

Informe mundial sobre la situación de la seguridad vial

INSTRUCCIONES PARA CUMPLIMENTAR EL CUESTIONARIO PARA LOS ENCUESTADOS

Gracias por responder a este cuestionario. El presente cuestionario ha sido concebido para determinar la respuesta a la situación de la seguridad vial en su país. Este cuestionario también será respondido por varios colegas del área de la seguridad vial de distintos sectores de su país. El Coordinador nacional de información convocará una reunión de consenso con objeto de acordar un conjunto de respuestas para su país. La información recabada será compilada en un informe titulado *Informe mundial sobre la situación de la seguridad vial*, que se publicará en 2009. Somos conscientes de que en el cuestionario se pide una gran cantidad de información y apreciamos sinceramente su esfuerzo. La presente guía tiene por objeto explicar qué tipo de información se pide en cada una de las preguntas del cuestionario, de modo que le agradeceremos que lo consulte a medida que vaya respondiendo. Responda a las preguntas que siguen a continuación lo mejor que sepa y lleve el cuestionario consigo cuando asista a la reunión de consenso, que organizará su Coordinador nacional de información.

Si tiene alguna pregunta, no dude en ponerse en contacto con su Coordinador nacional de información (los datos de contacto figuran en el cuestionario).

Cuando en la pregunta se pidan datos, deberá facilitar los datos más recientes de que se disponga en su país.

En muchas de las preguntas del cuestionario se piden datos. En tales casos, deberá tratar de facilitar los datos nacionales más recientes de que se disponga y cerciorarse de que incluye el año al que corresponden las cifras. Esas preguntas también suelen pedir la fuente de los datos (véase el siguiente párrafo relativo al suministro de datos).

Proporcionar y facilitar datos y documentos

Cuando suministre documentos deberá incluir el documento entero. Si éste es muy largo, puede facilitar un resumen junto con la referencia completa (ello incluye fecha de publicación, editorial, autores, ciudad de publicación y sitio web, si procede). Si dispone de una copia electrónica del documento y puede enviársela a su Coordinador nacional de información en ese formato, le agradeceremos que lo haga.

Glosario

Por *vehículo de motor de cuatro ruedas* se entiende un vehículo de cuatro ruedas provisto de un motor para su propulsión, como por ejemplo, un turismo, un autobús, un camión o un minibús.

Por *vehículo de motor de dos ruedas* y *vehículo de motor de tres ruedas* se entiende un vehículo de dos o tres ruedas provisto de un motor para su propulsión. Ello incluye las motocicletas, los ciclomotores y los *tuk-tuk*.

Por *transporte no motorizado* se entiende cualquier medio de transporte que no requiera un motor para generar energía. Esto incluye, el caminar, el ciclismo y los vehículos de tracción animal o los carros de tracción humana.

Por *accidente de tránsito* se entiende una colisión o un incidente que pueda ocasionar un traumatismo, o no, acontecido en una vía pública, en que al menos esté implicado un vehículo en movimiento.

Por *transporte sostenible* se entiende todo medio de transporte que alcanza su objetivo principal, esto es, transportar a personas y mercancías, contribuyendo al tiempo a la sostenibilidad medioambiental, económica y social.

La *moderación de la circulación* es una estrategia destinada a reducir considerablemente la velocidad del tránsito rodado en el espacio urbano y en las principales arterias urbanas, con el fin de proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública, así como a los residentes, y mejorar la calidad de vida de quienes viven en esas zonas.

Las *encuestas de transporte* consisten en entrevistas basadas en cuestionarios y sirven para recopilar información básica sobre el objeto de los desplazamientos, su duración, los medios de transporte utilizados, y el origen y destino de cada desplazamiento. Las personas encuestadas pueden ser miembros de una unidad familiar, usuarios de la vía pública, etc. Una encuesta de transporte puede ser una encuesta origen-destino que abarque toda una ciudad (en cuyo caso se para a los usuarios de la vía al margen de la carretera), o puede consistir en una encuesta domiciliaria. En este cuestionario deberá proporcionar datos relativos a cualquier tipo de encuesta de transporte realizada en su país.



**Organización
Mundial de la Salud**

Informe mundial sobre la situación de la seguridad vial

SECCIÓN A: ORGANISMO RECTOR, ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL, FINANCIACIÓN

1. ORGANISMO RECTOR

1.1 ¿Existe un “organismo rector” que coordine la seguridad vial en su país?

