



FICHA TÉCNICA

NOÇÃO DE ACIDENTE E INCIDENTE

Níveis GDE

Nível 1 - Nível Atitudinal

Temas Transversais

Tema 1 - Conhecimento de si próprio como Condutor;

Tema 2 - Atitudes e Comportamentos

Síntese informativa

- Causas e consequências dos acidentes rodoviários
- Noção de incidente, acidente e quase acidente
- Tipos de acidentes
- Noção de investigação de acidentes

SUGESTÕES DE OPERACIONALIZAÇÃO

FORMAÇÃO TEÓRICA

Nível 1 - Nível Atitudinal - Conhecimentos Básicos de Segurança Rodoviária

Objectivos	Métodos e Recursos
Reflectir sobre a noção de incidente, acidente e quase acidente no trânsito rodoviário	Metido expositivo Método interrogativo
Conhecer os vários tipos de acidentes e suas consequências	Método activo
Discutir a forma de evitar os acidentes mais frequentemente ocorridos na via pública	Grupos de discussão Trabalhos de grupo

Portaria nº 536/2005, de 22 de Junho

Cap. I, Sec. I, 2

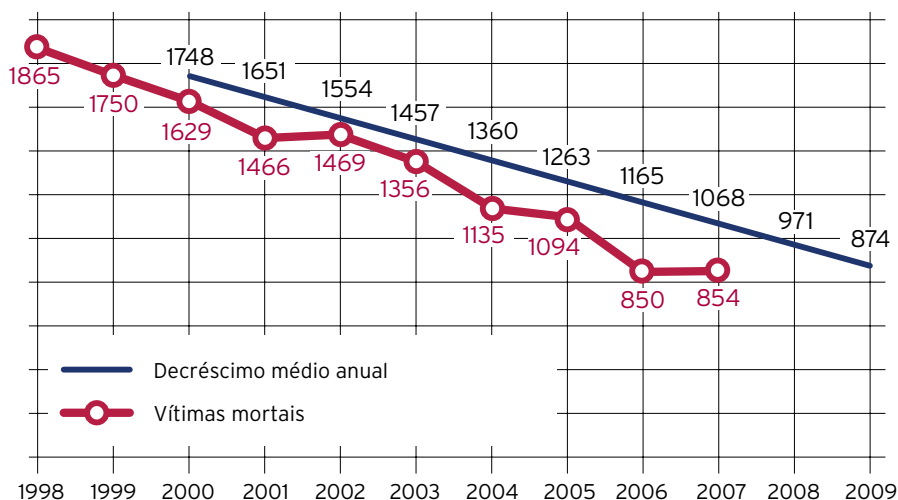


NOÇÃO DE ACIDENTE E INCIDENTE

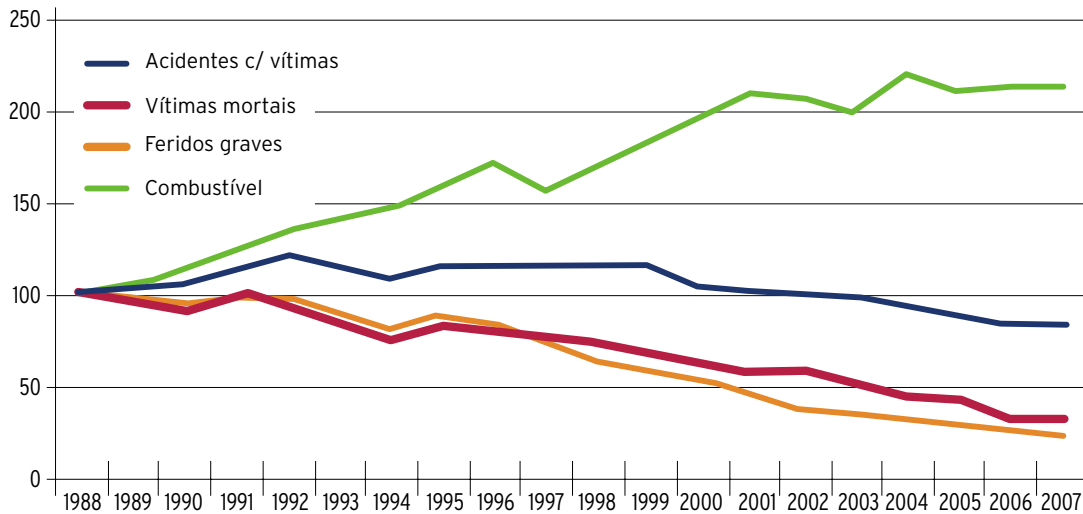
Todos os condutores devem ter uma noção de como é constituído o sistema rodoviário e de quais as situações que podem ocorrer durante a condução. Este conhecimento é importante para que possam ser agentes de segurança rodoviária, protegendo-se em situações críticas e tendo igualmente a capacidade para solucionar problemas. Assim, para ter uma noção abrangente do que se passa no sistema rodoviário português, é importante ter algumas noções de incidentes, acidentes e quase acidentes.

