



¿Qué saben los españoles sobre el cinturón de seguridad?

Informe sobre el uso y conocimiento del cinturón de seguridad



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil

¿Qué saben los españoles sobre el cinturón de seguridad?

Informe sobre el uso y conocimiento del cinturón de seguridad



13 de marzo de 2019

ÍNDICE

Presentación	4
1. Introducción	5
2. Objeto del estudio	5
3. Metodología.....	6
4. Encuesta y resultados	7
5. Consecuencias del accidente por mal uso del cinturón de seguridad: daños físicos	19
6. Dispositivos de seguridad	21
6.1 ¿Cómo funciona el cinturón?	21
6.2 Cinturón y airbag	22
6.3 Elementos que restan eficacia al cinturón	23
7. Normativa	24
7.1 Normativa en Europa.....	24
7.2 Normativa en España	26
7.3 Sanciones	28
8. Mitos sobre el uso del cinturón.....	29
9. Conclusiones y consejo	30
10. Fundación CEA solicita	32
11. Fundación CEA.....	33
12. Referencias bibliográficas	34

Presentación

La **Fundación CEA** lleva desde su inicio trabajando por el **fomento de la Seguridad Vial** y la reducción de los accidentes. En este ámbito de actuación, no puede pasar inadvertido, que la reducción de las consecuencias lesivas de un siniestro supone un elemento clave, también, para la protección de los usuarios de las vías.

Como se indicará en el presente estudio, su uso es generalmente un factor determinante para la reducción o minoración de las lesiones producidas como consecuencia de accidentes de circulación.

Deseamos que los resultados de esta encuesta y el análisis de los mismos conciencie a los conductores y demás ocupantes de vehículos automóviles, no ya de la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad, y por extensión, de otros elementos de seguridad por retención; sino de la seguridad que ello comporta.



Fernando González Iturbe
Director de la Fundación CEA

1. Introducción

El cinturón es el sistema de seguridad en el vehículo que mayor efectividad ha demostrado tener a la hora de prevenir muertes y lesiones graves en cualquier tipo de colisión. Tal es su efectividad que su uso disminuye hasta el 50% el riesgo de muerte en los ocupantes de asientos delanteros y un 25% en los ocupantes de asientos traseros, en todo tipo de colisiones.

La **Organización Mundial de la Salud** ha comparado el invento del cinturón al de la vacuna, debido al gran número de personas que han salvado su vida gracias a su uso a lo largo de la historia.

Hoy en día la mayoría de conductores y pasajeros utilizan el cinturón de seguridad de forma automática cuando se sientan en un vehículo. Es una acción generalizada la de abrocharse el cinturón, pero todavía quedan conductores y pasajeros que deciden no utilizarlo a pesar del **elevado riesgo** que supone, ya que **incrementa la posibilidad de muerte y lesiones graves**.

El uso del cinturón de seguridad mantiene también una relación con la edad del usuario, los jóvenes y adultos tienen más automatizado el uso de éste. Esto puede deberse, entre otras cosas, a la concienciación en campañas de tráfico y formación recibida.

2. Objeto del estudio

La **utilización del cinturón** supone un **aporte de seguridad** vital para el conductor y pasajeros. Se recomienda su uso independientemente del asiento que se ocupe en el vehículo, y el tipo de vía por la que se circule. Es fundamental su uso si se quiere **prevenir consecuencias** tan negativas de los accidentes de tráfico como son los **heridos graves y los fallecidos**. Por eso en nuestro país es un **sistema de seguridad de uso obligatorio** por todos los ocupantes del vehículo, y así **se penaliza** su desuso.

Aunque el uso de este sistema de seguridad es conocido y generalizado por la sociedad, y un 80% de los conductores lo utilizan, todavía existe un 20% que no lo hacen. A pesar de las continuas campañas de la **Dirección General de Tráfico** para el uso de éste, la divulgación y numerosa información online, continúan existiendo ideas y falsas

creencias, mitos o excusas alrededor del uso del cinturón. Es importante desmentir esas falsas ideas para que el uso del cinturón sea universal para todos los conductores y pasajeros.

En **Fundación CEA nos preocupa la seguridad** de todos los usuarios, por eso hemos realizado este estudio sobre el uso y conocimiento del cinturón, para saber de primera mano cuál es la realidad y situación actual respecto a este sistema de seguridad.

3. Metodología

La **Fundación CEA** ha recogido la información utilizando una metodología cuantitativa, ya que el objetivo es la recogida y análisis de datos de manera objetiva.

Para la recogida de información se ha utilizado una muestra de 810 conductores, todos residentes en España, mayores de edad, con permiso de conducir, al menos, de clase B, y de ambos sexos.

Mediante una encuesta de once preguntas tipo test, se ha recogido la información de los conductores para averiguar el grado de conocimiento que estos tienen sobre el uso del cinturón de seguridad.

El diseño utilizado para este estudio es un diseño no probabilístico, con una muestra intencional, ya que se pretendía que los encuestados estuviesen en posesión del permiso B de conducir y por lo tanto fuesen mayores de edad.



4. Encuesta y resultados

La **Fundación CEA** en su deseo y responsabilidad de mejorar la Seguridad Vial, y el constante trabajo en este campo, ha realizado este estudio con el objetivo de conocer cuál es la realidad actual sobre el uso del cinturón de seguridad, además de difundir los resultados, aportando así nueva información a la sociedad española, con el objetivo de mostrar nuevos conocimientos y concienciar en Seguridad Vial.

Mediante la encuesta se han obtenido datos como los siguientes:

- **Un 80,96% utiliza siempre el cinturón por seguridad en caso de accidente.**
- **Un 17,18% desconoce que las embarazadas están obligadas a utilizar el cinturón de seguridad.**
- **Un 94,68% cree que el cinturón es el sistema de seguridad pasiva más importante del vehículo.**



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil



91 557 68 52
fundacioncea@fundacioncea.es

22 febrero 2018

Estudio nacional sobre el conocimiento del cinturón de seguridad

¿Tenemos los conductores y ocupantes en cuenta el uso del cinturón de seguridad?