Esta pregunta se refiere a la existencia de un único organismo o entidad pública encargada de tomar la iniciativa en materia de seguridad vial en su país a nivel nacional. Ese organismo debe ser el responsable de adoptar decisiones, gestionar los recursos y coordinar las acciones de seguridad vial emprendidas por todos los sectores pertinentes de la Administración Pública del país, tales como sanidad, transportes, educación y las fuerzas policiales. Dicha entidad puede ser una dirección autónoma, o un comité o división que represente a varias entidades públicas. En algunos países existen dos organismos de esas características. En tal caso, elija el más importante y responda a las preguntas que figuran a continuación con respecto a ese organismo.

1.2 ¿Cuál es la personalidad jurídica de ese organismo rector?

Esta pregunta se refiere a si el organismo rector está integrado en una entidad pública (como, por ejemplo, el ministerio de transporte) o si se trata de un mecanismo que coordina las actividades de seguridad vial de diversos ministerios. Si esa entidad tiene otra personalidad jurídica, por ejemplo, es una organización no gubernamental, especifique qué es.

1.3 ¿Existe en los presupuestos nacionales una partida asignada a las actividades de este organismo?

Indique si el organismo rector cuenta con presupuesto propio para sufragar los gastos de personal y llevar a cabo su actividad.

2. ESTRATEGIA

2.1 ¿Existe en su país una estrategia nacional de seguridad vial?

Una estrategia nacional de seguridad vial es un documento donde se establecen los principios fundamentales, se fijan las metas y los objetivos, se priorizan las actuaciones y se definen los mecanismos de coordinación destinados a prevenir los traumatismos por accidente de tránsito y reducir sus consecuencias para el país. En algunos países, ese documento puede denominarse plan o programa de acción de seguridad vial. Si éste es el caso de su país, debe responder “Sí, aprobada oficialmente” a la pregunta, si su gobierno ha aprobado oficialmente la estrategia, o bien, “Sí, aunque no ha sido refrendada” en el caso de no estar refrendada por el gobierno. Entregue una copia de este documento al Coordinador nacional de información. Cuando las estrategias sean de ámbito provincial o estatal, y no exista una estrategia nacional, no será necesario que facilite copias de esos documentos.

2.2 En caso afirmativo, ¿se establecen en esa estrategia objetivos nacionales mensurables para la reducción de los traumatismos causados por el tránsito (ya sean mortales o no)?

No responda a esta pregunta A NO SER que su país cuente con una estrategia nacional de seguridad vial aprobada por el gobierno, tal como se indica en la pregunta 2.1. Si existen objetivos de ámbito provincial o estatal, pero no existen objetivos nacionales, responda NO.

Explique si en este documento se establecen objetivos con relación a los traumatismos mortales, no mortales o ambos. Los objetivos pueden expresarse en términos de reducción porcentual o mejora que debe alcanzarse antes de una fecha determinada. Por ejemplo, reducir en un 40 por ciento el número de víctimas mortales o de traumatismos graves producidos por accidente de tránsito antes de 2020.

2.3 ¿Se dispone de fondos para aplicar la estrategia en parte o en su totalidad?

Explique si la estrategia dispone de fondos para llevar a cabo sus actividades, así como el presupuesto anual destinado a su financiación.

SECCIÓN B: DATOS

3. VÍCTIMAS MORTALES CAUSADAS POR ACCIDENTES DE TRÁNSITO

3.1 ¿Existe algún organismo en su país que recabe con regularidad datos nacionales sobre VÍCTIMAS MORTALES por accidente de tránsito?

Indique si existe alguna entidad (por ejemplo, un ministerio, una organización no gubernamental, una institución académica, etc.) que recoja datos sobre víctimas mortales causadas por accidentes de tránsito, analice los resultados y ponga esos resultados a

disposición de los organismos públicos o de la ciudadanía. Indique el nombre de dicho organismo u organismos (por ejemplo, Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Epidemiología).

3.2 ¿Cuál es la definición de VÍCTIMA MORTAL por accidente de tránsito en su país?

Esta pregunta hace referencia al período de tiempo tras un accidente de tránsito en que debe producirse el fallecimiento para que éste se contabilice como muerte causada por accidente de tránsito. Indique la definición que se utilice en su país. En el caso de que se utilice más de una definición (por ejemplo, si diferentes sectores utilizan diferentes definiciones) puede elegir más de una opción.

3.3 ¿Cuál es la cifra oficial más reciente del número anual de VÍCTIMAS MORTALES por accidente de tránsito en su país?

En esta pregunta se pide la cifra nacional (no la tasa) de víctimas mortales por accidente de tránsito en su país. Le agradeceremos que indique la cifra más reciente de que disponga, así como el año en que se registró y la fuente de los datos (por ejemplo, 3 352 muertes, 2001, Ministerio de Salud). Indique si esa cifra representa el número real de muertes por accidente de tránsito contabilizadas en todo el país, o si es una estimación calculada a partir de algún tipo de muestra representativa (por ejemplo, puntos de vigilancia "centinela" o una encuesta nacional) o mediante un modelo matemático.

