primer BUP de bomberos y con una inclinación no superior a 30° sin superar la parte más exterior del vehículo accidentado, y siempre que sea posible, sin invadir la parte reservada a la circulación en sentido contrario. En las vías de dos o más carriles en el mismo sentido de la marcha, no rebasarán más de lo estrictamente necesario, permitiendo la circulación de los vehículos. La ubicación del primer BUP se efectuará con anterioridad al vehículo accidentado, los demás que acudan a la incidencia se situarán inmediatamente después del accidente, en el arcén y sin orientación alguna. A la llegada de los agentes de la Agrupación de Tráfico o en el momento en el que sea imprescindible, se impartirán las instrucciones para disponer la nueva ubicación.

En aquellos casos en el que los vehículos de bomberos y emergencias sanitarias a intervenir se vean imposibilitados para rebasar el lugar del accidente por haber accedido todos en el mismo sentido de la marcha, encontrándose los vehículos accidentados o elementos desprendidos dispersos por la calzada y no permitan ser rebasados, se dispondrán de tal forma que el primer BUP se colocará dando protección en el lugar del siniestro, ubicándose el segundo con anterioridad a éste. El espacio comprendido entre ambos estacionarán los demás vehículos de emergencias. Solo los BUP por razones operativas y de seguridad estacionarán en oblicuo tal como queda reflejado en el párrafo anterior. El resto de los vehículos lo harán sin inclinación alguna. En el momento en el que pueda rebasarse el accidente y bajo las instrucciones de los agentes de la Agrupación de Tráfico, los vehículos se dispondrán según lo establecido en el Anexo IV. En aquellas situaciones en las que las dotaciones de bomberos y emergencias sanitarias accedan por distinto sentido de la marcha se situarán según lo dispuesto en el Anexo IV. En el momento que se personen los agentes de la Agrupación de Tráfico dispondrán la ubicación idónea según las necesidades operativas y de seguridad.

Cuando el accidente de circulación se produzca en vías de dos o más carriles en el mismo sentido de la marcha, ocupando el segundo y el tercer carril, hasta la llegada de los agentes de la Agrupación de Tráfico se podrán situar los vehículos de emergencias entre ambos carriles, al objeto de dar protección en la zona del siniestro vial, abandonando esta posición una vez hayan sido retirados los vehículos accidentados o por las instrucciones emanadas de los citados agentes.

El dispositivo de preseñalización de peligro, conocido como triángulo, será el reglamentario y homologado, cuya misión es advertir al resto de los usuarios de la vía

de un peligro en las proximidades. Serán colocados uno por delante y el otro por detrás del vehículo accidentado, al menos a cincuenta metros de distancia y de forma que sean visibles a cien metros. En autopistas, autovías y vías desdobladas se colocará un solo triángulo a cincuenta metros por detrás del vehículo y visible a la misma distancia que los anteriores. Es prudente mantener en funcionamiento las señales luminosas y acústicas de los vehículos hasta la llegada de los agentes de tráfico, si bien podrán mantenerse solo las luminosas en el momento de situar los vehículos en el lugar del accidente.

En ausencia de los agentes de la Agrupación de Tráfico, uno de los componentes de la dotación de los bomberos o de la asistencia sanitaria, usando ropa de alta visibilidad o chaleco reflectante, señalará el lugar del accidente a la misma distancia en que son colocados los dispositivos anteriores, hasta la llegada de aquellos.

La ubicación de los vehículos en servicio de urgencias, independientemente de la presencia o no de los agentes de la Agrupación de Tráfico pueden variar según las circunstancias. Toda vez que las acciones desarrolladas por los servicios de emergencias llevan implícito un desarrollo dinámico de adaptación para adecuar a los intervinientes a las condiciones de trabajo más favorables que les permita el escenario. Si bien, es conveniente que la posición de los vehículos de intervención sea definitiva, debido al despliegue de material y equipo desde dichos vehículos hasta la zona de intervención.

Cuando los accidentes de circulación se produzcan en autopistas y autovías con separación de las calzadas por mediana, en la que el vehículo o vehículos accidentados se encuentren en ésta, y cuente con el espacio suficiente que permita el libre acceso de los vehículos desde la autovía y autopista, los vehículos de emergencias podrán ocuparla en la forma más conveniente. Al acceder y situarse para atender el accidente, se tomará como referencia por donde haya llegado el primer vehículo de servicio de urgencia, afectando solo a un sentido de la marcha, que podrá o no coincidir con el del vehículo accidentado.

La preparación del escenario óptimo para actuar en el lugar del accidente por el personal de mantenimiento de las carreteras en la colocación de la señalización circunstancial y de balizamiento, será siempre previa autorización e indicación de los agentes de la Agrupación de Tráfico, en ausencia de éstos y hasta su llegada, podrán ser informados mediante indicaciones del operador de COTA del Subsector de Tráfico.

Aun siendo los agentes de la Agrupación de Tráfico los que organicen el escenario del accidente, se tendrán en cuenta las siguientes pautas dependiendo en cada uno de los casos.

#### **8.2.4.2. Recomendaciones sobre la ubicación de vehículos.**

##### **1) Ubicación general.**

Independientemente del lugar en el que se encuentre el vehículo accidentado, los vehículos en servicio de urgencia deberán situarse en el lugar que menos obstaculice a la circulación, y a su vez les permita desarrollar los cometidos con la eficacia y seguridad necesaria, preferentemente y por este orden, fuera de la plataforma por margen derecho, arcén, carril derecho, u ocupando la parte

imprescindible de la calzada en caso de ser necesario. En las vías de dos a más carriles en el mismo sentido de la circulación, cuando los vehículos accidentados se encuentren en el segundo o tercer carril sin presencia de los agentes de la Agrupación de Tráfico, los vehículos de emergencias se situarán asegurando y dando protección a las víctimas. Podrán ocupar parte de los carriles afectados y siempre que la situación lo permita, dejarán un espacio libre, bien por un carril, arcén o por ambos para garantizar la circulación de los vehículos retenidos con ocasión del accidente de circulación, aliviando el tramo de la carretera afectado y evitando que se produzcan otros siniestros viales. Una vez retirados los vehículos accidentados, los vehículos de servicio de urgencia estacionarán en la forma anteriormente descrita, y en todo caso, cuando los agentes de vigilancia del tráfico lo dispongan.

Un vehículo de la Agrupación de Tráfico se encontrará siempre señalizando el lugar del accidente, ocupando la parte imprescindible del carril en el que se encuentre el obstáculo. Cuando acudieren dos vehículos oficiales, el otro componente con el otro vehículo realizará las labores de auxilio en el lugar del siniestro hasta que quede instalada la señalización circunstancial y de balizamiento. Únicamente el vehículo de mantenimiento, siempre y cuando cuente con señales luminosas efectivas, podrá situarse detrás del vehículo policial, si las circunstancias del accidente lo aconsejaran.

## **2) Señalización circunstancial y de balizamiento.**

Siempre que las condiciones lo permitan, el lugar donde se desarrollan las operaciones de auxilio y rescate deberá quedar limitado mediante la instalación de la señalización circunstancial y de balizamiento que dirija la circulación al tramo de la calzada abierto al tráfico.

Igualmente, el lugar del accidente deberá quedar señalado siempre que sea posible mediante la colocación en ambos lados de la calzada de señales de advertencia de peligro, reducción de velocidad, estrechamiento de calzada y cualquier otro acorde a las circunstancias. La primera señal deberá situarse a un mínimo de doscientos cincuenta metros del lugar del accidente en autopistas, autovías y vías desdobladas y de cien metros en las vías convencionales, pudiendo variarse la distancia en función de las características de la vía y la afluencia de vehículos.

Si con ocasión del accidente se produjeran retenciones considerables y no pudiera señalizarse por otro medio más eficaz, los agentes de la Agrupación de Tráfico deberán disponer de otros efectivos que señalicen las retenciones en evitación de otros siniestros viales.

## **3) Corte total de la circulación.**

Únicamente se llevará a efecto un corte total de la circulación en los casos en que sea estrictamente necesario y por el tiempo mínimo imprescindible. Si se estimase que la duración del corte total de la circulación es considerable, se establecerán los desvíos de carreteras alternativos correspondientes.

Los cortes totales de la carretera como los desvíos del tráfico alternativos serán informados al COTA, quien actuará según el procedimiento establecido, anotando la incidencia en la aplicación de la Dirección General de Tráfico correspondiente.



#### 4) Ubicación de los vehículos de otros servicios.

Además de los organismos intervinientes en este plan, pueden que intervengan otros servicios públicos o privados que, si bien su actuación no pudiera corresponderse como de urgente pero sí necesaria, se precisa fijar unas pautas de acción que garantice el éxito en su actuación, a la vez que pueda servir como referencia para mantener su propia seguridad y la del resto de los usuarios en el lugar del accidente.

Es necesario que estos servicios conozcan lo expuesto en este Plan de Actuación. A la hora de situarlos para asistir en el escenario de un accidente de circulación, se atenderá en todo momento a las órdenes de los agentes de la Agrupación de Tráfico, estacionando los vehículos como norma general fuera de la vía y no creando un nuevo peligro.

En la medida de lo posible se evitará destruir huellas o vestigios en el lugar del accidente, ni recoger pruebas que constituyan piezas de convicción en la investigación y la instrucción del atestado.

#### 8.3. Fase 2. Planes de excarcelación.

Conseguido el objetivo inicial de tener conocimiento del estado de la víctima, se decide el plan de excarcelación más adecuado en función de la posición de la víctima, evitando en la medida de lo posible rotaciones y respetando el eje sagital.

El mando de los bomberos de BCV decidirá el plan de excarcelación conforme a la información obtenida por el SES-CV. La valoración dada por el SES-CV determinará unos tiempos de ejecución y los planes que repercutirán en la decisión final, según el tipo de plan establecido por el mando de bomberos BCV. Una vez decidido, el plan se informará al resto de intervinientes presentes.

Tipo, motivo y definición de los planes de:

- **Emergencia.**
  - Por el estado de extrema gravedad de la víctima (PCR).
  - Entorno con peligro (incendio, posibilidad de caída por un barranco...).

Definición: espacio mínimo de extracción por manipulación controlada por los intervinientes, sin utilización de material de inmovilización. En este caso, prima la vida sobre la función. Tiempo aproximado de ejecución 3 minutos.

- **Plan A.** Salida segura.
  - Víctima estable.
  - Se prioriza la seguridad en las operaciones de rescate en cuanto a la manipulación de la víctima.

Definición: máximo espacio interior y hueco exterior posible para la manipulación de la víctima en la extracción respetando el ángulo que marca el plano

sagital de la víctima. Se buscará el ángulo cero en la introducción de la tabla de rescate. Tiempo aproximado de ejecución menos de 20 minutos.

- **Plan B.** Salida rápidos.
  - Víctima inconsciente.
  - Valoración sanitaria grave.

Definición: máximo espacio interior y mínimo hueco exterior para la manipulación de la víctima en la extracción, con la tabla de rescate buscando el menor ángulo posible del plano sagital de la víctima. Tiempo aproximado de ejecución menos de 10 minutos.

Durante las operaciones de rescate se realizarán las reevaluaciones sanitarias a la víctima que se estimen oportunas. En las situaciones de corte, separación y/o manejo de cualquier herramienta de rescate por parte de BCV, se tendrá especial consideración a las actuaciones sanitarias, avisando antes de la operación a realizar. El personal que asista a la víctima podrá parar alguna operación de rescate momentáneamente determinada por la asistencia sanitaria con la palabra “STOP”. Una vez terminada la acción sanitaria se continuará el rescate.

Durante los trabajos se protegerá a la víctima y al sanitario que le acompaña con protecciones duras y blandas (cobertura plástica).

Si la víctima sufriera un empeoramiento grave se notificará al mando de BCV.