Estimado amigo/a de la Fundación **CEA**:

La Seguridad Vial es uno de los fines de nuestra fundación, ya que, el conocimiento y la formación en esta materia ayudan a **reducir los accidentes de tráfico** y con ello, las víctimas. Por este motivo, te presentamos un nuevo estudio a través del cual sabremos qué uso le damos los conductores y ocupantes de los vehículos al **cinturón de seguridad**, si este se tiene en cuenta con independencia del asiento que se ocupe o de la vía por la que se circule.



Nos gustaría contar con tu colaboración en la realización de esta **encuesta** para saber cuál es tu hábito sobre el uso del cinturón de seguridad.

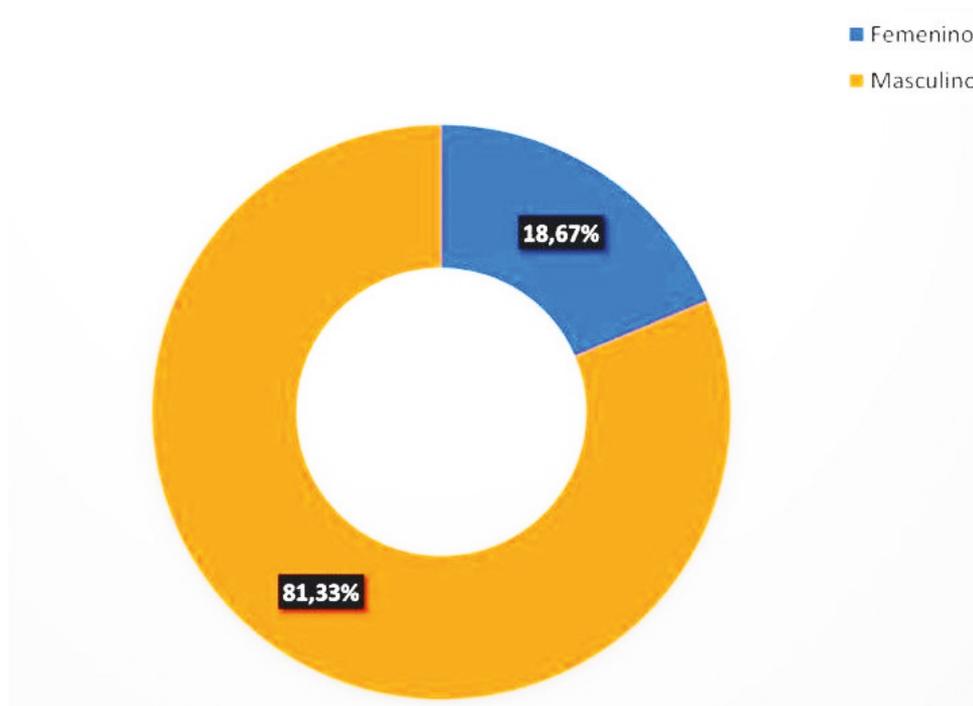
Agradecemos de antemano tu colaboración.

Un cordial y afectuoso saludo.

[Participar](#)

Los gráficos que a continuación aparecen muestran los principales resultados encontrados en este estudio.

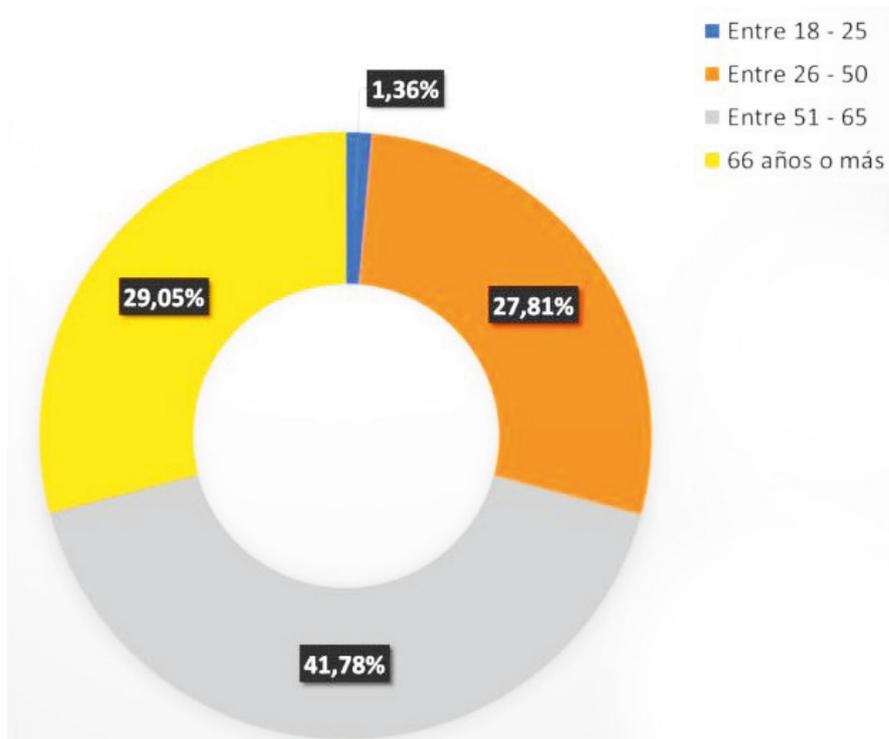
Pregunta 1: ¿Cuál es tu género?



Según los datos recogidos, el 81,33% de los encuestados son hombres y el 18,67% son mujeres.