3.4 ¿Qué porcentaje de las VÍCTIMAS MORTALES por accidente de tránsito son varones y qué porcentaje son mujeres?

Señale el porcentaje de hombres y de mujeres que mueren por causa de accidentes de tránsito. Tenga en cuenta que es posible que la suma de esas cifras sea inferior al 100 por ciento, ya que puede haber víctimas de cuyo sexo no se informe. Indique el año al que corresponden las cifras y proporcione la fuente de los datos.

3.5 ¿Se recogen los datos sobre VÍCTIMAS MORTALES por accidente de tránsito por grupos de edad?

Si en su país se recogen datos sobre víctimas mortales por accidente de tránsito por grupos de edad, responda SÍ y aporte una copia del documento más reciente donde aparece ese desglose. Adjunte el documento de origen. Dado que en muchos países se recopilan datos sobre diferentes grupos de edad, facilite esos datos en la forma menos agregada posible (es decir, el menor número de grupos de edad), para facilitar el análisis a nivel mundial.

3.6 ¿Cuál es el porcentaje de VÍCTIMAS MORTALES por accidente de tránsito en que han estado involucradas cada una de las categorías de usuarios de las vías de tránsito siguientes?

Si en su país se recogen datos sobre víctimas mortales por accidente de tránsito desglosados por grupos de usuarios, indique el porcentaje de muertes correspondiente a cada grupo, con arreglo a las definiciones que aparecen al principio de estas Instrucciones.

Si los datos de que dispone corresponden a otras categorías, especifique cuáles son y adjunte el documento del que proceden los datos.



3.7 ¿Se han recabado datos nacionales sobre víctimas mortales por accidente de tránsito en los últimos decenios?

Deseamos disponer de los datos sobre víctimas mortales por accidente de tránsito recogidos en su país desde 1970. Esa información debe ser representativa del país en su conjunto, y no referirse únicamente a una ciudad o región. Indique, si es posible, la tasa ANUAL de mortalidad por accidente de tránsito por cada 100 000 habitantes desde 1970, o de los años en que se hayan recogido esos datos a partir de esa fecha. Si se utiliza otro denominador (por ejemplo, muertes por cada 10 000 km) especifique cuál es ese denominador. Si sólo dispone del número de muertes anuales, pero no de la tasa de mortalidad, anótelo indicando que sólo aporta cifras. Si no dispone de datos de cada uno de los años, facilite los datos de los años de que disponga.

Adjunte una copia impresa de la fuente de esa información.

4. TRAUMATISMOS NO MORTALES CAUSADOS POR EL TRÁNSITO

4.1 ¿Hay algún organismo que recabe con regularidad datos nacionales sobre TRAUMATISMOS (no mortales) causados por el tránsito?

En la sección anterior se preguntaba sobre las VÍCTIMAS MORTALES causadas por el tránsito. Las preguntas siguientes se centran en traumatismos NO MORTALES causados por el tránsito. Indique si hay alguna entidad (por ejemplo, un ministerio, una organización no gubernamental, una institución académica, etc.) que se ocupe de recoger datos sobre traumatismos NO MORTALES causados por el tránsito, analice los resultados y ponga esos resultados a disposición de los organismos públicos o de la ciudadanía.

4.2 ¿Cuál es la cifra anual oficial más reciente de TRAUMATISMOS (todos los niveles de gravedad) no mortales causados por el tránsito en su país?

En esta pregunta se pide la CIFRA nacional (no la tasa) de traumatismos no mortales causados por el tránsito en su país. Le agradeceremos que indique la cifra más reciente de que disponga, así como el año en que se registró y la fuente de los datos. Indique si esa cifra representa el número real de traumatismos no mortales causados por el tránsito contabilizados en todo el país, o si se trata de una estimación calculada a partir de algún tipo de muestra representativa (por ejemplo, puntos de vigilancia "centinela" o una encuesta nacional) o mediante un modelo matemático. Si no dispone de datos nacionales sobre traumatismos no mortales causados por el tránsito, marque la casilla "No se dispone de datos".

5. COSTO ECONÓMICO

5.1 ¿Se ha realizado en su país algún estudio sobre el costo económico de los traumatismos y las muertes causados por el tránsito?

Indique si se ha realizado algún estudio que analice el costo económico de los traumatismos causados por el tránsito. Ese tipo de estudios suele llevarse a cabo por instituciones académicas. En caso afirmativo, indique la fuente de los datos.