Durante la presente fase, los agentes de la Agrupación de Tráfico estarán informados de los planes y ejecuciones más relevantes. A su vez, éstos informarán de aquel aspecto relacionado con la seguridad a los intervinientes que pueda afectar en sus tareas de rescate.

#### **8.4. Fase 3. Extracción.**

Definido el Plan de Excarcelación, se protegerán las zonas de peligro de corte, se estabilizará el vehículo y se definirá entre BCV y SES-CV la zona segura del punto de extracción de la víctima.

El SES-CV informará a los intervinientes destinados a la manipulación de la víctima de las posibles lesiones así como el nombre de la víctima en caso de conocerse, situándose en los puntos adecuados para realizar la maniobra de extracción o colocación en tabla.

Los intervinientes destinados a la manipulación se dispondrán, uno en control cervical, tres a la víctima y otro, quien introduce el tablero espinal, siendo éste habitualmente el mando de BCV.

Las operaciones de manipulación serán dirigidas por la persona que tenga el control cervical. Dada la coordinación necesaria para una correcta manipulación, es conveniente que sea dirigida y ejecutada por el BCV bajo la coordinación de SES-CV que se centrará en las posibles lesiones y material sanitario utilizado en la víctima.

En ausencia de personal suficiente de SES-CV y BCV, los agentes de la Agrupación de Tráfico colaborarán en las labores últimas de la extracción hasta el posicionamiento de tabla en el punto sanitario seguro, por motivo de las condiciones del entorno o dificultad del manejo de la víctima en el tablero espinal.

Las órdenes de dirección en la manipulación son:

- **Preparados.** Inmediatamente se describe la operación a realizar.
- **Tensión.** Los intervinientes entran en carga con la víctima.
- **Ya.** Se ejecuta la operación.

En el caso de surgir cualquier contratiempo durante la manipulación o deslizamiento de la tabla de rescate, se marcará la palabra STOP, donde todos los intervinientes suspenderán la realización del movimiento que estaban ejecutando. El que dirige la operación, una vez solucionado el problema, retomará las acciones.

Es importante conocer la maniobra de manipulación, como la dirección del tablero espinal en su colocación, ya que evitará recolocaciones y situaciones comprometidas. Se deberá tener especial cuidado en la manipulación sostenida y/o tracción de las posibles lesiones que se marquen por parte de SES-CV.

Cuando la víctima se encuentre en la tabla de rescate, se trasladará a un punto sanitario seguro marcado (camilla, ambulancia...). A partir de ese momento el BCV realizará las operaciones finales que determina el procedimiento interno de rescate en accidentes de circulación, a menos que SES-CV necesite su colaboración.

## **8.5. Acciones Finales.**

### **8.5.1. Reconocimiento perimetral y recogida de material.**

Previo al restablecimiento de la circulación, se realizará un reconocimiento perimetral para descartar y confirmar que no existen más víctimas alrededor del accidente.

Finalizada la intervención en el lugar del accidente se recogerá, limpiará y revisará el material utilizado. En el caso de que el servicio de BCV utilice material sanitario, consistente en collarín, cánulas de Guedel, vendas, u otros utensilios similares, será repuesto por el SES-CV.

### **8.5.2. Restablecimiento a la normalidad.**

Conforme se resuelvan las operaciones de rescate y asistencia sanitaria, se irán desmovilizando las dotaciones que no sean necesarias en el lugar del accidente. Del mismo modo, cuando finalice la intervención se efectuará la retirada de los recursos movilizados.

### **8.5.3. Toma de datos e investigación del accidente.**

Corresponde a los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la señalización del lugar del accidente, la protección de los vestigios y restos del mismo, la inspección ocular técnico-policial, así como la recogida de los datos e información

relativa de las personas implicadas, vehículos accidentados, documentaciones, y aquellos otros de interés que pudieran contribuir al esclarecimiento para su posterior reconstrucción, investigación y confección del atestado, así como la elaboración de los diferentes partes de intervención que deberán ser facilitados a los restantes servicios de emergencias, de conformidad con las leyes de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales que hubiere en vigor en el momento.

Una vez finalizada la asistencia y rescate de las víctimas, es preceptivo efectuar una entrevista entre los primeros intervinientes y los investigadores, al objeto de recabar los vestigios y datos necesarios para la investigación del hecho, encaminados a determinar alteraciones o modificaciones del escenario en las actuaciones efectuadas de asistencia y rescate. Por este motivo, se hace necesario que de haberse realizado alguna fotografía inicial del estado primitivo antes de la modificación, se facilite a los agentes de la Agrupación de Tráfico responsables de la investigación del accidente.

Como complemento a la investigación del siniestro vial, y bajo la dirección de los agentes de la Agrupación de Tráfico, se realizará un reconocimiento final del perímetro afectado, recopilando los efectos que puedan ayudar a los investigadores en la reconstrucción del accidente, así como a la recogida de objetos personales que pudieran haberse desprendido de los vehículos implicados, para su custodia y entrega a los interesados o familiares. Previamente a la recogida o retirada del vestigio se notificará su hallazgo a los agentes responsables de la investigación del suceso, para que dejen constancia de ello y su situación.

Con el objetivo de evitar molestias innecesarias a los ciudadanos recabando reiteradamente la misma información por parte de cada uno de los servicios actuantes, se compartirá la información común entre todos los servicios implicados, garantizando la confidencialidad, la protección y el tratamiento de los datos.

#### **8.5.4. Retirada de los vehículos accidentados.**

Los agentes de la Agrupación de Tráfico serán los encargados de autorizar la retirada de los vehículos implicados, bien por los servicios de asistencia en carretera de las compañías aseguradoras o por carecer de seguro o por razones de seguridad vial se realice a petición de los agentes que se encuentren en el lugar, informando al COTA de las medidas adoptadas y del lugar del depósito, estableciéndose el procedimiento establecido al efecto.

#### **8.5.5. Limpieza viaria.**

Al objeto de garantizar la seguridad en el lugar del accidente y preservar el Medio Ambiente, es menester dejar la parte de la vía de tal forma en la que no se produzcan otros siniestros viales, por lo que se retirarán todas los elementos estructurales como consecuencia del accidente.

La limpieza viaria y recogida de los restos que pudieran haberse originado tras el accidente corresponde a los servicios o empresas adjudicatarias de la conservación, mantenimiento y explotación de la carretera afectada. No obstante, como consecuencia del siniestro vial se hubiera desprendido alguna materia peligrosa, o por la propia naturaleza de los restos lo hicieran aconsejable, el mando de los bomberos coordinará estas operaciones, con la colaboración del personal anteriormente aludido.

Los servicios de emergencias sanitarias retirarán el material punzante, agujas, catéteres venosos y otros instrumentos utilizados, así como los restos biológicos y fungibles según las normas de seguridad establecidas.

Estos servicios actuarán siempre con la previa autorización de los agentes de la Agrupación de Tráfico, en evitación de hacer desaparecer involuntariamente huellas o vestigios del accidente necesarios para la investigación.

En el supuesto de que se movilice a los servicios de BCV para un control de riesgos, limpieza de la calzada u otros riesgos a neutralizar, se actuará conforme al riesgo acaecido y coordinado con los agentes de la Agrupación de Tráfico, asegurando las acciones en el marco de máxima seguridad de los intervinientes.

En cualquier activación del plan se debe coordinar la información entre los agentes de la Agrupación de Tráfico, los mandos de bomberos y los responsables sanitarios tras la finalización de la actuación.

Los servicios de BCV, una vez concluidas las tareas de rescate y salvamento, tanto del interior del vehículo o vehículos afectados, y cuando así lo soliciten los agentes de la Agrupación de Tráfico y en presencia de éstos colaborarán en las labores de recogida de datos, efectos, identificación u otras análogas para proceder a la búsqueda en el interior del vehículo de efectos que pudieran portar las víctimas.

En el caso de realizarse fotografías, videos, u otros soportes de captación de imagen o sonido, no podrán ser difundidos, ni hacerse públicas en los medios de comunicación social o redes sociales, siempre que pudieran ofrecer alguna identificación sobre las personas o vehículos, así como hacer valoraciones de la gravedad de las lesiones de las personas, causas de los hechos, u otros comentarios ajenos a la labor encomendada por cada uno de los servicios intervinientes. El responsable de la toma de las imágenes deberá quedar identificado por los agentes de la Agrupación de Tráfico, ante la posibilidad de posteriores requerimientos de las autoridades y posibles perjudicados.

Los servicios de emergencias actuantes cuando hayan concluido con los cometidos determinados, y antes de abandonar el lugar del accidente, procederán a la puesta en servicio de los materiales utilizados, dejando indicación del material a reponer o a devolver, caso del tablero espinal, férulas, u otros instrumentos análogos, participando a la central respectiva las incidencias reseñables habidas durante el servicio, manteniendo la debida prudencia y discreción.

Una vez finalizadas las intervenciones, cada servicio actuante informará según sus procedimientos operativos a su central.

#### **8.5.6. Restablecimiento de la circulación.**

Una vez que los servicios de emergencia sanitarias hayan evacuado a las víctimas, los servicios de bomberos abandonado el lugar del accidente, los servicios de auxilio de vehículos averiados y accidentados hayan retirado los vehículos implicados y los de mantenimiento de carreteras limpiada la calzada, los agentes de la Agrupación de Tráfico restablecerán la circulación e informarán del reintegro a la normalidad circulatoria en el tramo de carretera afectado, participando el nivel de fluidez existente al COTA quien actuará según el procedimiento establecido anotando

el final de la incidencia en la aplicación de la Dirección General de Tráfico correspondiente.

#### **8.5.7. Aviso a los familiares de las personas implicadas.**

Cuando alguna de las personas implicada en un accidente de circulación haya resultado fallecida, la comunicación e información a los familiares recaerá como norma general en las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, requisito indispensable que se hará constar por diligencia en el atestado policial que realice el equipo Atestados de la Agrupación de Tráfico.

En caso de hallarse lesionada de carácter grave con pérdida de la capacidad cognitiva, y la víctima haya sido trasladada a un centro hospitalario, la comunicación e información recaerá en los agentes de la ATGC, siempre que se encuentre presente algún familiar en el lugar del accidente, de no hallarse ninguno recaerá en los servicios sanitarios donde haya sido evacuado.

Este tipo de comunicaciones debe ser realizado de manera presencial, actuando según el procedimiento de comunicación de fallecidos con ocasión de accidentes de tráfico, por lo que el Jefe del Subsector arbitrará las medidas oportunas a fin de que por el personal que considere adecuado por su preparación específica o idoneidad, preferentemente equipos de Atestados y GIAT, se realice la comunicación presencial. De igual forma, se establecerán los contactos oportunos entre los Subsectores cuando la comunicación debe hacerse en una localidad correspondiente a la demarcación de otra Unidad.

Antes de comunicar a los familiares el fallecimiento o estado grave de una víctima de accidente de tráfico, el COTA confirmará a través de los servicios intervinientes las siguientes indagaciones:

- El lugar y desenlace del accidente y dónde va a ser la evacuación, en caso de heridos.
- Obtención de la mayor información posible, lo cual no implica que se deba informar de aspectos médicos o legales.
- Aseguramiento de una identificación inequívoca de la víctima.

Cuando los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil u otras fuerzas policiales encargadas de comunicar el fallecimiento de una persona con ocasión de un accidente de circulación previeran que la información pudiera provocar un fuerte shock en los familiares, bien por la edad de la víctima o de los familiares, o por cualquier otra condición personal o social, se requerirá a través del COTA la presencia de los servicios de emergencias sanitarias para que les auxilien en la comunicación e información del mismo y en todo caso para atender psicológicamente a los familiares.

Trasladados los heridos por los servicios de emergencias sanitarias a los hospitales de referencia, éstos serán los encargados comunicar e informar a los familiares las nuevas situaciones que pudieran producirse en su evolución, incluidos los fallecimientos.