Estos datos, referentes al género, son relevantes ya que existen diferencias en la percepción del peligro en la conducción entre hombres y mujeres. Por lo tanto, conocer la proporción en que ambos se encuentran en el estudio es importante a la hora de analizar los datos y sacar conclusiones.

Pregunta 2: ¿Cuál es tu grupo de edad?



Los datos muestran que el grupo más amplio de edad que ha respondido a la encuesta es el de 51 a 65 años, siendo el 41,78% de los encuestados. Mientras que los conductores pertenecientes al grupo de edad entre 18 y 25 años representan el 1,36%.

Con estos datos se observa que el grupo de conductores considerados como jóvenes han tenido una baja participación en este estudio, mientras que la población adulta y mayor ha participado en superior proporción.

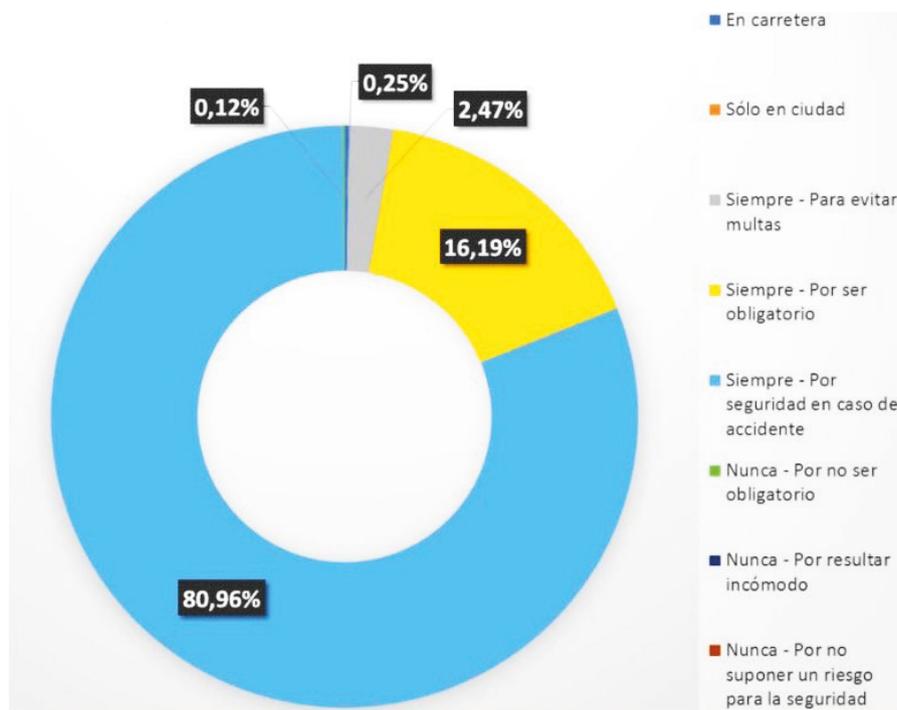
Es importante conocer en profundidad los grupos de edad que han participado ya que cada grupo de conductores presenta sus propias características.

En el caso de los jóvenes, se caracteriza por la inexperiencia, consumo de alcohol y sobrevaloración de capacidades ⁽¹⁾.

Mientras que el grupo de mayores se caracteriza por una mayor experiencia en la conducción pero peores condiciones psicofísicas, mayor ingesta de medicación que influye en la conducción y olvido de normas⁽²⁾.

(1), (2). Obtenido del Programa de intervención y reeducación vial, INCOVIA.

Pregunta 3: Como conductor, ¿usas el cinturón de seguridad?



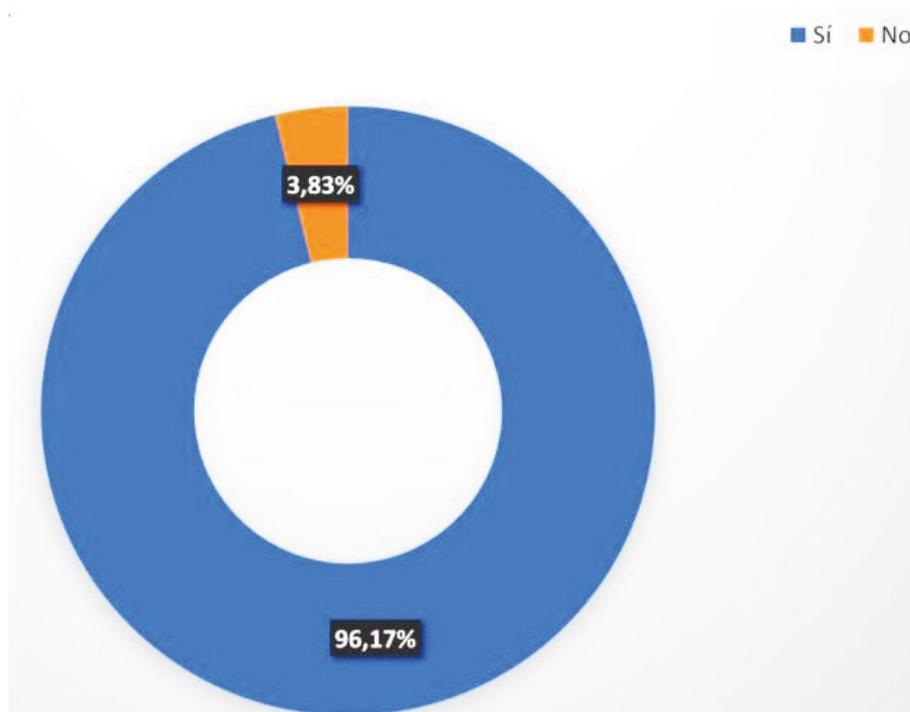
El 80,96% de los conductores utilizan siempre el cinturón de seguridad mientras conducen, por razones de seguridad en caso de accidente.