5.2 ¿Cuál es el costo económico anual estimado de los traumatismos y las muertes causados por el tránsito en su país según el estudio mencionado en la pregunta 5.1 ?

Indique la cifra y el año de la estimación.

Facilite una estimación del costo anual de los traumatismos causados por el tránsito en su país en su moneda local e indique el año en que se efectuó el estudio. Es importante que indique el año para poder utilizar el tipo de cambio correcto al convertir la moneda local en dólares de los Estados Unidos.

5.2.1 Indique si en las estimaciones contenidas en el estudio se ha utilizado alguno de los métodos siguientes:

- Sistema de determinación de los costos directos (incluye el costo de los daños ocasionados a los vehículos y los gastos médicos, pero no la pérdida de productividad).

- Sistema de determinación de los costos indirectos (incluye la pérdida de producción o de productividad).
- Tanto los costos directos como indirectos (p. ej., el método del producto bruto o del capital humano incluye los costos directos y los costos indirectos a que ha de hacer frente un individuo y la sociedad en su conjunto a consecuencia de un traumatismo por accidente de tránsito. Ese costo incluye el tratamiento de urgencia, los gastos médicos iniciales, los gastos de rehabilitación, la atención a largo plazo, los costos jurídicos, los costos laborales, la pérdida de productividad, los daños a la propiedad, las consecuencias psicosociales y la pérdida de capacidad funcional).
- Metodología basada en la disposición para pagar. La metodología basada en la disposición a pagar es un método de evaluación utilizado para determinar la cantidad máxima de dinero que un sujeto está dispuesto a pagar para obtener un beneficio en particular (por ejemplo, evitar un traumatismo por accidente de tránsito). Ese método suele utilizarse en análisis de costo-beneficio para cuantificar un beneficio en términos monetarios.

SECCIÓN C: INTERVENCIONES

6. EXPOSICIÓN AL RIESGO

6.1 ¿Cuál es el número total de vehículos matriculados en su país?

Indique el número total de vehículos matriculados en su país (es decir, vehículos cuya existencia se notifica a un organismo público y quedan inscritos de algún modo) y facilite el año y la fuente de los datos.

6.2 ¿Qué porcentaje de vehículos matriculados en su país corresponde a los tipos siguientes?

Facilite la estimación más exacta del porcentaje de los diferentes tipos de vehículos MATRICULADOS y la fuente de esa información. Indique también la fuente y la fecha de publicación de esos datos.

6.3 ¿Existen políticas nacionales que promuevan el desplazamiento a pie o en bicicleta como alternativa a los desplazamientos en automóvil?

Esta pregunta se refiere a las políticas nacionales encaminadas a fomentar el uso de modos de transporte no motorizado, como caminar o montar en bicicleta. Entre otros ejemplos pueden citarse las políticas de promoción de la salud o la actividad física. Si la respuesta a esta pregunta es afirmativa, responda a la pregunta 6.3.1 y marque las casillas que indiquen el tipo de medidas utilizadas para aplicar esas políticas contenidas en la lista.

6.4 ¿Existen políticas nacionales que apoyen la inversión en transporte público como alternativa a los desplazamientos en automóvil?

Indique si existen políticas nacionales destinadas a fomentar la inversión en transporte público o su uso. Entre otros ejemplos pueden citarse las políticas de transporte sostenible o medioambientales. Si la respuesta a esta pregunta es afirmativa, responda a la pregunta 6.4.1 y marque las casillas que indiquen el tipo de medidas utilizadas para aplicar esas políticas contenidas en la lista.

6.5 ¿Qué tipo de evaluación o de examen deben superar en su país los nuevos conductores de automóviles para obtener el permiso de conducir? (*Marque todas las casillas las que correspondan*).

Indique el tipo de examen al que deben someterse los nuevos conductores de AUTOMÓVILES. Las pruebas teóricas no se realizan en la carretera y consisten en un examen escrito, oral o por ordenador. Las pruebas prácticas se realizan en un automóvil, en la carretera. Si las pruebas se realizan en un automóvil pero en una vía para prácticas, coméntelo en la reunión de consenso para que pueda tomarse nota. Tenga en cuenta que esta pregunta no hace referencia a los conductores de vehículos de dos o tres ruedas.

7. INFRAESTRUCTURA Y NORMATIVA SOBRE VEHÍCULOS

7.1 ¿Es obligatorio someter los diseños de los proyectos de construcción de NUEVAS vías principales a una auditoría de seguridad vial?

Las auditorías de seguridad vial son comprobaciones que se efectúan en distintas fases de la ejecución de un proyecto de carretera, con el fin de garantizar que su diseño y ejecución cumplen los principios de seguridad, así como para determinar si es necesario realizar modificaciones en su diseño a fin de prevenir posibles accidentes.