Los servicios sanitarios comunicarán la evolución y desenlace en caso de fallecimiento en las primeras 24 horas a los equipos de Atestados de la Agrupación de Tráfico, para la continuación de las diligencias y aviso a la Autoridad Judicial.

#### **8.5.8. Comparecencia de la Autoridad judicial.**

Si como consecuencia de un accidente de circulación hubiera resultado el fallecimiento de alguna persona, se dispondrá lo conveniente a iniciar el protocolo correspondiente de comunicación e información a la Autoridad Judicial, según la legislación vigente en el momento de producirse y las instrucciones específicas impartidas por cada Juzgado.

El levantamiento del cadáver como consecuencia de un accidente de tráfico es una diligencia judicial que recae en el Juez de Guardia competente, quien podrá delegarla en el Médico Forense o en la Policía Judicial, en concreto en el caso de accidentes de circulación o de tráfico, en un equipo de Atestados de la Agrupación de Tráfico. En todo caso, hasta la llegada de las citadas autoridades, debe permanecer en el estado y posición que ha resultado la persona fallecida.

La normativa actual vigente dispone que, la Policía Judicial acudirá al lugar de los hechos y realizará entre otras la siguiente diligencia: si se hubiere producido la muerte de alguna persona y el cadáver se hallare en la vía pública, en la vía férrea o en otro lugar de tránsito, lo trasladarán al lugar más próximo y que resulte más idóneo dentro de las circunstancias, restableciendo el servicio interrumpido y dando cuenta de inmediato a la Autoridad Judicial. En las situaciones excepcionales en que haya que adoptarse tal medida de urgencia, se reseñará previamente la posición del interfecto, obteniéndose fotografías y señalando sobre el lugar la posición exacta que ocupaba.

En relación a esta premisa normativa, solo se faculta a la Policía Judicial para trasladar el cadáver. El levantamiento solo lo puede llevar a cabo el juez con los requisitos legales. El traslado no es una medida provisional. Exige conocimiento inmediato al Juez del traslado efectuado, y en su caso, las razones que lo justifican.

En cualquier caso, en la comunicación del traslado del cadáver, se puede solicitar simultáneamente autorización a la Autoridad Judicial para que el finado se traslade a las dependencias de la funeraria, al depósito municipal anejo a los cementerios, al instituto anatómico-forense o al lugar que se estime más conveniente, obviando de esta manera los inconvenientes de la decisión tomada por el instructor de forma independiente. En la mayoría de los casos, basta con la ocultación de los cadáveres a los concurrentes y curiosos, bien utilizando lonas o con la colocación de algún tipo de parapeto como pueden ser vehículos, paneles u otros similares.

#### **8.5.9. Unidad de Coordinación en Materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico.**

La Dirección General de Tráfico, considerando que la atención a las víctimas de los accidentes de tráfico es uno de los objetivos prioritarios y fundamentales de su ideario de trabajo, ha creado la Unidad de Coordinación en Materia de Víctimas de Accidentes de Tráfico, con el objetivo principal de ayudar a las personas que han sufrido un accidente de circulación, mediante la orientación y el asesoramiento. En la provincia de Valencia se encuentra ubicada en las instalaciones de la Jefatura Provincial de Tráfico y la forma de contactar con la unidad de víctimas de accidentes

de tráfico es a través del teléfono de información nacional 060, bien al teléfono de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia número 963172000, ext. 2801 y 2207 o mediante correo electrónico [uvatvalencia@dgt.es](mailto:uvatvalencia@dgt.es).

## **9. Intervención y ubicación del helicóptero.**

Ante situaciones de emergencia sanitaria, cualquier servicio de emergencia que se integre en el presente Plan de Actuación, puede solicitar la asistencia y el apoyo del helicóptero medicalizado. Se recomienda que se solicite desde el momento en el que se identifique la prioridad. La premisa que rige en esta intervención es la de mejor abortar un vuelo al descartar una situación de emergencia sanitaria, que no llamar y que un paciente pueda no beneficiarse de asistencia integral del equipo de emergencia aéreo.

Como norma general, los medios aéreos que participen en la evacuación de los heridos en un accidente de circulación tomarán tierra a ser posible fuera de la calzada, y si no fuera posible, lo harán bajo las indicaciones de los agentes de la Agrupación de Tráfico.

Se establecen unos procedimientos básicos que ayudarán al personal de tierra en su interacción con la tripulación del helicóptero, ya que pueden ser realizados por cualquier asistente responsable que los conozca.

### **9.1. Preparación previa a la llegada.**

- Elección de una zona despejada de 30 metros de radio.
- Superficie llana y compacta.
- Ausencia total de cables, farolas, postes, arbolado, etc.
- Ausencia de objetos sueltos.
- Ausencia de arena, polvo y otros elementos.
- Tráfico cortado en caso de toma de tierra en la calzada.
- Cercana a la víctima.

### **9.2. Maniobra de aproximación y acercamiento.**

Siendo el piloto el primer responsable en la elección del lugar adecuado y en la realización del aterrizaje, los agentes de la Agrupación de Tráfico colaborarán en la preparación del terreno, principalmente, en lo referente a retirada de vehículos, control de la no irrupción en el momento del aterrizaje, la verificación de la parada total del tráfico desde el inicio del aterrizaje y hasta el total abandono del helicóptero de la plataforma. Igualmente apoyarán al piloto con las señales correspondientes teniendo en cuenta la posición del viento. El señalero o persona encargada de la comunicación con la aeronave, debe colocarse de espaldas al viento y a una distancia que permita al helicóptero tomar tierra en la zona elegida delante de él.

Debe actuar una única persona, alejándose el resto del personal y vehículos de la zona de aterrizaje.



Una vez estacionado el helicóptero, será el piloto quien autorice el acercamiento a la aeronave. En la mayoría de las operaciones de subida y bajada al helicóptero se pararán los motores aumentando la seguridad, en caso de no desconectar la ignición de los motores, deberán respetarse las siguientes recomendaciones:

- La aproximación hacia la aeronave se realizará agachados.
- Al acceder, se realizará siempre por la parte delantera de la aeronave.
- Se mantendrá en todo momento el contacto visual con el piloto.
- En estacionamiento en laderas, se accederá hacia arriba y se saldrá hacia abajo.
- No fumar en un radio de acción de 30 metros.
- No tocar ni agarrarse a ningún dispositivo, o parte exterior de la aeronave.
- El rescate o traslado aéreo, será efectivo si se realiza con la diligencia y precaución necesarias por parte de los intervinientes.

Partiendo de la base de que cada accidente posee un formato singular y complejo, es difícil reflejar una posible situación real. Se realizarán las operaciones de aproximación al helicóptero teniendo la precaución de las zonas de peligro.

Las fuertes corrientes de aire generadas por las hélices del helicóptero pueden mover violentamente cualquier elemento ligero que esté en el radio de acción de la aeronave. Es de vital importancia que los rescatadores lleven el EPI adecuado para trabajar en presencia del helicóptero.

## **10. Evaluación Post accidente.**

En los informes que se confeccionen no se deberá incluir información relativa a los diagnósticos médicos o sanitarios, ni valoraciones sobre el estado de salud de las víctimas, ya que la misma es competencia de los servicios sanitarios, debiendo reflejar únicamente una descripción genérica y estado de gravedad de la misma; ileso, leve, grave o fallecido, según la información facilitada por los servicios sanitarios.

De la misma forma no se reseñará ninguna valoración subjetiva de las causas del accidente, ni en la forma que se produjo.

Posteriormente si se estima necesario, se realizará una reunión conjunta o individualizada con los equipos que han actuado en el accidente.

## **11. Publicidad y mantenimiento del plan.**

Los organismos firmantes se comprometen a dar la publicidad interna, difusión y formación del presente Plan de Actuación entre su personal, y a mantener las reuniones de coordinación conjuntas que sean necesarias para el mantenimiento de este documento y para la resolución de los problemas e incidencias acaecidas durante

las intervenciones, así como acordar los debriefings conjuntos en los casos que se considere conveniente.

La materialización de las actuaciones conjuntas verificará el correcto funcionamiento del plan.

Los organismos que integran el presente plan establecerán como órgano de seguimiento, revisión y actualización del Plan de Actuación Conjunta, una Comisión Técnica paritaria formada por dos componentes de cada uno de los servicios, designada por la Dirección de las entidades implicadas, que se reunirá con una periodicidad mínima anual. En caso de observarse disfuncionalidades de actuación, se convocará de forma extraordinaria la citada Comisión Técnica que deberá ser solicitada por escrito con una antelación de veinte días hábiles por cualquier servicio de emergencia integrado en este Plan.

Por último, y al margen de la titularidad competencial de cada emergencia, los servicios integrantes se comprometen a colaborar en la resolución conjunta de emergencias.

Y para que conste, se firma el Plan de Actuación Conjunta en Accidentes de Tráfico, con los representantes a nivel provincial del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia, del Consorcio Provincial de Bomberos y por el Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad Valenciana.

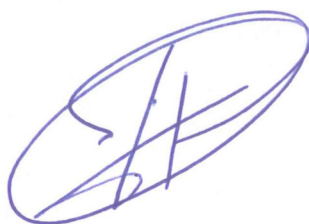
En Valencia, 06 de mayo de 2019.

Subsector de Tráfico  
de la Guardia Civil de  
Valencia



Domingo Bonilla Blas  
Capitán

Consorcio Provincial de  
Bomberos de Valencia



José Miguel Basset Blesa  
Inspector Jefe

Servicio de Emergencias  
Sanitarias de la  
Comunidad Valenciana



Pere Herrera de Pablo  
Director

**12. ANEXO I: Distribución y direcciones de los servicios de emergencias actuantes.**

<b>Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de Valencia</b>			
Calle Tirig, 1 46020 Valencia			
<b>UNIDAD</b>	<b>DIRECCIÓN</b>	<b>TELÉFONO</b>	<b>EMAIL</b>
<b>Subsector de Tráfico de Valencia</b>	C/ Tirig, 1 46020	963695833	v-sst-valencia@guardiacivil.org
		963896500	v-sst-valencia-traffic-atestados@guardiacivil.org
<b>COTA Valencia</b> <small>(Central Operativa de Tráfico de Valencia)</small>	C/Calamocha, 4 46007 Valencia	963695899 Extensi 1 24 horas	v-sst-valencia-cota@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Valencia A</b>	Paseo de Cantarranas, 3 46024 Valencia	963243626	v-dtt-valenciaa@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Valencia B</b>	C/ Tirig, 1 46020 Valencia	963695833 963896500	v-dtt-valenciab@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Gandía</b>	Avda. del Mar, 9 46701 Gandía	962874143	v-dtt-gandia@guardiacivil.org v-dtt-gandia-traffic-atestados@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Xátiva</b>	C/ Académico Maravall, 17 46800 Xátiva	962274130	v-dtt-xativa@guardiacivil.org v-dtt-xativa-traffic-atestados@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Requena</b>	C/ Rafael Duyos, 2 46340 Requena	962300483	v-dtt-requena@guardiacivil.org v-dtt-requena-traffic-atestados@guardiacivil.org
<b>Destacamento de Tráfico de Alzira</b>	C/ Mayor Santa María, 1 46600 Alzira	962419704	v-dtt-alzira@guardiacivil.org