Este dato es revelador, ya que hace referencia a un cambio de mentalidad en los conductores respecto a unos años atrás, cuando muchos usuarios utilizaba el cinturón para evitar una sanción y no por su seguridad. Por suerte esta visión ha cambiado, y solo un 2,47% lo utilizan para evitar multas. Existen conductores que todavía piensan que no es obligatorio y por lo tanto no lo utilizan, aunque representan el 0,12% del total.

Es importante utilizar el cinturón de seguridad independientemente del tipo de vía por la que se circule, siendo conductor o pasajero, ya que se reduce en un 50% la posibilidad de muerte.

En el caso de los conductores, no llevar el cinturón de seguridad en el momento de la colisión puede suponer salir despedido del vehículo, y esto multiplica la posibilidad de padecer una lesión medular y de muerte.

Pregunta 4: Como conductor, ¿obligas al resto de ocupantes de tu vehículo a usar el cinturón de seguridad?

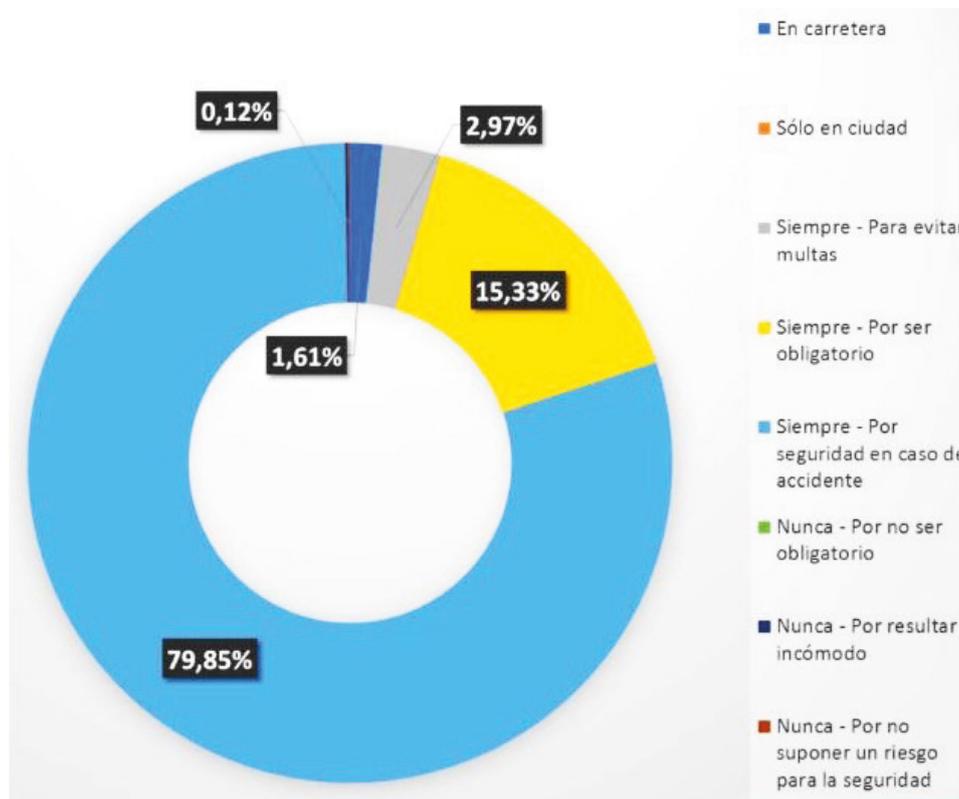


El 96,17% de los conductores obliga al resto de ocupantes de su vehículo a usar el cinturón de seguridad. Un dato positivo que indica una mayor concienciación de la sociedad respecto al uso del cinturón.

A pesar de que la Ley marca que la responsabilidad recae sobre la persona que no utiliza este sistema, y no en el conductor, es relevante que este último disponga de responsabilidad moral respecto al uso del cinturón en todos los ocupantes. Pues, el no uso del cinturón no perjudica únicamente al propio usuario que no lo utiliza, sino al resto de integrantes del vehículo que, en caso de accidente, pueden ser golpeados por la persona que no utilizaba el cinturón y sufrir graves lesiones.

Por lo tanto, es fundamental el uso del cinturón en todos los pasajeros, ya que en caso de accidente todos podrían resultar heridos si uno de ellos no lo utiliza.

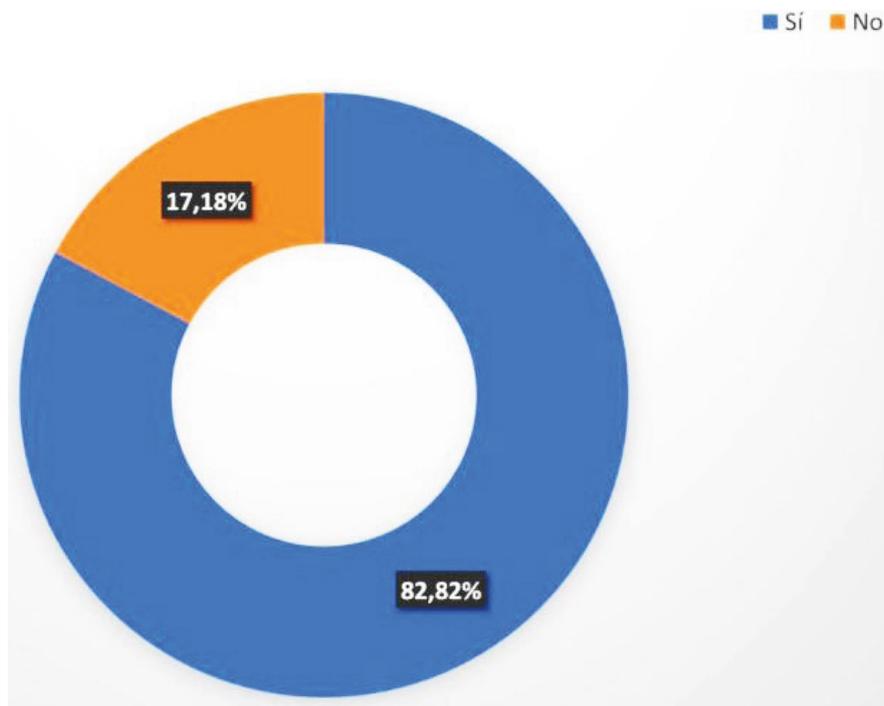
Pregunta 5: En caso de que tú seas el ocupante de un vehículo, ¿usas el cinturón de seguridad?



