

# Carga Letal

## Disposición de la carga en el vehículo de pasajeros

Los objetos o animales sujetos incorrectamente en el automóvil suponen una gran amenaza para los ocupantes del mismo. Sin embargo, a este problema no se le da la importancia necesaria. Cada día es más frecuente ver a una mascota en el interior de un coche, pero sus propietarios han de tener en cuenta que las consecuencias de no llevar sujeta correctamente a su mascota son muy graves, más de la mitad de los conductores vive situaciones de riesgo por llevar suelto o mal sujeto a un animal.

Ana L. Olona

La mayoría de los conductores que son dueños de animales de compañía desconoce la norma que regula el transporte de mascotas y más de la mitad no sabe que existe una legislación que les obliga a asumir los daños producidos por las mismas, según un estudio llevado a cabo por RACE (Real Automóvil Club de España) y la Asociación Nacional de Amigos de los Animales.

El Reglamento General de Circulación indica que transportar un animal suelto que pueda interferir en la conducción puede ser sancionado con una multa de hasta 100 euros, también indica que cuando se lleven sueltos varios animales o un animal sentado en el regazo del conductor, los hechos podrían considerarse como conducción negligente, lo que constituye una infracción grave, castigada con una multa de 200 euros.

El Centro para la Seguridad de las Mascotas (Center for Pet Safety) en Virginia (EEUU), centro en el que se ensayan los sistemas de retención de mascotas, recomienda que las mascotas correctamente sujetas deben viajar en el asiento trasero del vehículo o en el área de carga o maletero. Este centro publica consejos sobre las limitaciones de carga que tienen los sistemas de retención de los vehículos y las sujeciones, y dice que los dueños de las mascotas deben ser conscientes de estas limitaciones para evitar riesgos.

Además documenta las normas de ensayo para arneses, cajas o contenedores y transportines, calificando los productos basándose en varios indicadores.

*Las mascotas correctamente sujetas deben viajar en el asiento trasero del vehículo o en el maletero.*

Un terrier que pesa 7 kg, viajando, por ejemplo, a 50 km/h antes de producirse una colisión podría ejercer una fuerza de 350 kg en la cabeza del conductor. Pero incluso llevando la mascota correctamente sujeta no garantiza, al menos para el perro, que los resultados sean mejores.





Veterinarios expertos en la materia describen cómo un perro viajando en el asiento trasero de un vehículo, llevando puesto un arnés de seguridad atado al interior, puede experimentar fuerzas extremas sobre su columna que lo desplacen de su posición. No obstante, aún llevando al perro sujeto con un arnés, el conductor experimenta lesiones leves en la cabeza. Los veterinarios concluyen que llevando sujeto al perro con un arnés de un punto, el cuerpo del animal flexiona violentamente y señalan que no hay protocolos de ensayo para los arneses de mascotas.

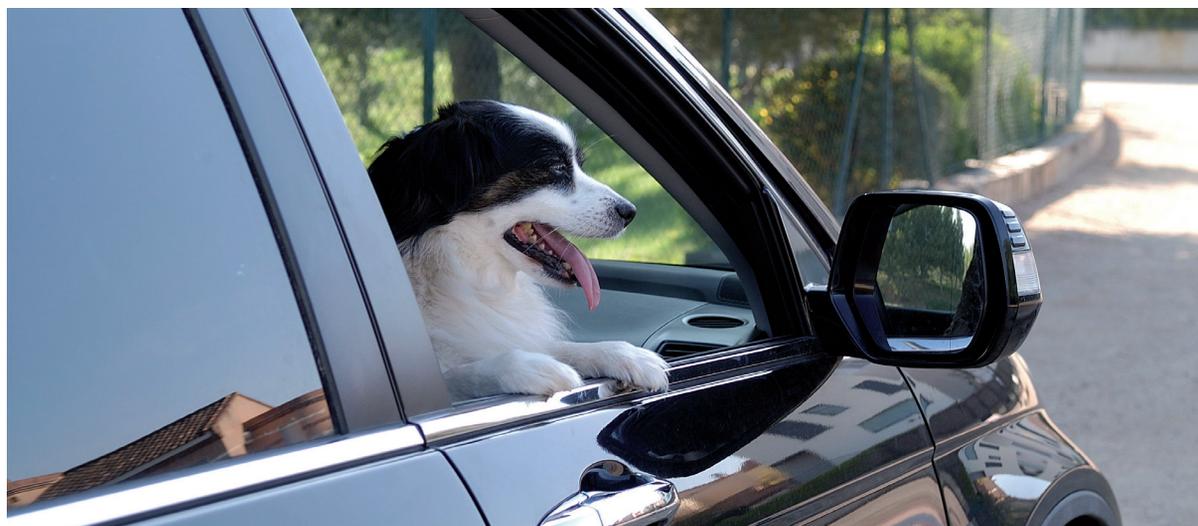
*No existen normas de actuación o protocolos de ensayo para algunos tipos de productos para mascotas y sus fabricantes no tienen la obligación de ensayarlos.*

No existe un agente de supervisión para la industria de productos de mascotas, y si bien algunos fabricantes afirman que ensayan sus productos, al no existir normas de ensayo, estas afirmaciones no pueden justificarse.

Uno de cada cinco conductores que viaja con su mascota no utiliza un sistema de sujeción, según una encuesta realizada por el RACE y la Asociación Nacional de Amigos de los Animales.