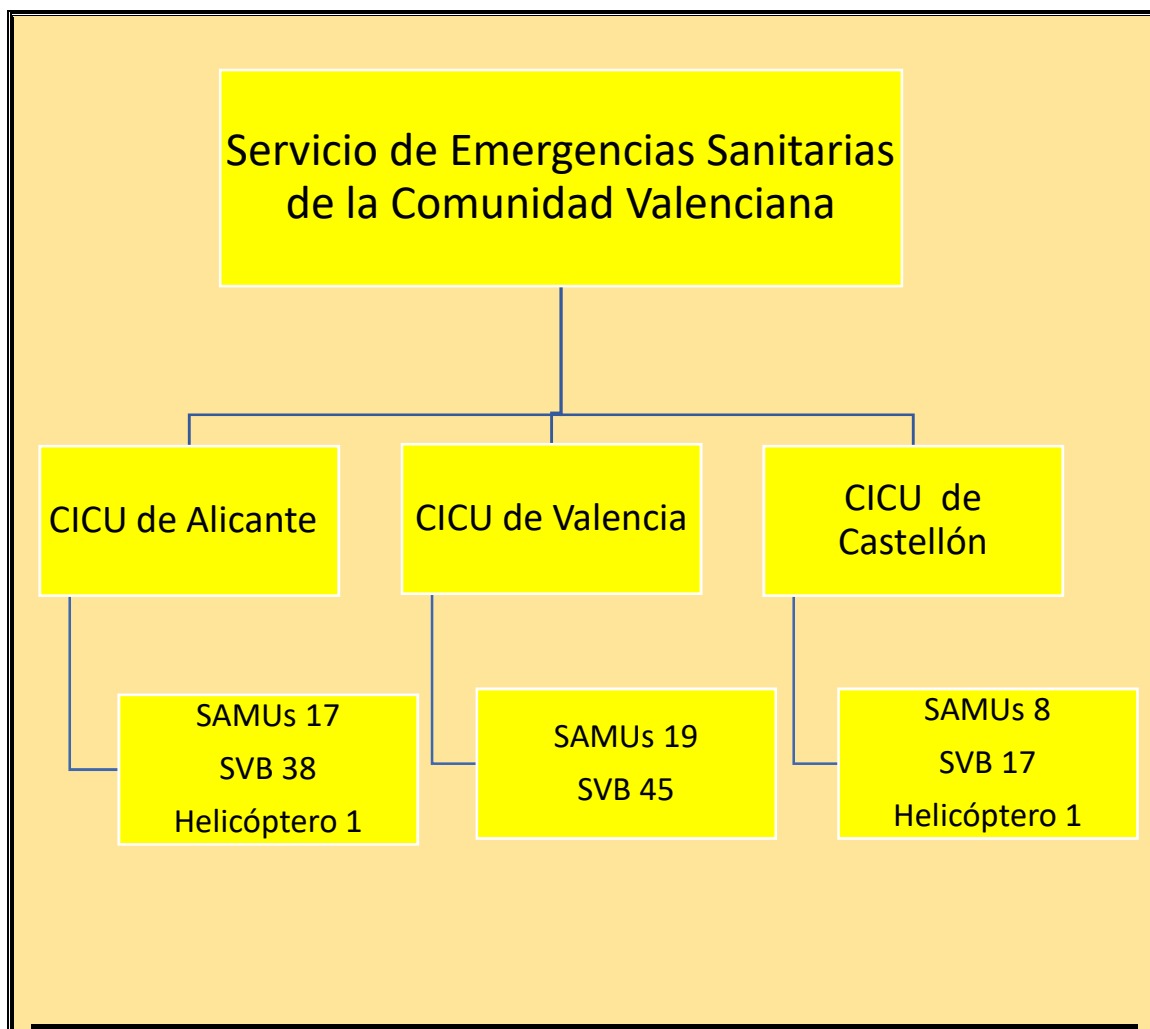
# Consortio Provincial de Bomberos de Valencia



**Consorcio Provincial de Bomberos de Valencia**

<u>CÓDIGO</u>	<u>Parque</u>	<u>Tipo Parque</u>	<u>Dirección</u>	<u>Código Postal</u> 46.009 Valencia
001	CENTRAL	OFICINAS	Camino de Moncada, 24.	Valencia
101	SAGUNT	PRINCIPAL	Pol. Sepes, Av. B. Franklin, s/n.	CP. 46.500
102	POBLA FARNALS	AUXILIAR	P. I. Pobla de Farnals, Carrer Bombers s/n	CP. 46.137
103	MONCADA	AUXILIAR	Polígono 4 parc. 195	CP. 46.113
201	PATERNA	PRINCIPAL	C. Gijón,5 - Pol. Ind. Fuente del Jarro	CP. 46.980
202	BURJASSOT	AUXILIAR	C. Fernando Martí, 28	CP. 46.100
203	L'ELIANA	AUXILIAR	C. Les Taules, s/n	CP. 46.183
204	CHELVA	VOLUNTARIOS	Pol. La Gitana s/n	CP. 46.176
205	TITAGUAS	VOLUNTARIOS	Polígono los Morales s/n	CP. 46.178
301	TORRENT	PRINCIPAL	Carretera Torrent-Picanya s/n,	CP. 46.900
302	SILLA	AUXILIAR	Avda. Alboraiç, s/n.	CP. 46.460
303	CATARROJA	AUXILIAR	Pol. Ind. BONY C/ 31	CP. 46.470
401	GANDÍA	PRINCIPAL	Pol. Ind. Alcodar, c/ Ullals, 2	CP. 46.700
402	CULLERA	AUXILIAR	C. Ruzafa, 68	CP. 46.400
403	OLIVA	AUXILIAR	Ctra. Oliva-Pego, s/n.	CP. 46.780
501	ALZIRA	PRINCIPAL	Pol. C/ Ronda dels Tintorers Polígono Industrial nº1 parcelas B y C	CP. 46.600
502	XÁTIVA	AUXILIAR	Pol. Ind.Camí L'Estret s/n.	CP. 46.800
503	ONTINYENT	AUXILIAR	Avda. Textil, s/n.	CP. 46.870
504	NAVARRÉS	VOLUNTARIOS	Carretera Playamonte- s/n.	CP. 46.823
505	VALLADA	VOLUNTARIOS	C/Cami de la Garba, nº 1.	CP. 46.691
601	REQUENA	PRINCIPAL	Pol. Ind. el Romeral, s/n.	CP. 46.340
602	CHIVA	AUXILIAR	Pol. Ind. la PAHILLA	CP. 46.370
603	AYORA	VOLUNTARIOS	Pol. Ind. San Antolín, s/n.	CP. 46.620
604	COFRENTES	VOLUNTARIOS	Ctra. Casas Ibáñez, s/n.	CP. 46.625
605	SINARCAS	VOLUNTARIOS	Camino, de Los Lobos, s/n	CP. 46.320

**Servicio de Emergencias Sanitarias de la Comunidad  
Valenciana  
(SES-CV)**



13. ANEXO II: Procedimiento unificado de rescate en accidentes de tráfico.

PROCEDIMIENTO UNIFICADO DE RESCATE EN ACCIDENTES DE TRÁFICO					
FASE	OBJETIVO	ACTUACIONES A REALIZAR	OBJETIVO DEFINIDO		
Acciones previas: Información inicial del accidente, movilización, información complementaria durante el trayecto, confirmación de datos y presencia de otros recursos (sanitarios, FF.CC. de Seguridad...)					
<b>PLAN DE ACTUACIÓN CONJUNTA</b>	<b>FASE 1 ATENCIÓN INICIAL A LA VÍCTIMA</b>	Escenario seguro de trabajo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Emplazamiento seguro del vehículo</li> <li>Zonificación del escenario</li> <li>Reconocimiento                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Exterior</li> <li>Interior</li> </ul> </li> <li>Prioridades iniciales</li> <li>Control de riesgos</li> <li>Estabilización                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Emergencia</li> <li>Manual</li> <li>Completa</li> </ul> </li> <li>Creación espacio acceso. Valoración ABCDE – Cuidados Emergencia</li> </ul>	El Mando de Bomberos dispondrá de toda la información real del estado de la víctima: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Constantes vitales                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estable</li> <li>- Inestable</li> </ul> </li> <li>• Nivel de conciencia (Escala AVDN)                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- Consciente</li> <li>- Inconsciente</li> </ul> </li> </ul> Se informará del tipo de nivel de atrapamiento (mecánico, físico 1, físico 2)	
		Determinar un plan de excarcelación acorde con el estado de la víctima (valoración adicional del entorno):	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Plan de Emergencia</li> <li>• Plan A salida segura</li> <li>• Plan B salida rápida</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gestión de cristales                             <ul style="list-style-type: none"> <li>Maniobra</li> <li>Manipulación</li> </ul> </li> <li>Destapizado de zonas de corte</li> <li>Utilización de herramientas. Corte, separación, desplazamiento elevación.</li> <li>Protección de zonas cortantes o peligrosas</li> <li>Reestabilización del escenario</li> </ul>	El Mando decide <u>planes a realizar</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• <u>Plan de Emergencia</u>: Espacio mínimo para extracción controlada por manipulación</li> <li>• <u>Plan A</u>: Gran espacio exterior e interior para extracción controlada en tabla con la menor angulación según el plano sagital de la víctima</li> <li>• <u>Plan B</u>: Mínimo espacio exterior y gran espacio interior para extracción controlada en tabla con la menor angulación según el plano sagital de la víctima</li> </ul>
		Extraer a la/s víctima/s del vehículo accidentado con la mayor seguridad posible sin transmitirle movimientos adversos durante la manipulación	<ul style="list-style-type: none"> <li>Informar de la situación clínica y lesiones al resto del equipo.</li> <li>Controlar lesiones principales en la manipulación.</li> <li>Posicionamiento adecuado de los intervinientes para manipular a la víctima.</li> <li>Extracción mediante tablero espinal</li> </ul>	Todos los intervinientes conocen las tres <u>claves de la extracción</u> : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Posicionamiento: De los intervinientes</li> <li>• Comunicación: De las acciones</li> <li>• Coordinación: En los movimientos</li> </ul>	
<b>Acciones finales:</b> Reconocimiento perimetral, recogida de datos, limpieza de calzada, recuperación de material y acciones de vuelta a la normalidad y debriefing					



#### 14. ANEXO III: Red de comunicaciones.

### COMUNICACIONES

#### Aviso y movilización de los recursos. Procedimiento interno

AVISO 112-CV	Terminales COORD-COM	COTA	Subsector de Tráfico de la Guardia Civil. ATGC.
		CCC	Consortio Provincial de Bomberos de Valencia. BCV.
		CICU	Servicio de Emergencias Sanitarias CV. SES-CV.

#### Trayecto al lugar del accidente

AVISO 112-CV	Terminales COORD-COM	COTA	Red Sirdee		ATGC
		CCC	RED COMDES	Grupo de coordinación BCV-SES V01-112	BCV
		CICU			SES

Se mantiene los grupos de comunicaciones ordinarios de trabajo establecidos en cada Servicio

#### En el lugar del accidente

AVISO 112-CV	Terminales COORD-COM	COTA	Red Sirdee		ATGC
		CCC	RED COMDES	Grupo de coordinación BCV-SES V01-112	BCV
		CICU			SES

Las comunicaciones operativas serán individualizadas de cada servicio según su procedimiento de comunicación. La coordinación entre Servicios será in situ entre los mandos respectivos.

## 15. ANEXO IV: Croquis de la ubicación de los vehículos.

### 1. PICTOGRAMAS.

	Señal de advertencia de peligro (P-50). Otros peligros.
	Señal de prohibición o restricción (R-305). Adelantamiento prohibido.
	Señal de prohibición o restricción (R-301). Velocidad máxima a 60 Km/h.
	Señal de advertencia de peligro (P-17 a.). Estrechamiento de calzada por la derecha.
	Señal de advertencia de peligro (P-17 b.). Estrechamiento de calzada por la izquierda.
	Elementos de balizamiento (conos). En horario nocturno con alumbrado intermitente.
	Vehículo patrulla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC)
	Agente de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC).
	Vehículos de bomberos.
	Bombero.
	Vehículo de servicios sanitarios. Ambulancia.
	Vehículo del servicio de conservación y limpieza de carretera.
	Vehículos accidentados.