CAUSAS E CONSEQUÊNCIAS DOS ACIDENTES RODOVIÁRIOS

Portugal era, na década de 80, o país europeu com mais elevada taxa de mortalidade rodoviária, estando actualmente entre os 14 mais seguros em termos de sinistralidade na estrada. Muito por causa de inúmeras medidas tomadas, aos mais diversos níveis de alterações legislativas, a saber: maior e mais eficaz controlo e fiscalização dos condutores, maior segurança proporcionada pelos veículos ao nível dos sistemas de segurança activa e passiva, melhoria das infra-estruturas rodoviárias e dos sistemas de emergência médica, para além de uma consciencialização e mudança de comportamentos ao nível dos condutores.



Evolução das Vítimas Mortais • Fonte: Relatório Anual da Sinistralidade Ano 2007 - ANSR



Consumo de combustível e indicadores de sinistralidade: 1988-2007

Fonte: Relatório Anual da Sinistralidade Ano 2007 - ANSR

As consequências da sinistralidade são medidas em mortos, feridos graves e feridos ligeiros, quando dos ferimentos resultantes não é necessária hospitalização.

Analisando os dados da sinistralidade rodoviária ao longo dos anos, podemos concluir que os meses mais perigosos para andar na estrada são os meses de verão (Julho e Agosto) os dias da semana mais perigosos são a 6ª feira e o sábado, que os acidentes mais graves ocorrem entre as 0 horas (meia-noite) e as 6 horas da manhã.

NOÇÃO DE INCIDENTE, ACIDENTE E QUASE ACIDENTE

Os incidentes podem ser considerados como eventos não previsíveis que ocorrem no sistema rodoviário. São geralmente obstruções ao normal e regular funcionamento do sistema, constituindo perturbações de ordem variada. Imagine-se a situação de alguém que conduz numa auto-estrada e que a certa altura fica sem combustível. Esta situação pode ser considerada como um incidente uma vez que se trata de um acontecimento inesperado. Neste caso o condutor é forçado a parar o carro na berma e pode constituir um perigo para os outros condutores.



Suponhamos agora que, pelo facto de lhe ter faltado combustível o condutor teve de parar o seu carro na via, o que fez com que outro veículo colidisse com ele. Neste caso estamos perante um acidente. Em termos formais um acidente caracteriza-se por ser uma ocorrência que decorra ou tenha origem na via pública, e que envolva pelo menos um veículo. Para que seja considerado acidente, destes acontecimentos devem resultar vítimas e/ou danos materiais.

Portanto, um acidente é um acontecimento não previsto nem planeado do qual resultem danos morais, patrimoniais ou pessoais.

TIPOS DE ACIDENTES

Dependendo do tipo de dano causado, o acidente pode ser considerado como “acidente com vítimas” (de onde resulta um dano para, pelo menos, um indivíduo) “acidente mortal” (tratando-se de um acidente de onde decorra pelo menos uma vítima mortal), ou “acidente com feridos graves” (do qual resulta pelo menos um ferido grave, ou seja cujos danos corporais obriguem o indivíduo a um período de hospitalização superior a 24 horas, mas onde não há a ocorrência de qualquer morte).

A natureza dos acidentes no sistema rodoviário português são caracterizados como pertencendo a três grandes grupos: atropelamento, colisão e despiste. A maioria dos acidentes são colisões entre veículos, entre veículos e pessoas ou animais (atropelamentos) e contra obstáculos fixos (despistes). O condutor deve adequar, permanentemente, o seu comportamento às condições da via e do veículo, que se alteram a todo o momento, requerendo uma constante adaptação às situações de trânsito. Para tanto, ao nível da tarefa da condução, precisa de recolher e interpretar correctamente a informação, analisando-a a fim de tomar uma decisão e executar um conjunto de manobras, caso a caso.

NOÇÃO DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

Ao nível do conhecimento genérico sobre investigação de acidentes, deve-se motivar o condutor a compreender que a importância da recolha e na análise de todos os dados e que todos os sinais físicos sobre os utentes da via, a via e os veículos intervenientes. Sobre os utentes intervenientes em acidentes, é essencial averiguar o momento em que perceberam o perigo, as manobras realizadas, velocidade a que os veículos circulavam, etc.



A análise de um acidente implica a construção de uma versão verosímil da forma como o mesmo aconteceu, depois de se ter interpretado todos os dados recolhidos sobre as pessoas, a via e os veículos. No sistema rodoviário interagem 4 vectores, a saber: utente, veículo, ambiente rodoviário e organização, mas é ao primeiro dos vectores que se atribui, segundo diversos estudos internacionais, a maior parte das causas dos acidentes, presente em cerca de 90% dos acidentes, factores relacionados com o condutor. E apenas os restantes 10% têm um dos outros 3 vectores como causa principal. Factores como a distração, ansiedade, pressa, stress, fadiga, agressividade, inexperiência, erros diversos, etc. são factores relacionados com o condutor.

E, tal como as estatísticas indicam, são estes factores de risco, que muitas vezes provocam o excesso de velocidade, ao não cumprimento das regras do Código da Estrada e às manobras perigosas, apontadas em todos os relatórios policiais como as principais causas dos acidentes.