Por otro lado, es muy importante que no se coloque ningún dispositivo en la zona de despliegue del airbag ni unir nada al cinturón. Este no es el mejor lugar para colocar ningún objeto ni dispositivo. Tanto los airbags como los cinturones se ensayan y aprueban sin ningún dispositivo adicional, por este motivo, no podemos saber el comportamiento que tendrían ambos sistemas de seguridad con un dispositivo adicional.





Todo lo mencionado sobre cargas no sujetas o incorrectamente sujetas en el interior del habitáculo no se limita solamente a mascotas. Por ejemplo, EuroNCAP ensaya la resistencia o el comportamiento del vehículo ante una colisión y los sistemas de seguridad, pero no ensaya el comportamiento ni los riesgos asociados a objetos no sujetos. Por el contrario, los riesgos asociados a cargas sueltas en vehículos comerciales si que se analizan.

### “Móviles voladores”

Las cifras relacionadas con la distracción del conductor arrojan luz sobre el tema de los objetos no sujetos dentro de los vehículos. Teniendo en cuenta que un teléfono móvil pesa en torno a 200 g., un móvil no sujeto que salga “volando” en el interior del habitáculo de un vehículo que experimente una colisión a 48 km/h podría generar una fuerza de 6 kg.

Otra distracción común en los vehículos consiste en comer y beber, conllevando la presencia de latas de aluminio y de botellas. Los libros y los mapas también suponen distracciones en el interior del vehículo.

### Resistencia del respaldo

Hay que tener en cuenta, que los objetos y herramientas pesadas pueden incluso, en una colisión, salir del maletero e introducirse en el habitáculo. Estas inquietudes dieron lugar en 2003 a una propuesta para revisar el Reglamento ECE (Comisión Económica para Europa) 17 –el cuál concierne a la resistencia de los

asientos, a sus anclajes y a sus apoyacabezas- con el objetivo de proteger a los ocupantes contra el desplazamiento del equipaje en la parte trasera de un vehículo. La Asociación Internacional de Consumidores (Consumers International) que es quien propuso la revisión, citó la investigación llevada a cabo por TRL (Transport Research Laboratory) que reveló que la debilidad de los respaldos de los asientos traseros en los automóviles podría causar lesiones graves. Afirmó que el Reglamento ECE 17 utilizaba un peso de carga normalizado para reproducir la capacidad del automóvil, el cuál en realidad podría ser mucho mayor. Los pesos utilizados para realizar el ensayo son dos bloques rígidos uno de 18 kg y otro de 10 kg. El reglamento establece que los respaldos y/o apoyacabezas, situados de tal modo que constituyan el límite delantero del compartimento para equipaje, mientras todos los asientos están instalados y en la





Un estudio de 2017 de Fixeta concluyó que el **84%** de los encuestados condujo con objetos pequeños sueltos en el habitáculo como: móviles, gafas...

posición normal de uso que indique el fabricante, deberán ser suficientemente resistentes para proteger a los ocupantes del desplazamiento del equipaje en una colisión frontal. Se considerará satisfecho este requisito si, durante el ensayo descrito en el Reglamento ECE 17 y después del mismo, los respaldos se mantienen en la misma posición y los mecanismos de enclavamiento se mantienen instalados. No obstante, se admitirá la deformación de los respaldos y de sus sistemas de sujeción durante el ensayo, siempre que el contorno delantero de las partes del respaldo y/o los apoyacabezas sometidos a ensayo, que deberán tener una dureza específica que determina el reglamento, no se desplace por delante de un plano vertical transversal establecido en el mismo reglamento.

*Uno de cada cinco conductores que viaja con su mascota no utiliza un sistema de sujeción, según una encuesta realizada por el RACE y la Asociación Nacional de Amigos de los Animales.*

La Asociación Internacional de Consumidores propuso un ensayo con un pulso mayor y considerar la capacidad de equipaje del automóvil.

Por otro lado, si así lo solicita el fabricante del vehículo, el ensayo descrito en el reglamento podrá realizarse con los sistemas de separación instalados, en caso de que estos formen parte del equipo estándar del tipo concreto del vehículo. Los sistemas de separación y la malla o tela metálica situada encima de los respaldos en su posición de uso normal deberán

ser objeto de ensayo. Se considerará cumplido este requisito si durante el ensayo se mantienen en su posición los sistemas de separación. Al igual que en el caso de los respaldos, se admitirá la deformación de los sistemas de separación durante el ensayo, siempre que el contorno delantero de las partes del respaldo no se desplace por delante de un plano vertical transversal establecido en el mismo reglamento.

Actualmente, este pulso de ensayo, definido por el Reglamento ECE 17 como 20 g durante 30 ms y una variación de velocidad total de 50 +0/-2 km/h, es clave para mejorar la seguridad en el interior de los vehículos. Esto no solamente se aplica en los ensayos sobre los respaldos de los asientos traseros, sino también en los ensayos de los equipos de seguridad postventa, tales como rejillas divisorias que no están reguladas. Esta área presenta un vacío legal ya que debería existir una reglamentación al respecto, hasta que exista una reglamentación que lo regule, toda la responsabilidad recae en el producto. Por este motivo los fabricantes de equipos originales (OEM) insisten a sus proveedores que ensayen sus productos postventa.

No importa que se trate de mascotas o de equipajes o de teléfonos que “vuelen” o “salen disparados” libremente en el interior del habitáculo del automóvil en caso de colisión, independientemente del tipo de objeto o dispositivo, no llevar cualquier carga suelta es grave. Tal vez ya es necesario que exista un reglamento que regule este aspecto. ©