El 78,85% de los encuestados afirma que cuando es ocupante de un vehículo siempre utiliza el cinturón, por su seguridad en caso de accidente. Seguido de un 15,33% que dice utilizarlo siempre por ser obligatorio. Por lo tanto, más del 94% de los encuestados utiliza siempre el cinturón, siendo la minoría de estos los que lo utilizan por su obligatoriedad. Así pues se puede observar nuevamente como la mayoría de los sujetos están concienciados sobre el uso del cinturón ya que es positivo para su seguridad.

Los conductores que no lo utilizan deben ser conscientes de que esta conducta lleva consigo un incremento del riesgo en caso de accidente, además de estar considerada como una infracción grave y estar sancionada con multa de 200 €.

Pregunta 6: Las embarazadas, ¿están obligadas a utilizar el cinturón de seguridad?



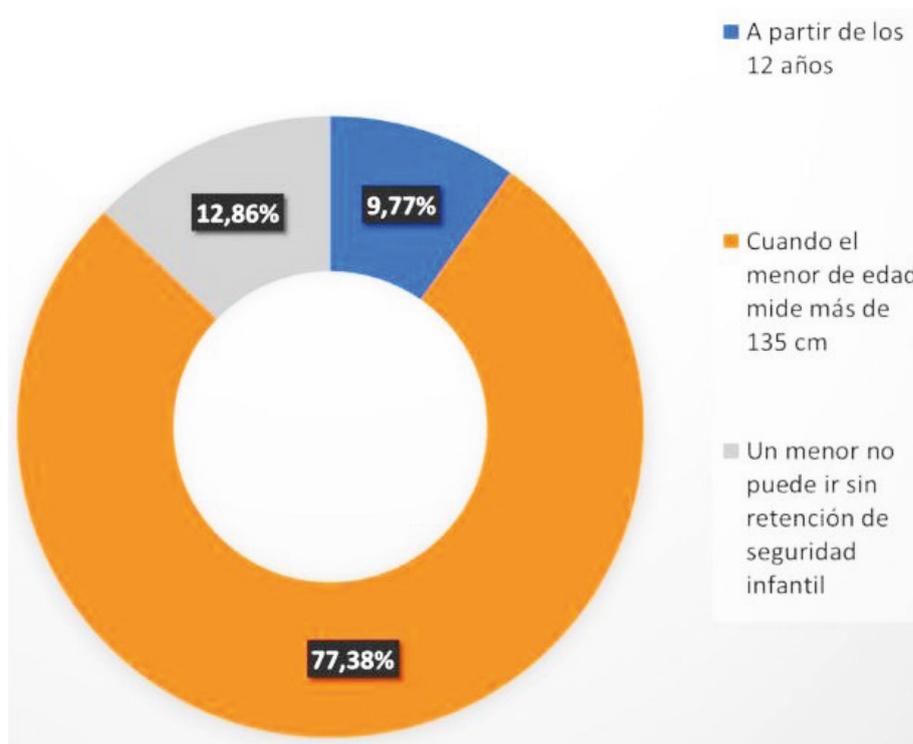
Los datos muestran que el 82,82% de las personas que han respondido a la encuesta afirma ser obligatorio el uso del cinturón en las mujeres embarazadas. A pesar de ser la mayoría, todavía un 17,18% piensa que no es obligatorio su uso.

La utilización del cinturón de seguridad en embarazadas es, además de obligatorio, necesario, ya que en caso de accidente tanto la madre como el feto pueden sufrir graves lesiones, producir el aborto, o la pérdida de la vida de ambos.

Existen estudios que afirman que entre el 2% y el 6% de las mujeres embarazadas se ven implicadas en un accidente de tráfico durante el periodo de gestación, por lo que resulta imprescindible el uso del cinturón también durante este periodo de la vida de la mujer, a pesar de que hace años existía la creencia popular de que las mujeres viajaban más seguras sin este sistema. Hoy se sabe que no es así, y únicamente pueden estar exentas de utilizarlo si su médico lo desaconseja.

Es aconsejable que durante viajes largos se aumente el número de paradas de descanso y que la embarazada camine para activar la circulación.

Pregunta 7: ¿Cuándo un menor de edad puede usar el cinturón sin sistema de retención infantil (SRI)?