A veces, las inspecciones oficiales de seguridad vial de los proyectos de construcción de carreteras son obligatorias y suelen llevarse a cabo por las autoridades locales de seguridad vial.

Los controles no oficiales, es decir, los no obligatorios, pueden efectuarse en el proceso de construcción de una nueva carretera, por ejemplo, como parte del sistema de control de calidad habitual de los nuevos diseños de carreteras.

7.2 ¿Se llevan a cabo auditorías o inspecciones periódicas de seguridad vial de las infraestructuras viarias EXISTENTES?

Indique si las carreteras existentes deben someterse a auditorías o inspecciones de seguridad vial de forma HABITUAL.

7.1.2 Señale qué organismo u organización lleva a cabo las inspecciones de seguridad vial.

7.3 ¿Existe una legislación nacional que exija que los fabricantes de automóviles de su país se ajusten a determinadas normas con relación a lo siguiente?

Indique si los fabricantes de automóviles deben cumplir una normativa específica con relación a los diferentes factores que se enumeran en la pregunta. La pregunta se refiere a los automóviles que se fabrican o se montan en su país. Los coches de importación se tratan en la pregunta 7.5.

7.4 ¿En qué se basa la normativa sobre vehículos de su país?

Las normas relativas a los factores citados pueden generarse a nivel nacional, regional o internacional por diferentes organismos de normalización. Indique si la normativa que se aplica en su país a los fabricantes de automóviles se basa en una norma nacional o en una norma internacional, y especifique de cuál se trata. En algunos casos, puede tratarse de una normativa nacional basada en normas internacionales

7.5 ¿Es obligatorio en su país que todos los vehículos estén asegurados?

Especifique si es obligatorio por ley que todos los vehículos estén asegurados, ya sea con un seguro privado o público.

7.6 ¿Existe en su país un procedimiento periódico de inspección de vehículos para los siguientes tipos de vehículos?

Indique si en su país los vehículos que se enumeran a continuación deben someterse regularmente a una inspección técnica, con el fin de comprobar que las prestaciones de seguridad funcionan adecuadamente y verificar el estado de la carrocería o el bastidor del automóvil.

8. CONTROL DE VELOCIDAD

8.1 ¿Existen en su país límites de velocidad para los AUTOMÓVILES PARTICULARES? (*Marque una casilla*).

Especifique si los límites de velocidad para los AUTOMÓVILES se establecen a nivel nacional y/o a nivel provincial, estatal o local.

8.2 ¿Cuál es el límite de velocidad máximo permitido (para AUTOMÓVILES PARTICULARES) en las carreteras siguientes? (Indíquelo en km/h).

Indique el límite de velocidad máximo permitido para automóviles en los tres tipos de carreteras que se enumeran. Asegúrese de que responde en km/h (para convertir las millas por hora a kilómetros por hora, multiplique las millas por 1,6).

Facilite una copia del documento legislativo donde se indican esos límites de velocidad.

8.3 ¿Varía la normativa de velocidad en función del tipo de vehículo?

¿Varía la normativa nacional de velocidad en función del tipo de vehículo? (Por ejemplo, para vehículos comerciales, autobuses, vehículos de motor de dos ruedas).

8.4 ¿Pueden modificar las autoridades locales (municipios, distritos o estados federados) los límites nacionales de velocidad y establecer límites de velocidad inferiores a los límites establecidos a nivel nacional?

¿Se permite en su país que se modifiquen los límites nacionales de velocidad tal como se ha descrito, y reducirlos, por ejemplo, para moderar el tráfico en las zonas escolares o residenciales?

8.5 En su opinión, ¿hasta qué punto son eficaces en su país las medidas establecidas para lograr que se respeten los límites de velocidad?

Utilice la escala que figura en la pregunta para evaluar la eficacia que, a su entender, tienen las medidas establecidas para aplicar la ley a nivel NACIONAL en su país, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces. Se considerará que los resultados son el reflejo de su opinión PROFESIONAL en esa materia y no reflejan necesariamente la opinión de su organización. En la reunión de consenso, el Coordinador nacional de información moderará un debate del que se obtendrá una respuesta colectiva a esa pregunta.

9. CONDUCCIÓN BAJO LOS EFECTOS DEL ALCOHOL

9.1 ¿Existe alguna ley nacional sobre conducción bajo los efectos del alcohol?