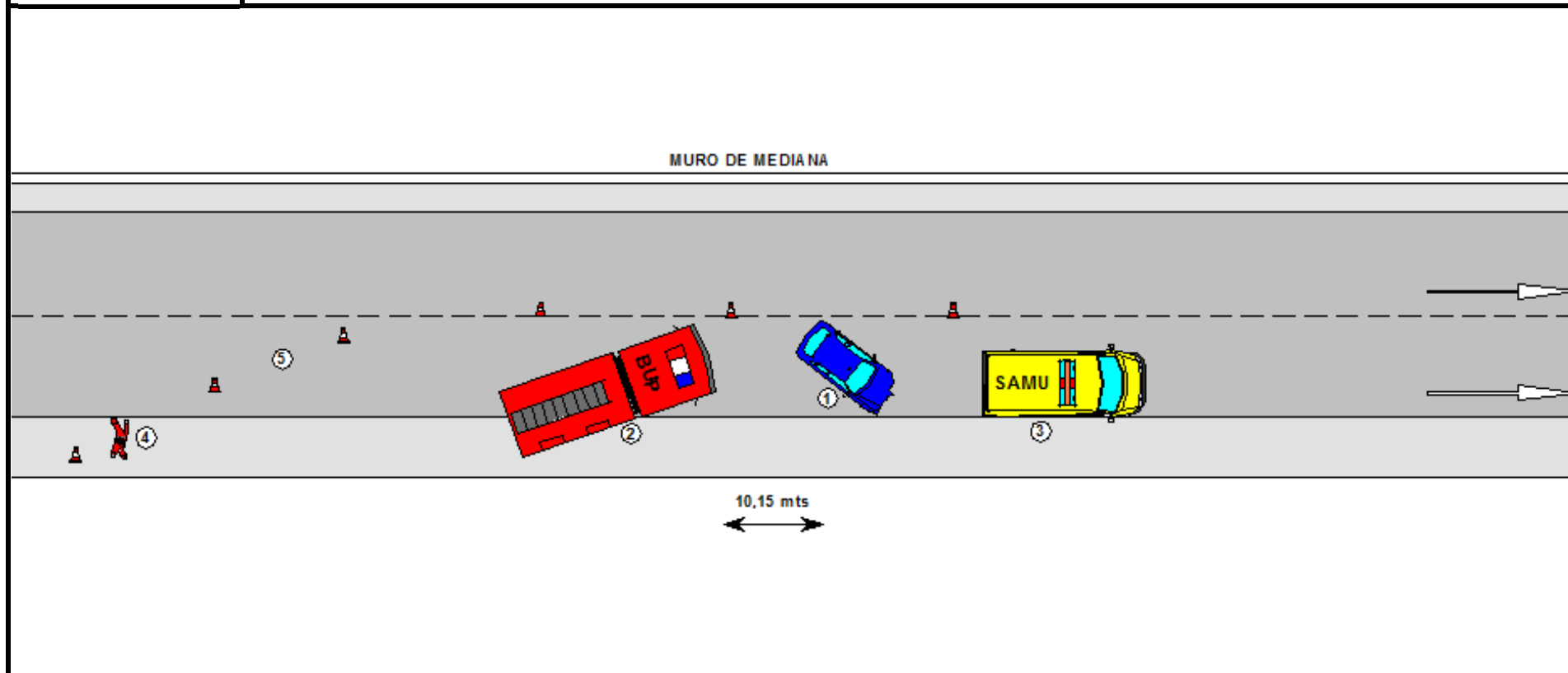
## 2. CROQUIS DE LA UBICACIÓN DE LOS VEHICULOS.

En función de la situación y tipo de vía en la que se encuentre el accidente de circulación, bajo la premisa de seguridad del interviniente y la zona caliente del escenario final, se definen y representan los siguientes modelos tipo. Amén de otras características no definidas que la posición de los servicios a intervenir, se adecuará según las circunstancias sobrevenidas bajo la anterior premisa.

- **CROQUIS 1.a:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril derecho. Sin presencia de la ATGC.
- **CROQUIS 1.b:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril derecho. Presencia todos los Servicios.
- **CROQUIS 2.a:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril central. Sin presencia de la ATGC.
- **CROQUIS 2.b:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril central. Presencia todos los Servicios
- **CROQUIS 3.a:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril izquierdo. Sin presencia de la ATGC.
- **CROQUIS 3.b:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril izquierdo. Presencia todos los Servicios.
- **CROQUIS 4.a:** Vías de doble sentido. Uno en cada sentido. Accidente en carril derecho. Sin presencia de la ATGC.
- **CROQUIS 4.b:** Vías de doble sentido. Uno en cada sentido. Presencia todos los Servicios.
- **CROQUIS 5.a:** Vías de doble sentido. Uno en cada sentido. Accidente en carril izquierdo, sentido contrario a la marcha. Sin presencia de ATGC.
- **CROQUIS 5.b:** Vías de doble sentido. Uno en cada sentido. Accidente en carril izquierdo, sentido contrario a la marcha. Presencia todos los Servicios.
- **CROQUIS 6.a:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Corte total de carriles. Sin presencia ATG.
- **CROQUIS 6.b:** Vías de sentido único con dos o más carriles de circulación. Corte total de carriles. Presencia de todos los Servicios.
- **CROQUIS 7.a:** Vías de doble sentido. Uno o varios en cada sentido, Corte total de la circulación. Sin presencia de la ATGC.
- **CROQUIS 7.b:** Vías de doble sentido. Uno o varios en cada sentido. Corte total de carriles. Presencia de todos los Servicios.



## Croquis (1.a): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril derecho. Sin presencia de la ATGC.



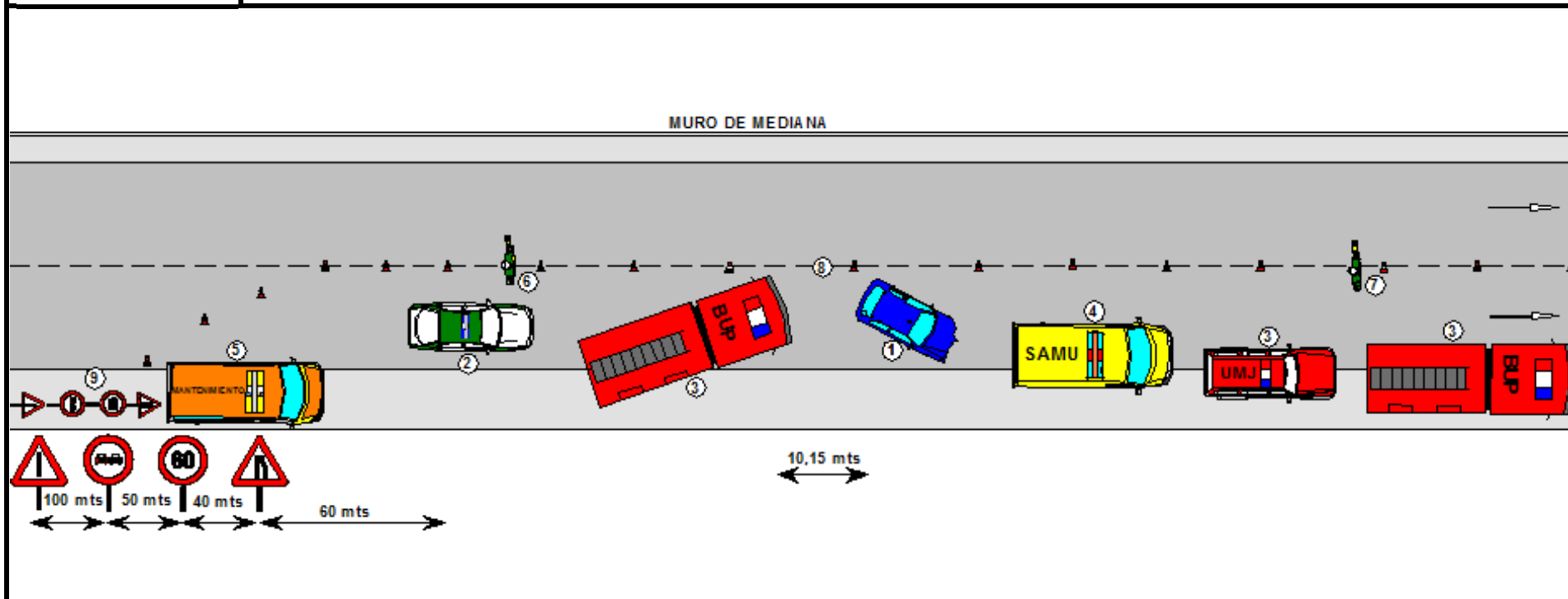
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio al vehículo accidentado.

- 3) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 4) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 5) Zona balizada delimitando el accidente.



## Croquis (1.b): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril derecho. Presencia de todos los servicios.



### LEYENDA:

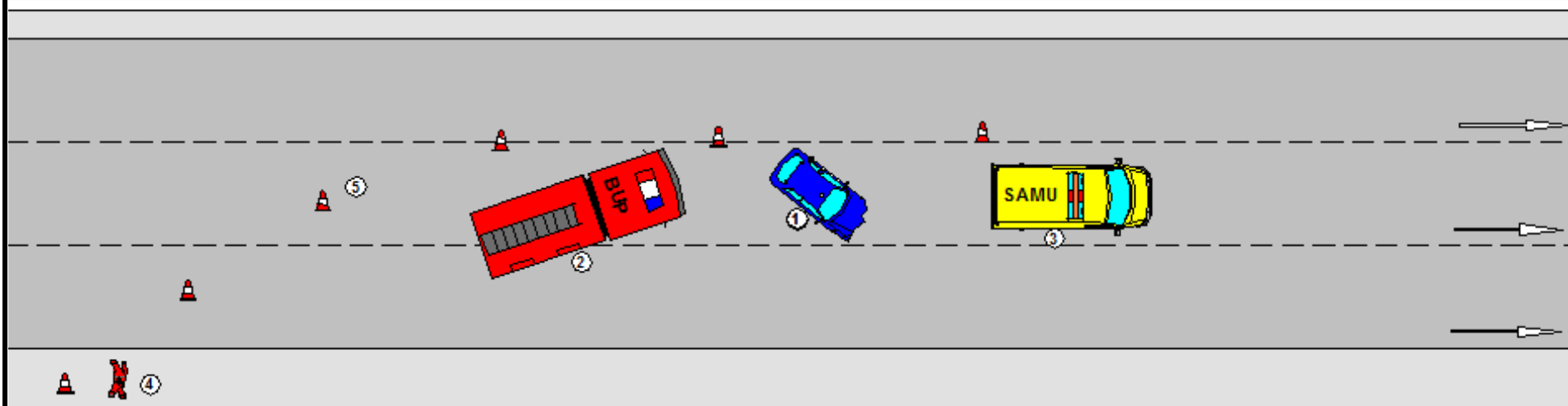
- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.
- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Vehículo de conservación y limpieza de carreteras señalizando el accidente.

- 6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.
- 7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.
- 8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.
- 9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce el mismo.