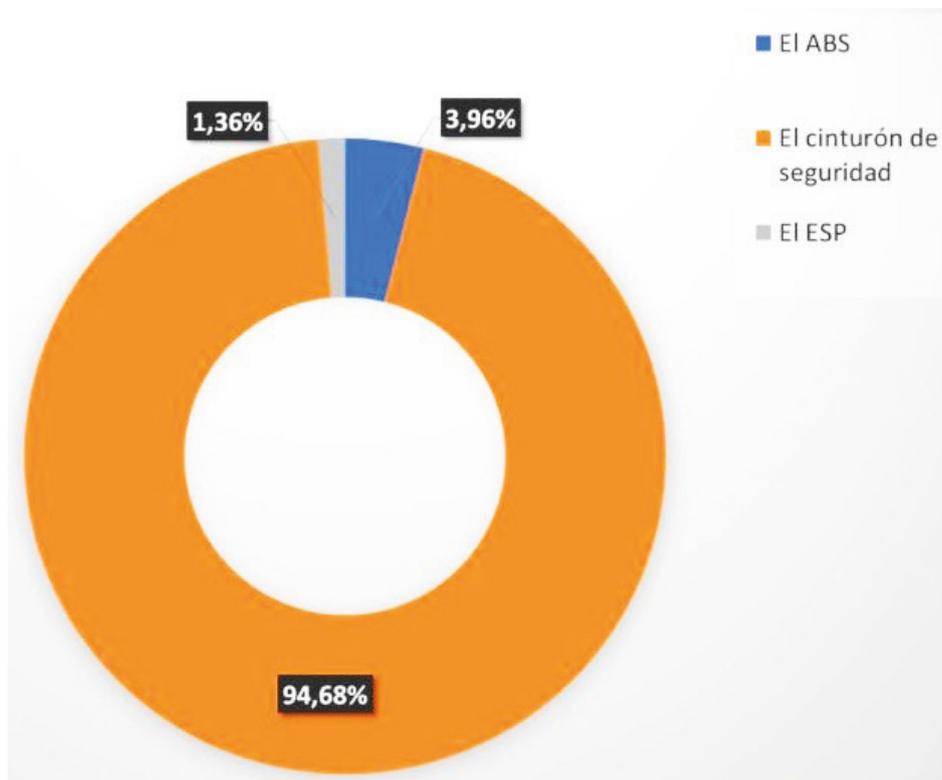


Los resultados muestran que el 77,38% de los encuestados conocen que un menor de edad puede usar el cinturón sin un sistema de retención infantil cuando su altura es de al menos 135 cm. El 12,86% piensa que un menor no puede viajar sin un SRI, y el 9,77% cree que es a partir de los 12 años.

Estos son datos reveladores de las creencias que, desde hace unos años, existen en relación con los sistemas de retención infantil. A pesar de que la mayoría de la población es conocedora de la norma referente a los SRI, todavía existe la falsa creencia de que estos sistemas de retención se utilizan en relación con la edad del niño, y no con la altura.

Es imprescindible que los niños utilicen un sistema de retención adaptado a sus necesidades, como son la altura y el peso, ya que el 75% de los niños fallecidos en accidentes de tráfico, y el 65% de los niños lesionados, son a causa de no ir bien sujetos en el SRI.

Pregunta 8: ¿Cuál crees que es el sistema de seguridad pasiva más importante del vehículo?

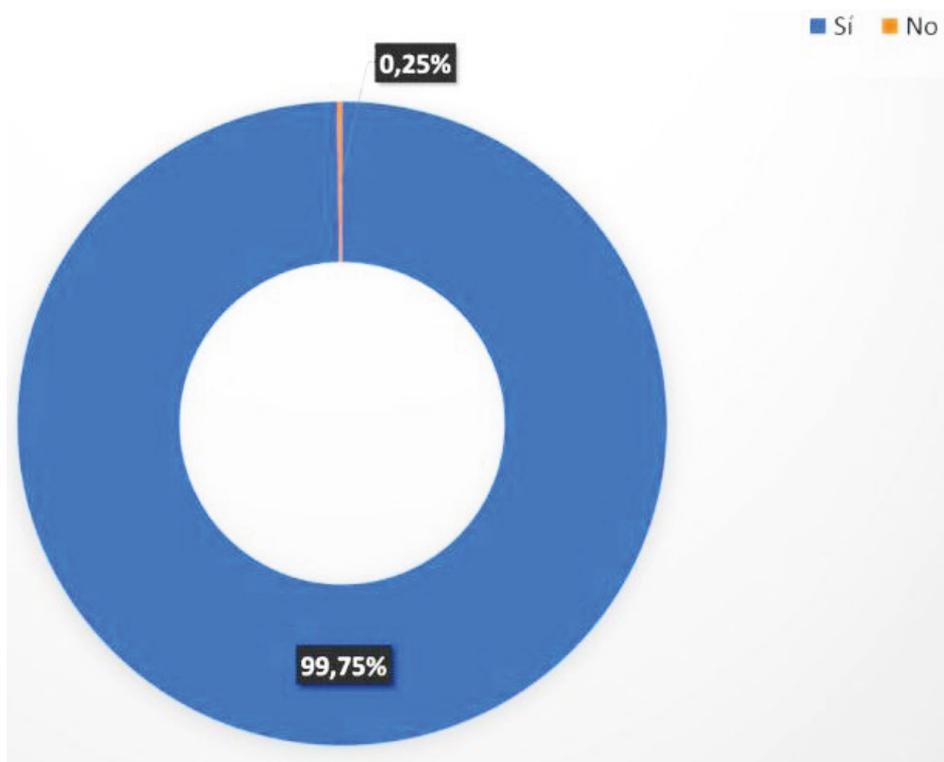


El 94,68% de los conductores piensan que el cinturón de seguridad es el sistema de seguridad pasiva más importante del vehículo.

Un conocimiento correcto de la existencia y utilidad de los sistemas de seguridad que nuestro vehículo incorpora es primordial para la seguridad. Con la llegada de las nuevas tecnologías los vehículos también se han visto influidos y han evolucionado, pues la mejora tecnológica ha sido muy positiva para la seguridad. De este modo, cada vez se fabrican, y circulan por nuestras carreteras, vehículos más seguros e inteligentes.

Pero la incorporación de tecnología en el vehículo no sirve de nada si no existe un buen conocimiento sobre su uso. Por lo tanto, que el 94,68% de los conductores identifiquen el cinturón de seguridad como el sistema de seguridad pasiva más importante, es muy relevante ya que estos le dotan de valor, y por lo tanto predice el uso de este elemento por parte de los usuarios.