Una ley sobre conducción bajo los efectos del alcohol prohíbe la conducción de un vehículo de motor cuando el nivel de consumo de alcohol ha superado el límite establecido por la ley. Nota: únicamente se incluye el alcohol, no los fármacos. Indique si existe una ley sobre conducción bajo los efectos del alcohol de ámbito nacional, provincial, estatal o local, o si no existe ninguna.

9.2 ¿Cómo se define en la legislación nacional de su país la conducción bajo los efectos del alcohol?

Marque la respuesta que describa el modo en que la legislación nacional de su país define la conducción bajo los efectos del alcohol. En algunos casos podrá marcarse más de una casilla. Tenga en cuenta que por conducción bajo los efectos del alcohol se entiende conducir habiendo consumido una cantidad de alcohol superior a la que permite la ley.

Por concentración de alcohol en sangre (índice de alcoholemia) se entiende la cantidad de alcohol presente en el torrente sanguíneo, medido normalmente en gramos por decilitro.

Por límite máximo de alcoholemia permitido se entiende la cantidad máxima de alcohol en sangre permitida, que según la ley puede tener un conductor que circule por la vía pública. En algunos países, la ley establece una cantidad máxima de alcohol en el aire exhalado, mientras que en otros el exceso de alcohol consumido puede ser determinado por un médico.

En caso de que no exista una definición normalizada, marque la casilla que indique esa circunstancia. Si no existe una ley nacional, marque la casilla correspondiente.

9.3 ¿Cuál es el índice máximo de alcoholemia que permite la ley en su país?

Indique el índice máximo de alcoholemia nacional, o si éste se establece a nivel estatal, provincial o local, o si no existe ninguno.

Las unidades de medida deben ser g/dl o mg/ml.

9.3.1 ¿Cuál es el índice máximo de alcoholemia permitido en su país para cada una de las categorías siguientes de conductores?

Especifique el índice máximo de alcoholemia para los grupos enumerados. En caso de que éste sea el mismo para todos los grupos, anote la misma cifra en cada uno de los espacios provistos a tal efecto. Las unidades de medida deben ser g/dl o mg/ml.

9.4 ¿Cuál de los mecanismos siguientes se utiliza para aplicar la legislación en materia de conducción bajo los efectos del alcohol en su país? (marque todos los que correspondan).

Marque todas las casillas que correspondan.

Control aleatorio del aire exhalado. El control aleatorio del consumo de alcohol significa que la policía puede detener a cualquier conductor en cualquier momento. NO es necesario que la policía tenga ninguna otra razón para efectuar controles del consumo de alcohol por los conductores.

Puntos de control de la policía. Los puntos de control de consumo de alcohol efectuados por la policía, conocidos también como controles de alcoholemia o controles de carretera, se utilizan en algunos países para garantizar que el máximo número de conductores observa la normativa relativa a la conducción bajo los efectos del alcohol que aplica la policía, para controlar el consumo de alcohol por los conductores y para denunciar a los

infractores que conducen con un contenido de alcohol en sangre por encima del límite legal.

Control del aire exhalado de todos los conductores implicados en un accidente. En algunos países es habitual que la policía lleve a cabo esos controles cuando acude al lugar de un accidente (antes del ingreso en un hospital). El primer paso es comprobar en el margen de la carretera si los conductores están bajo los efectos del alcohol mediante un dispositivo de control (control preliminar del aire exhalado). Si el resultado es positivo, se hace un control probatorio del aire exhalado en comisaría.

Análisis de sangre de los conductores implicados en un accidente. Se efectúa la lectura del contenido de alcohol en sangre a los conductores ingresados en un hospital tras un accidente de tránsito.

9.5 En su opinión, ¿hasta qué punto son eficaces las medidas establecidas en su país para aplicar la legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol? (Puntúe esas medidas en una escala del 0 al 10, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces).

Utilice la escala que figura en la pregunta para evaluar la eficacia que, a su entender, tienen las medidas establecidas para aplicar la legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol a nivel NACIONAL en su país, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces.

Se considerará que los resultados son el reflejo de su opinión PROFESIONAL en esa materia y no reflejan necesariamente la opinión de su organización. En la reunión de consenso, el Coordinador nacional de información moderará un debate del que se obtendrá una respuesta colectiva a esa pregunta.

9.6 ¿Cuál es la estimación óptima del porcentaje de VÍCTIMAS MORTALES anuales causadas por el tránsito en su país atribuibles al alcohol?

Indique cuál es la estimación óptima del porcentaje de VÍCTIMAS MORTALES anuales causadas por el tránsito en su país atribuibles al alcohol. Por ello se entiende las víctimas mortales con un contenido de alcohol en sangre superior al límite legal nacional, tal como se define en la pregunta 9.2. Indique la fuente de los datos. Los datos pueden corresponder a datos hospitalarios.