## Croquis (2.a): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente carril central. Sin presencia de la ATGC.

MURO DE MEDIANA



10,15 mts

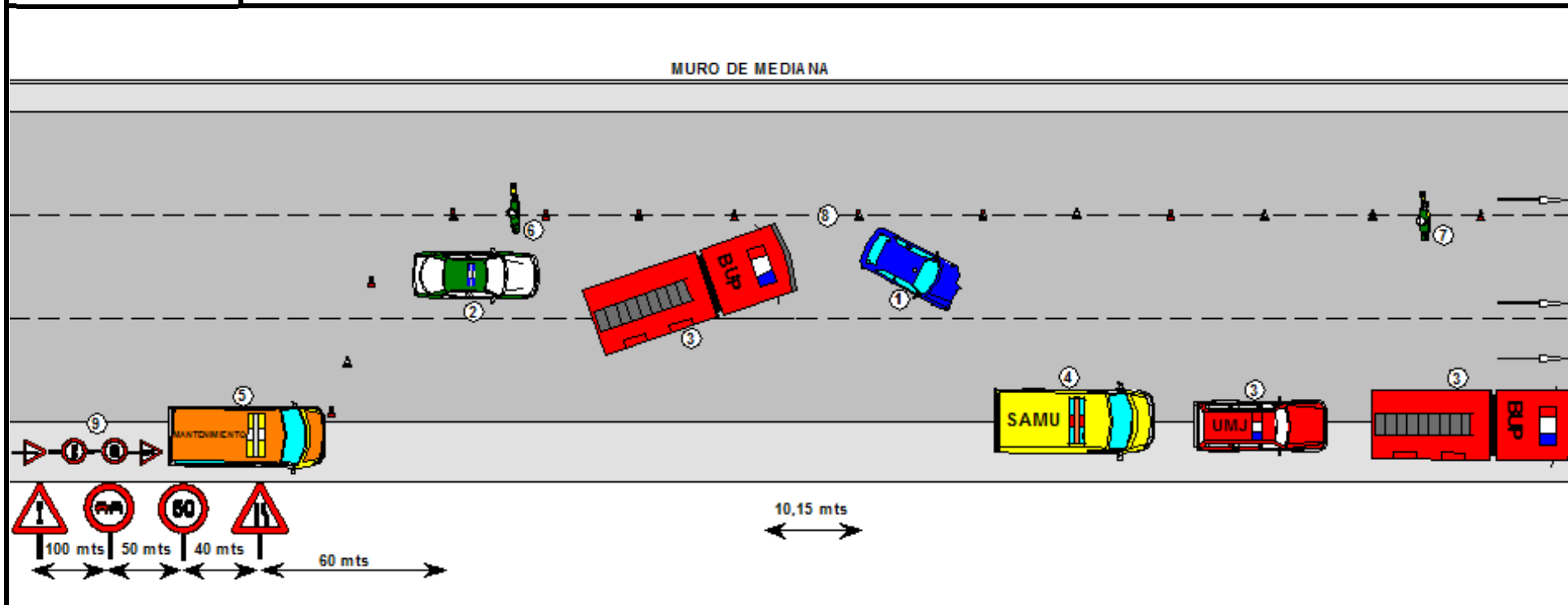
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio al vehículo accidentado.

- 3) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 4) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 5) Zona balizada delimitando el accidente.



## Croquis (2.b): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente carril central. Presencia de todos los servicios.



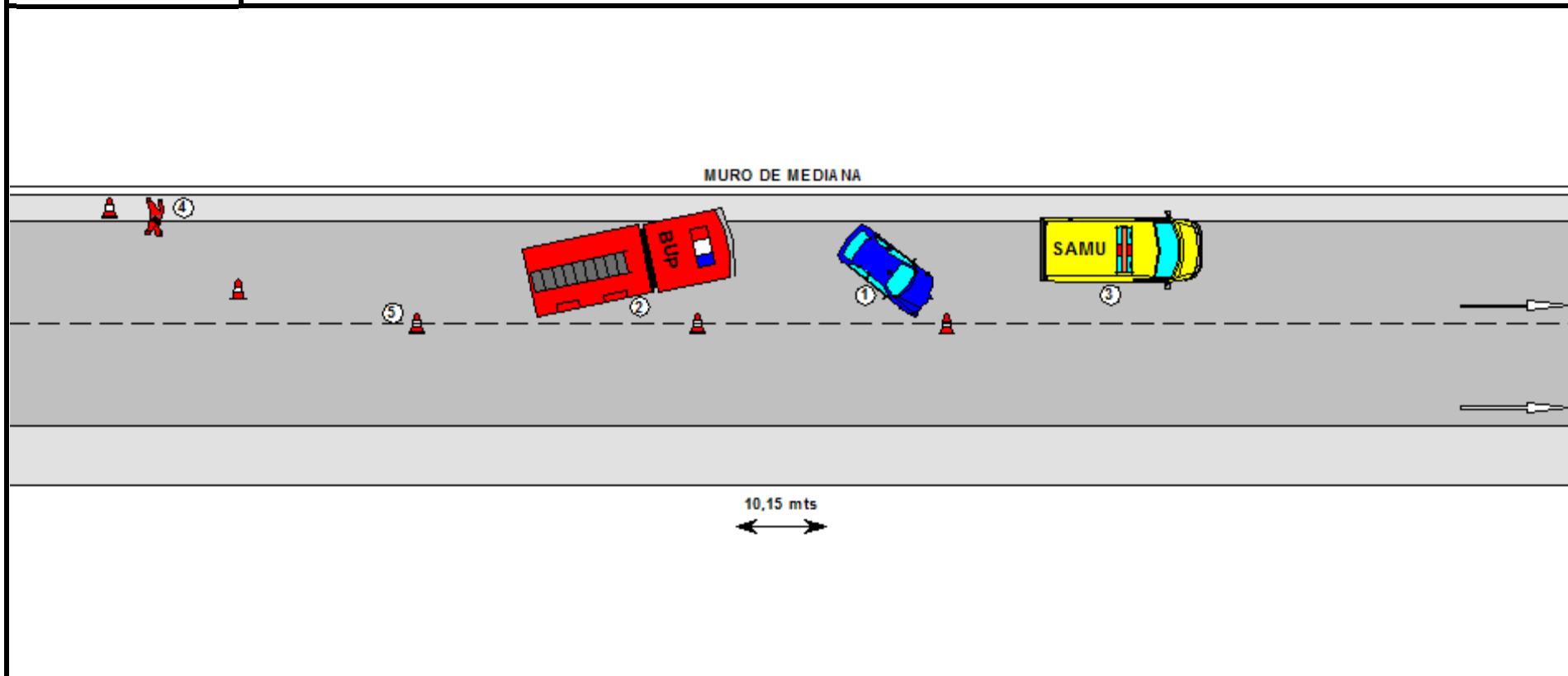
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.
- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Vehículo de conservación y limpieza de carretera señalado el accidente.

- 6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.
- 7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.
- 8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.
- 9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce.



### Croquis (3.a): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente carril izquierdo. Sin presencia de la ATGC.



#### LEYENDA:

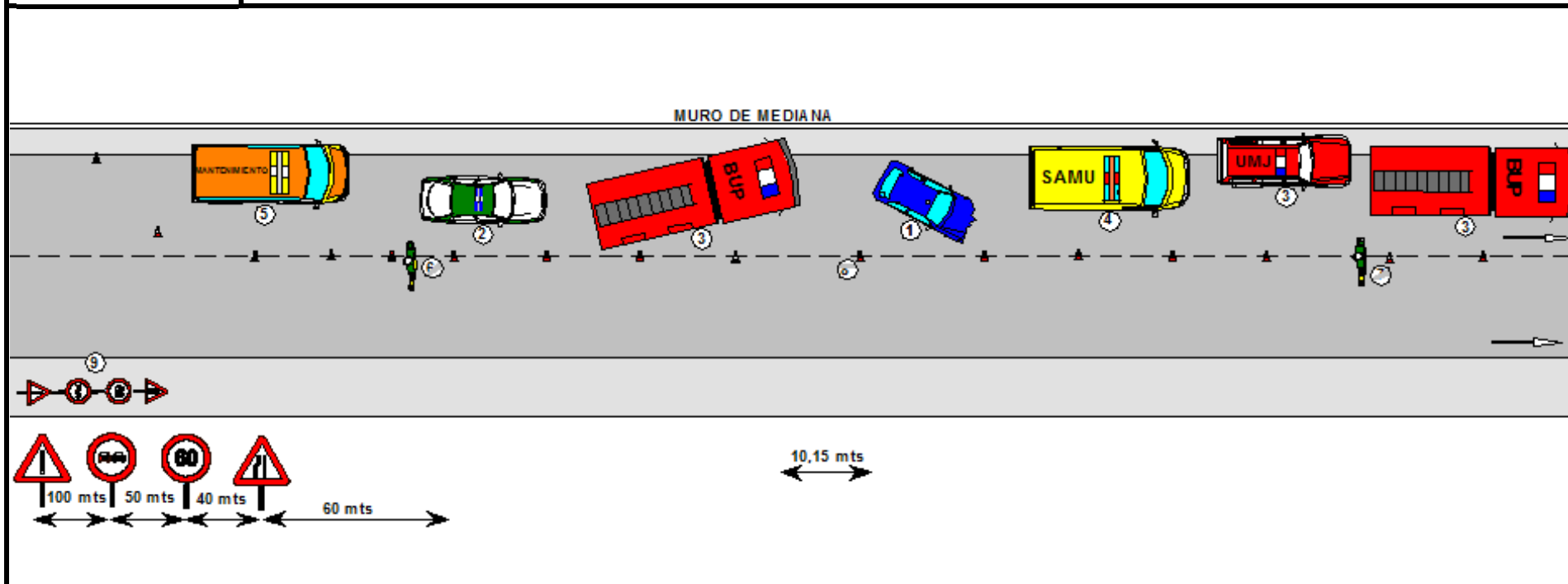
- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio al vehículo accidentado.

- 3) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 4) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 5) Zona balizada delimitando el accidente.





## Croquis (3.b): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Accidente en carril izquierdo. Presencia de todos los servicios.



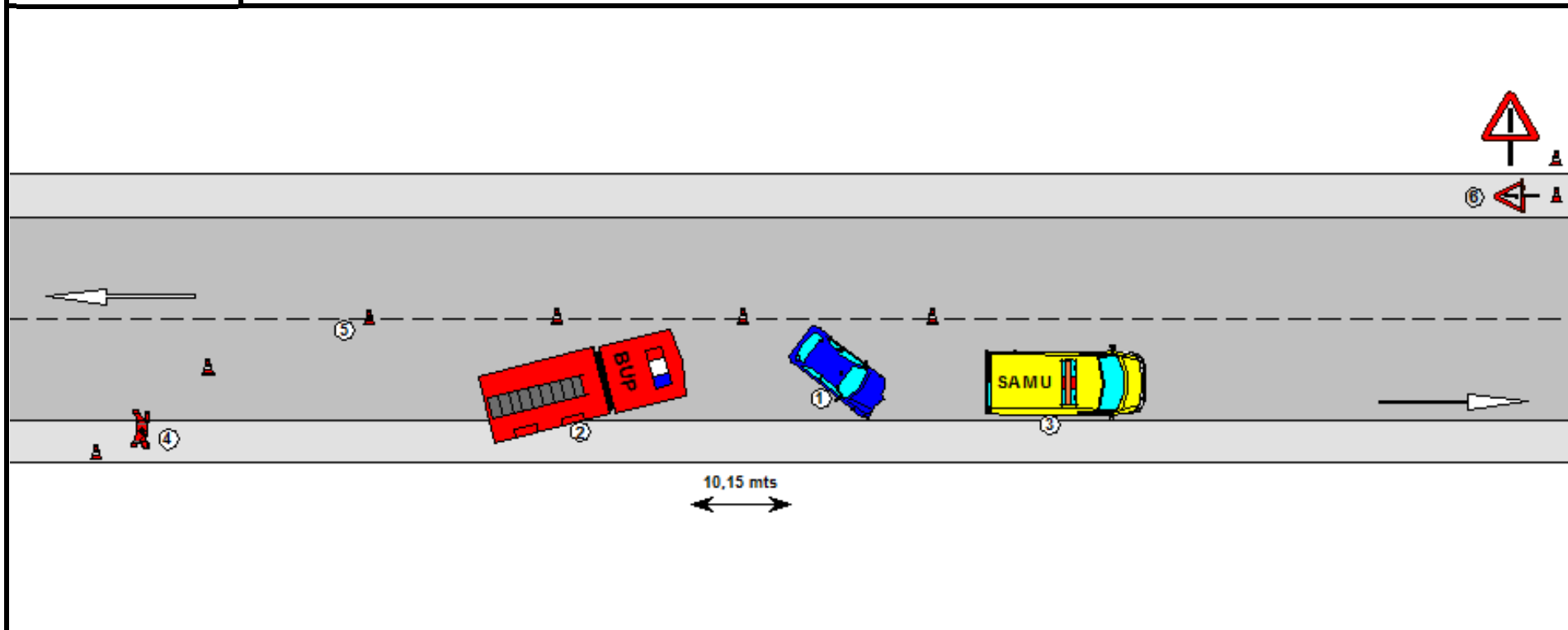
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.
- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Vehículo de conservación y limpieza de carretera señalizado el accidente.