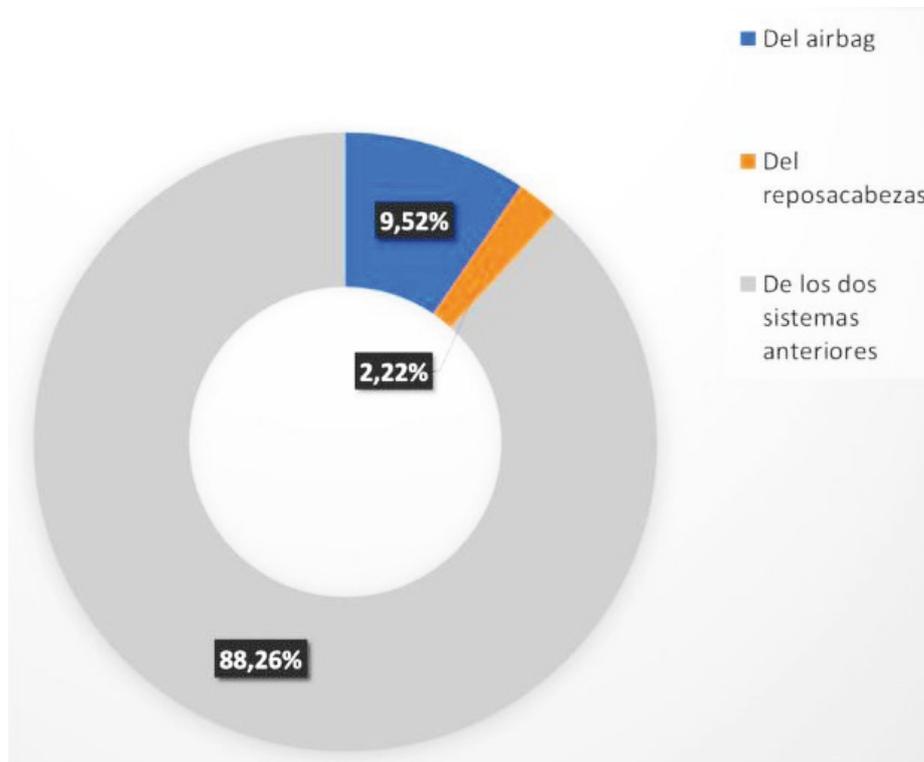
Pregunta 9: Si tu vehículo tiene airbags, ¿es necesario el uso del cinturón?



Los datos muestran que el 99,75% de los encuestados afirman ser necesario el uso del cinturón aunque el vehículo disponga de airbags.

Este resultado confirma que los conductores son buenos conocedores de estos sistemas de seguridad del vehículo, pues hace unos años existía la falsa creencia de que el airbag sustituía al cinturón de seguridad. Idea que, como se ha comprobado, es muy errónea, ya que el airbag sin la utilización del cinturón de seguridad puede llegar a ser muy lesivo o incluso producir la muerte. Esto es debido a que el airbag, cuando se activa en un accidente, se hincha a 350 km/h provocando un gran impacto con el pasajero.

Pregunta 10: ¿El cinturón de seguridad sirve como complemento?

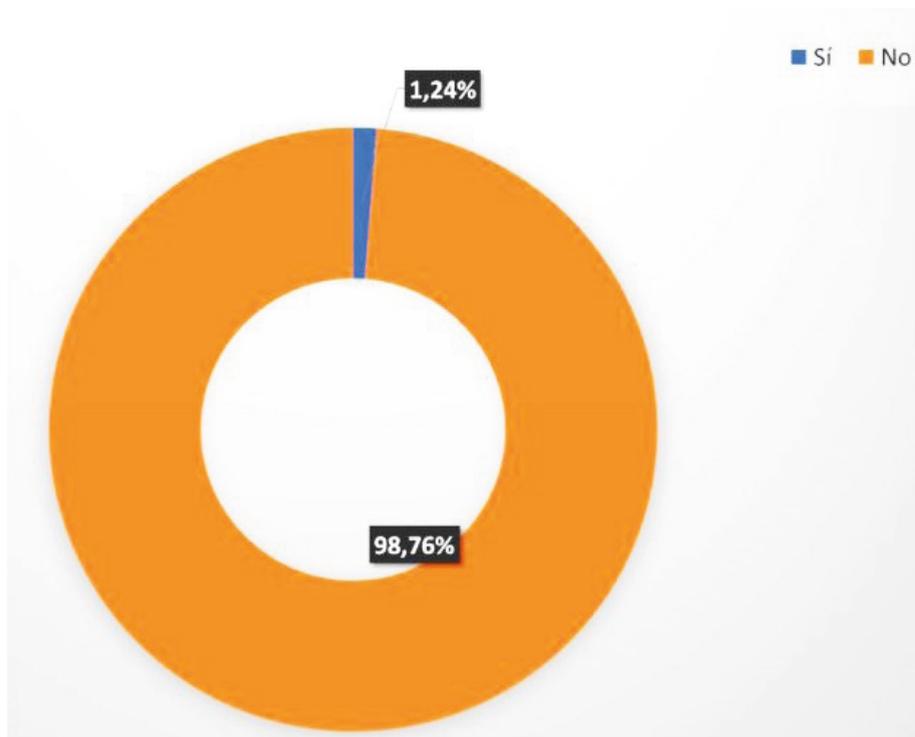


El 88,26% de los encuestados afirma que el cinturón de seguridad sirve como complemento del reposacabezas y del airbag.

Una conducción segura supone conocer que, tanto el cinturón, como el airbag y el reposacabezas no son sistemas “independientes”, sino complementarios. Es decir, una buena utilización de ellos en conjunto van a favorecer a una buena seguridad en caso de accidente, y van a minimizar los posibles daños causados. Por lo tanto, es erróneo pensar que el airbag o el reposacabezas pueden sustituir al cinturón de seguridad.