10. UTILIZACIÓN DEL CASCO EN MOTOCICLETAS

10.1 ¿Existe en su país una ley NACIONAL que exija la utilización del casco por los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas (por ejemplo, motocicletas y ciclomotores)?

Indique si en su país existe una ley NACIONAL que obligue a utilizar el casco en motocicletas y ciclomotores. Aporte una copia de esa ley. Si la ley no es de ámbito nacional, sino que se establece a nivel estatal, provincial o local, señálelo en la casilla correspondiente.

Tenga en cuenta que si existe legislación para algunos tipos de vehículos motorizados de dos ruedas pero no para otros (por ejemplo, existe para motocicletas, pero NO para ciclomotores) deberá responder SÍ a esta pregunta y a continuación en la pregunta 10.3 especificar que la ley no se aplica a todos los vehículos de motor de dos ruedas. Del mismo modo, si la ley se aplica únicamente a los conductores, responda SÍ.

10.2 ¿Se aplica la legislación nacional sobre utilización del casco a las categorías siguientes?

Indique si la legislación nacional sobre utilización del casco se aplica a los conductores y los pasajeros de vehículos de motor de dos ruedas, y si se aplica específicamente a los niños que van como pasajeros.

En la pregunta 10.2.1 indique si existe alguna excepción a esa norma (por ejemplo, en el caso de integrantes de grupos religiosos que utilizan elementos tradicionales para cubrir la cabeza o en el de los niños, a los que puede aplicarse la ley, pero para quienes no existen cascos adecuados).

10.3 ¿Se aplica la legislación sobre utilización del casco a las categorías siguientes?

Indique si la legislación sobre el uso del casco se aplica a todos los tipos de vías y a todos los tipos de motores (por ejemplo, en algunos países, la ley puede establecer que las motocicletas con un motor inferior a una determinada cilindrada, como los ciclomotores, queden exentas del uso del casco).

10.4 ¿Existe alguna ley que exija que los cascos tengan que cumplir alguna norma reconocida?

Indique si la legislación sobre el uso del casco de su país exige que los cascos utilizados en las motocicletas deban cumplir una norma determinada y, en su caso, cuál es la base de esa norma (por ejemplo, el reglamento UN/ECE número 22, utilizado en Europa, o la norma TIS369-2539 utilizada en Tailandia).

10.5 En su opinión, ¿hasta qué punto son eficaces las medidas establecidas en su país para aplicar la legislación sobre el uso del casco? (*Puntúe esas medidas en un escala del 0 al 10, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces*).

Utilice la escala que figura en la pregunta para evaluar la eficacia que, a su entender, tienen las medidas establecidas para aplicar la legislación sobre el uso del casco a nivel NACIONAL en su país, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces. Se considerará que los resultados son el reflejo de su opinión PROFESIONAL en esa materia y no reflejan necesariamente la opinión de su organización. En la reunión de consenso, el Coordinador nacional de información moderará un debate del que se obtendrá una respuesta colectiva a esa pregunta.

10.6 ¿Cuál es la ESTIMACIÓN NACIONAL óptima del porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas que utilizan casco en su país?

Indique cuál es la estimación óptima del porcentaje del uso del casco entre los usuarios de vehículos de motor de dos ruedas a nivel nacional. En caso de que existan datos sobre su uso desglosados entre conductores y pasajeros, apórtelos. Indique la fuente de esos datos y adjunte copia impresa del documento.

11. CINTURONES DE SEGURIDAD Y DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN PARA NIÑOS

11.1 ¿Existe una legislación NACIONAL en su país que exija el uso del cinturón de seguridad por los ocupantes de un automóvil?

Indique si en su país a existe una legislación nacional sobre el uso del cinturón de seguridad entre los ocupantes de un automóvil (NOTA: por ocupantes se entiende tanto el conductor como los pasajeros de los asientos delanteros y traseros). Aporte una copia de ese documento legislativo. Si no existe legislación nacional pero existen leyes de ámbito estatal o provincial, marque la segunda casilla y pase a la pregunta 11.6.

11.2 ¿Existe una legislación nacional que exija el USO del cinturón de seguridad en los automóviles?

Indique si esta LEGISLACIÓN se aplica ÚNICAMENTE a los conductores de automóviles o a todos los ocupantes (conductor y pasajero) de los asientos delanteros, o si la ley también se aplica a los ocupantes de los asientos traseros.

11.3 ¿Existen mecanismos en su país que velen por que se apliquen las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad?