- 6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.
- 7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.
- 8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.
- 9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce.



## Croquis (4.a): Vía de doble sentido de circulación. Accidente en carril derecho. Sin presencia de ATGC.



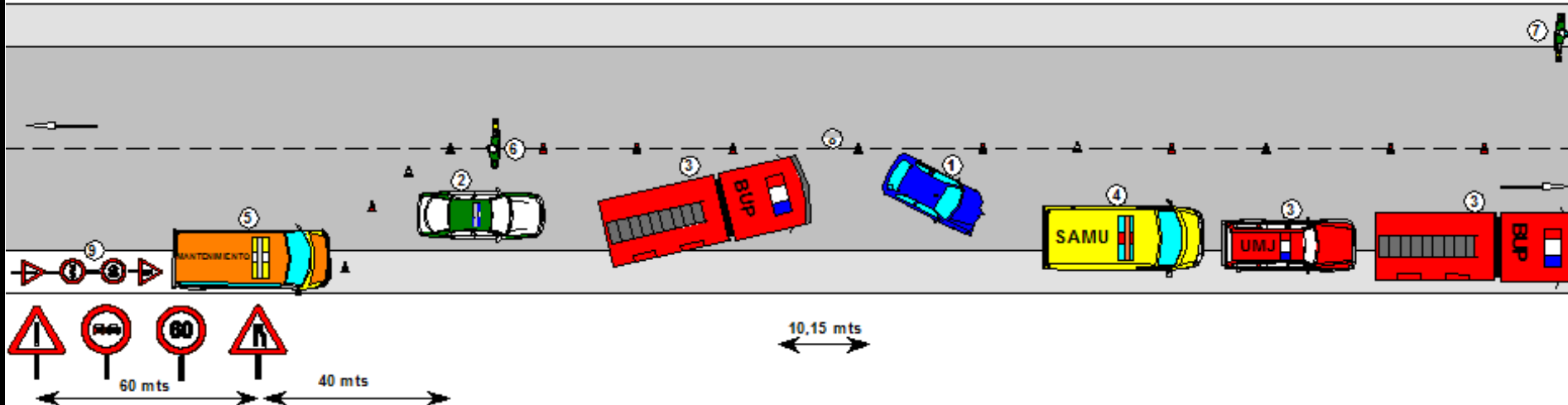
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio al vehículo accidentado.

- 3) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 4) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 5) Zona balizada delimitando el accidente.
- 6) Señal de "peligro indefinido" y cono, en caso de no existir efectivo de bomberos señalizando.



## Croquis (4.b): Vía de doble sentido de circulación. Accidente en carril derecho. Presencia de todos los servicios.



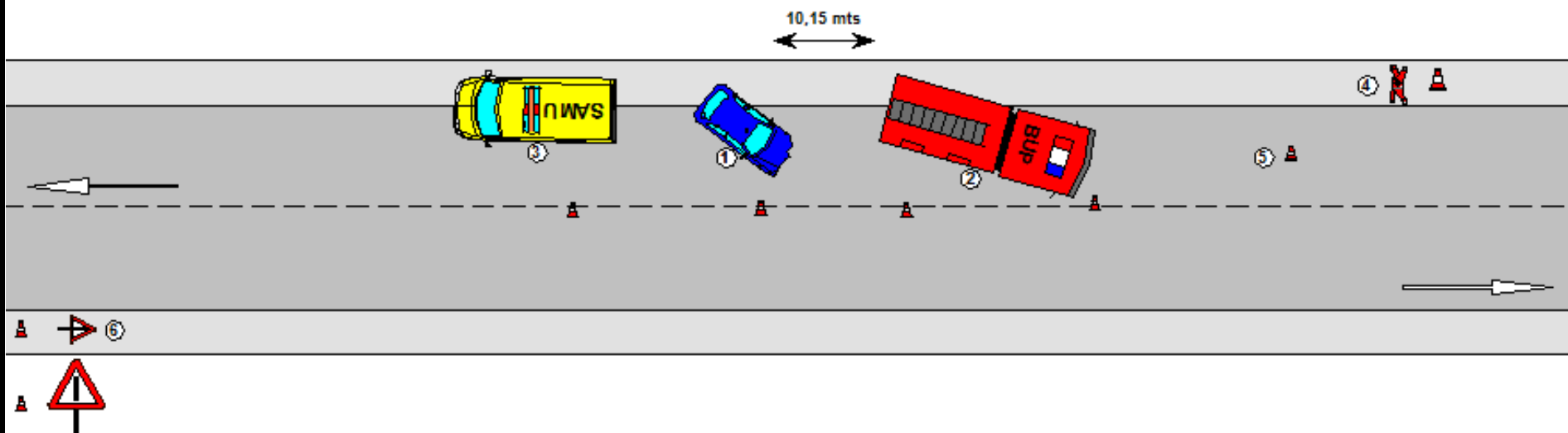
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.
- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Vehículo de conservación y limpieza de carretera señalado el accidente.

- 6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.
- 7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.
- 8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.
- 9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce.



## Croquis (5.a): Vía de doble sentido de circulación. Accidente en carril izquierdo. Sin presencia de ATGC.



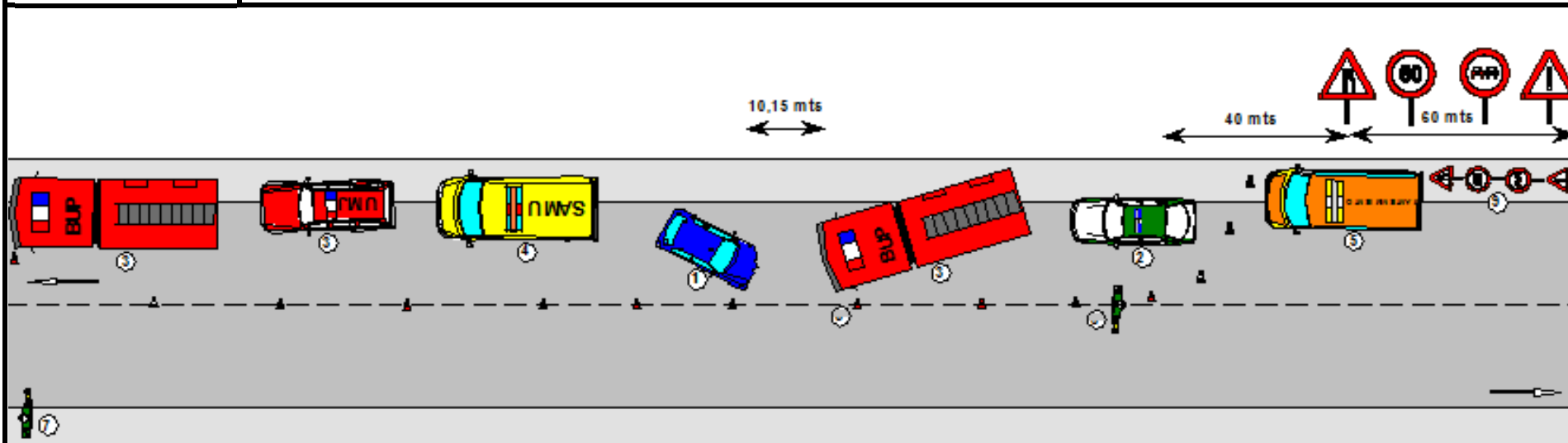
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado.
- 2) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio al vehículo accidentado.

- 3) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 4) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 5) Zona balizada delimitando el accidente.
- 6) Señal de "peligro indefinido" y como en caso de no ser señalizado el accidente por efectivo de bomberos.



## Croquis (5.b): Vía de doble sentido de circulación. Accidente en carril izquierdo. Presencia de todos los servicios.

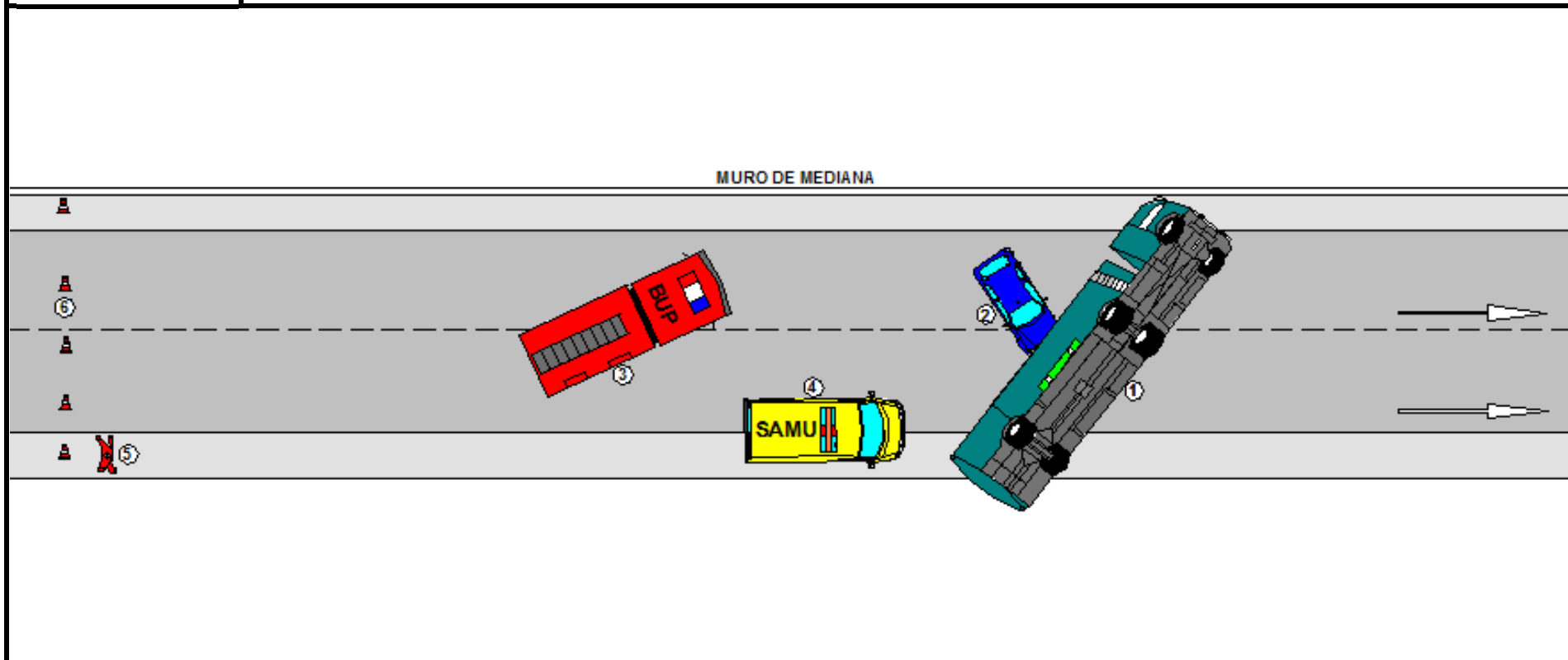


### LEYENDA:

- |   |   |
|---|---|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Vehículo accidentado.</li> <li>2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.</li> <li>3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.</li> <li>4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.</li> <li>5) Vehículo de conservación y limpieza de carretera señalado el accidente.</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.</li> <li>7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.</li> <li>8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.</li> <li>9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce.</li> </ol> |
|---|---|



## Croquis (6.a): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Corte total de carriles. Sin presencia de ATGC.



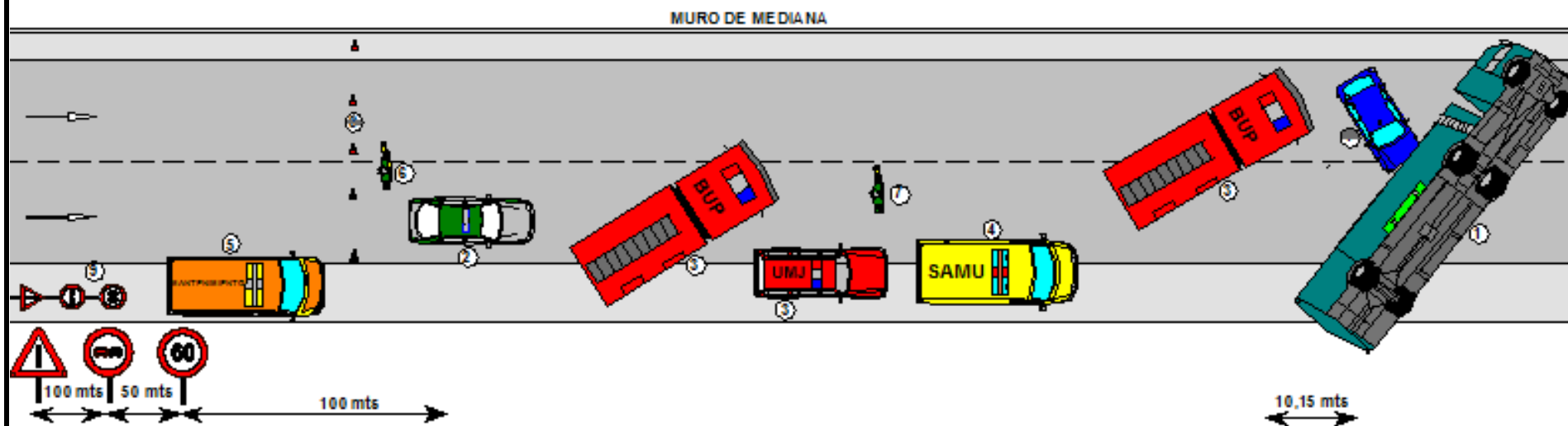
### LEYENDA:

- 1) Vehículo accidentado (volcado sobre su lateral izquierdo).
- 2) Vehículo accidentado sobre sus ruedas.
- 3) Vehículo bomberos dando protección y auxilio a los vehículos accidentados.

- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 6) Zona balizada delimitando el accidente.



## Croquis (6.b): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Corte total de carriles. Presencia de todos los servicios.



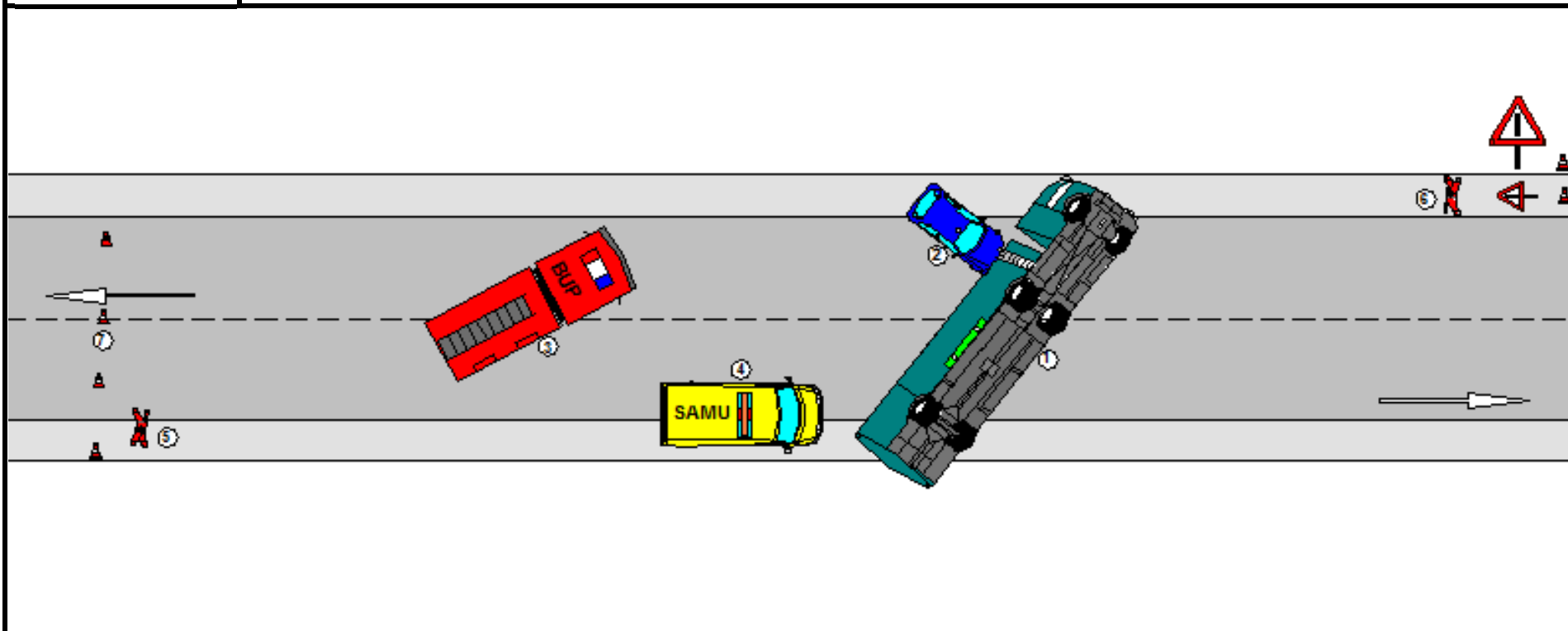
### LEYENDA:

- 1) Vehículos accidentados.
- 2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.
- 3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.
- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Vehículo de conservación y limpieza de carreteras señalado el accidente.

- 6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.
- 7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.
- 8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.
- 9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce el mismo.



## Croquis (7.a): Vía de doble sentido de circulación. Corte total de carriles. Sin presencia de ATGC.



### LEYENDA:

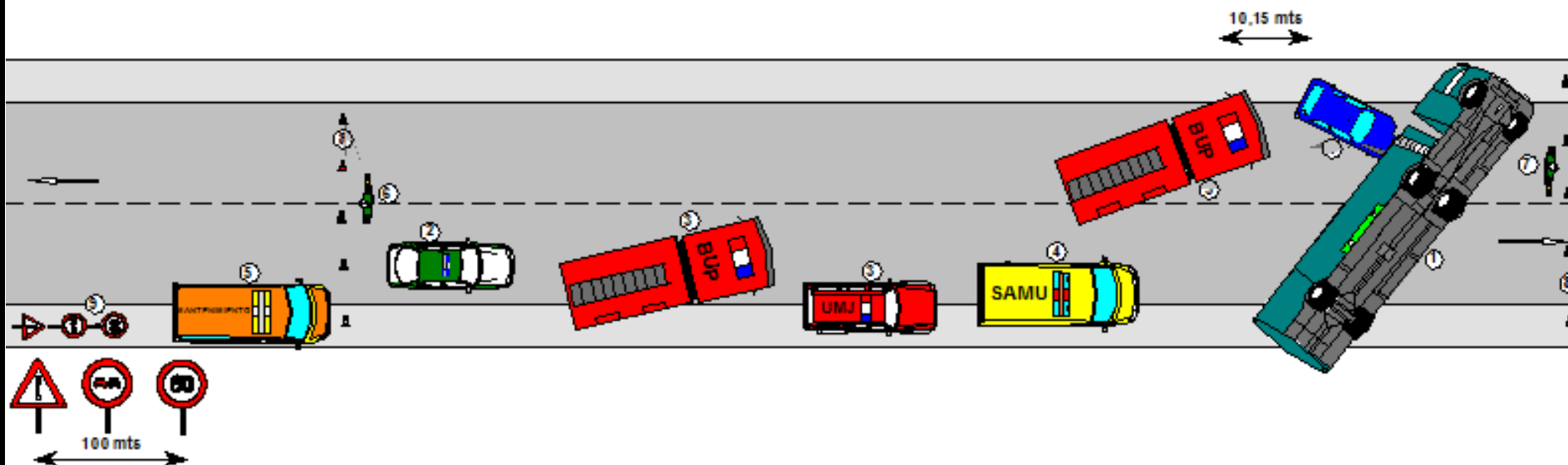
- 1) Vehículo accidentado (volcado sobre su lateral izquierdo).
- 2) Vehículo accidentado sobre sus ruedas.
- 3) Vehículo de bomberos dando protección y auxilio a los vehículos accidentados.

- 4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.
- 5) Efectivos de bomberos señalizando en el sentido en que se produce el accidente.
- 6) Efectivo de bomberos señalizando en el sentido contrario al accidente, o bien señal de "peligro indefinido" y cono.
- 7) Zona balizada delimitando el accidente.





## Croquis (7.b): Vía de sentido único con dos o más carriles de circulación. Corte total de carriles. Presencia de todos los servicios.



### LEYENDA:

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1) Vehículos accidentados.</li> <li>2) Vehículo de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.</li> <li>3) Vehículos de bomberos según procedimiento de intervención.</li> <li>4) Ambulancia próxima a las personas lesionadas.</li> <li>5) Vehículo de conservación y limpieza de carreteras señalado el accidente.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>6) Agente de la ATGC regulando el tráfico.</li> <li>7) Agente de la ATGC regulando el tráfico, recogiendo pruebas y manifestaciones.</li> <li>8) Zona balizada delimitando los vehículos accidentados, de emergencias y personal interviniente.</li> <li>9) Señalización circunstancial del accidente en el sentido en el que se produce el mismo.</li> </ul> |
|--|--|

## 16. ANEXO V: Intervención y ubicación del helicóptero

### Las señales a indicar a los pilotos

No aterrizar	Agite los brazos desde una posición horizontal lateral, hasta otra posición vertical por encima de su cabeza.	
Mantenerse en el aire	Coloque los brazos por encima de su cabeza, extendidos, con los puños cerrados.	
Desplazarse hacia la izquierda	Extienda los brazos horizontalmente hacia sus lados. Mientras mantiene el brazo derecho en posición horizontal, levante el brazo izquierdo a un punto por encima de su cabeza.	
Desplazarse hacia la derecha	Extienda los brazos horizontalmente hacia sus lados. Mantenga su brazo izquierdo en la posición horizontal y mientras tanto lleve su brazo derecho hacia arriba hasta un punto por encima de su cabeza.	
Mover la cola del helicóptero hacia la izquierda o hacia la derecha	Extienda los brazos en forma horizontal hacia delante de su cuerpo, con las palmas de las manos juntas. Sin separar los pies uno del otro, haga girar los hombros y la parte superior de su cuerpo en la dirección hacia la que debe moverse la cola del helicóptero.	
Avanzar hacia adelante	Mantenga sus brazos al frente. Mueva las manos y los antebrazos con un movimiento que haga pensar que tira algo.	
Retroceder	Extienda los brazos al frente con las manos en alto y las palmas hacia el frente del helicóptero. Mueva los brazos y las manos en un movimiento como para empujar algo.	
Descender	Extienda los brazos horizontalmente hacia los lados. Mantenga las palmas vueltas hacia abajo. Mueva los brazos hacia abajo pausadamente. Cuando un patín tome contacto con tierra mantenga el brazo correspondiente horizontalmente, moviendo el otro hasta que tome contacto.	
Ascender	Extienda los brazos en forma horizontal hacia los lados, con las palmas vueltas hacia arriba. Mueva los brazos hacia arriba pausadamente.	
Aterrizar (contacto de patines)	Cruce los brazos al frente y apunte con los dedos hacia la tierra.	
Operaciones izada de	NO IZAR	Brazos en posición horizontal, manos cerradas con los pulgares hacia abajo.
	IZAR	Brazos elevados por encima de la horizontal y pulgares dirigidos hacia arriba.