Esta pregunta hace referencia a los mecanismos utilizados para garantizar que se cumpla la legislación a que se refiere la pregunta 11.2, tales como, presencia policial, multas, citaciones judiciales o detenciones. Por ejemplo, aunque la ley sea aplicable a todos los ocupantes de un automóvil, podría darse el caso de que la policía aplicara la ley solamente a los CONDUCTORES. Indique si las medidas adoptadas para velar por que se cumpla la ley sobre el uso del cinturón de seguridad se aplican únicamente a los conductores, a los ocupantes de los asientos delanteros, o también se aplican a los ocupantes de los asientos traseros.

11.4 En su opinión, ¿hasta qué punto son eficaces las medidas establecidas en su país para aplicar la legislación sobre el uso del cinturón de seguridad?

Utilice la escala que figura en la pregunta para evaluar la eficacia que, a su entender, tienen las medidas establecidas para aplicar la legislación sobre el uso del cinturón de seguridad a nivel NACIONAL en su país, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces. Se considerará que los resultados son el reflejo de su opinión PROFESIONAL en esa materia y no reflejan necesariamente la opinión de su organización. En la reunión de consenso, el Coordinador nacional de información moderará un debate del que se obtendrá una respuesta colectiva a esa pregunta.

11.5 ¿Cuál es la estimación óptima NACIONAL del porcentaje de uso del cinturón de seguridad en su país?

Indique cuál es la estimación óptima del porcentaje de ocupantes de un automóvil (es decir, conductores y pasajeros) que utiliza el cinturón de seguridad. En caso de que existan datos sobre el uso del cinturón de seguridad desglosados por ocupantes de los asientos delanteros y ocupantes de los asientos traseros inclúyalos. Indique la fecha y la fuente de los datos y adjunte una copia impresa del documento.

11.6 ¿Existe una legislación NACIONAL en su país que exija el uso de dispositivos de retención para niños?

Esta pregunta hace referencia a la legislación sobre el uso de dispositivos de retención para niños, es decir, sistemas de retención especiales diseñados teniendo en cuenta la edad y el peso del niño, que ofrecen protección en el caso de accidente de tránsito. Entre esos dispositivos figuran las sillas de seguridad para niños que se colocan en el sentido de la marcha o en el sentido contrario a la marcha, así como asientos y cojines elevadores. Si únicamente existe legislación nacional sobre alguno de esos dispositivos de retención responda SÍ. Indique si esa legislación es de ámbito nacional o si se establece a nivel provincial, estatal o local.

11.7 En su opinión, ¿hasta qué punto son eficaces las medidas establecidas en su país para aplicar la legislación sobre dispositivos de retención para niños? (Puntúe esas medidas en una escala del 0 al 10, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces)

Utilice la escala que figura en la pregunta para evaluar la eficacia que, a su entender, tienen las medidas establecidas para aplicar la legislación sobre dispositivos de retención para niños a nivel NACIONAL en su país, teniendo en cuenta que 0 significa que no son nada eficaces y 10 que son muy eficaces. Se considerará que los resultados son el reflejo de su opinión PROFESIONAL en esa materia y no reflejan necesariamente la opinión de su organización. En la reunión de consenso, el Coordinador nacional de información moderará un debate del que se obtendrá una respuesta colectiva a esa pregunta.

12. ATENCIÓN POSTERIOR AL ACCIDENTE

12.1 ¿Existe en su país un sistema estructurado de atención prehospitalaria a disposición de los ciudadanos?

Por sistema estructurado de atención prehospitalaria a disposición de los ciudadanos se entiende un sistema organizado con un número de acceso (por ejemplo, un número de teléfono al que se puede llamar para obtener asistencia), que cuenta con ambulancias dotadas de personal capacitado, responde directamente a las urgencias médicas, como las que se producen en los lugares donde ha habido un accidente de tránsito. Se considera que el sistema está a disposición de la ciudadanía si responde a las urgencias, con independencia de que las víctimas puedan pagar o no. Los servicios de ambulancia que únicamente se utilizan para los desplazamientos entre hospitales y que no acuden



directamente al lugar de un accidente, o que no disponen de un número de acceso público, no se consideran parte de un sistema estructurado de atención prehospitalaria.

12.1.1 Especifique si este sistema de atención prehospitalaria dispone de un servicio telefónico con un número de acceso universal nacional (un número de teléfono de emergencias), en cuyo caso deberá indicar el número, y/o si existen números locales o regionales para las urgencias.

Un número de acceso universal suele ser un número de teléfono corto o fácil de recordar que se conecta con todos los servicios de emergencia (por ejemplo, el 911 ó el 112). En algunos países, puede que no exista un número nacional, y que las diferentes regiones o provincias tengan su propio número. En ese caso, deberá marcar la segunda casilla.