A pesar de que el reposacabezas nació como un elemento de confort, con el paso del tiempo se ha introducido en el vehículo como un sistema de seguridad obligatorio, pues su uso, combinado con el del cinturón de seguridad, es de gran importancia para evitar el esguince o latigazo cervical, o daños mayores en el cuello y columna. Por ello es imprescindible una buena colocación del reposacabezas, por lo que debe ir colocado a la altura de la cabeza del pasajero o conductor.

Pregunta 11: ¿Colocas pinzas en el cinturón de seguridad para evitar que te moleste?



El 98,76% de los encuestados afirma no colocar pinzas en el cinturón de seguridad para evitar que éste le moleste.

La utilización de pinzas en el cinturón de seguridad ha sido durante un tiempo una práctica generalizada. Muchos conductores optaban por utilizar estos elementos con la finalidad de que el cinturón no apretara, dotándole de cierta holgura. Esta práctica es muy peligrosa ya que el conductor o pasajero se ve expuesto a un mayor riesgo de lesiones en caso de accidente. Una mayor holgura en el cinturón supone, por una parte, un mayor desplazamiento del cuerpo hacia delante, en caso de colisión, y por lo tanto una menor retención del cuerpo.

La colocación correcta del cinturón pasa por ir muy ceñido al cuerpo, con el objetivo de que el desplazamiento del cuerpo sea mínimo en caso de accidente, y así evitar golpes contra los demás ocupantes u objetos del vehículo.

5. Consecuencias del accidente por mal uso del cinturón de seguridad: daños físicos

Según **Naciones Unidas**, se estima que cada diecisiete segundos hay un accidente de tráfico en España, y que cada veinticinco segundos muere una persona en el mundo a causa de un accidente de tráfico.

La conducción es una actividad que las personas realizan de forma cotidiana, casi de forma automática y que conlleva grandes beneficios sociales y personales.

Los grandes avances y cambios sociales que ha producido el tráfico rodado conlleva una considerable consecuencia: los accidentes.

Los accidentes se han convertido en una de las principales causas de muerte en el mundo, según la OMS. Cuando se sufre un accidente son diversas las consecuencias que se pueden derivar. En algunos casos son simples daños materiales, mientras que en otros son daños personales los que se ocasionan. Así pues, los lesionados y fallecidos son la peor consecuencia que se puede esperar. Pero muchas de estas lesiones y fallecimientos se pueden evitar si se utilizan los sistemas de seguridad y se toman las medidas preventivas necesarias. Uno de estos sistemas de seguridad es el cinturón.

El cinturón de seguridad puede evitar muchas de las consecuencias que trae asociado un accidente. No utilizar el cinturón supone multiplicar las probabilidades de sufrir graves lesiones. Así pues, en el momento del impacto, si no se lleva el cinturón colocado el conductor puede golpearse fuertemente contra los elementos de su propio vehículo, como el volante, la luna, el sapicadero o el airbag. No llevarlo y salir despedido del vehículo multiplica por mil trescientos la posibilidad de lesión medular, y por trescientos la posibilidad de muerte.

Las **principales lesiones** que se producen **por no utilizar el cinturón** de seguridad son: traumatismos, lesiones en el cerebro, columna, en los ojos y pulmones, fracturas faciales y craneales.

Pero utilizar de forma incorrecta el cinturón de seguridad también conlleva graves riesgos, pues en caso de accidente puede producirse el denominado **Síndrome**

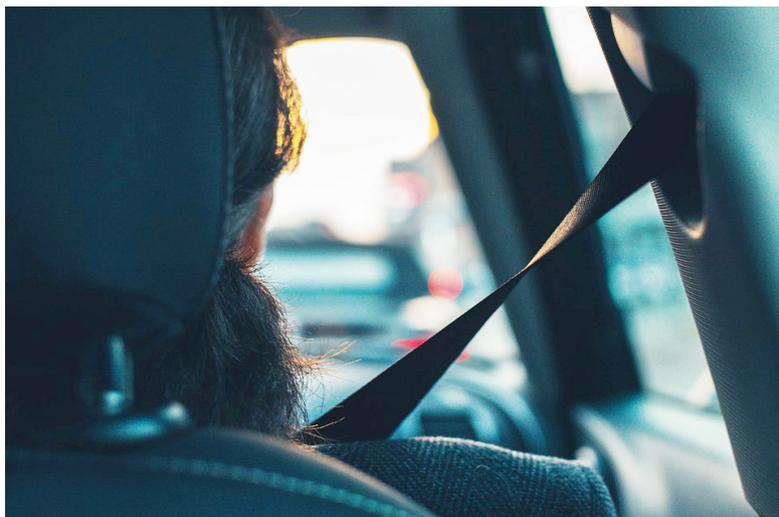
del Cinturón de Seguridad (en el cinturón de dos puntos), el cual asocia lesiones vertebrales, medulares, abdominales, musculoesqueléticas y cutáneas.

El uso incorrecto del cinturón también produce el **Efecto Submarino**, producido por no ir bien ajustado el cinturón al cuerpo, y consecuentemente **resbalándose la persona por debajo del cinturón**, golpeándose contra los pedales del vehículo. Esto provoca que los huesos de pies y piernas se fracturen. Este efecto se produce principalmente por el **uso de toallas, cojines o respaldos de bolas** en los asientos.

También puede producirse el **ahorcamiento** de los ocupantes a causa de una mala colocación del cinturón. Esto puede ocurrir si alguno de ellos utiliza una **corbata**. Esta prenda debe de ir colocada por encima del cinturón para evitar este fenómeno.

Además de las mencionadas, el **mal uso del cinturón** produce también quemaduras o lesiones por fricción, lesiones cardiacas o vasculares, intestinales y hepáticas, desprendimiento de la placenta en mujeres embarazadas o rotura de prótesis.

Asimismo, existe una mayor posibilidad de muerte si no se utiliza el cinturón de seguridad o si se hace de forma errónea. En cualquier caso, la peor consecuencia de un accidente de tráfico se concentra en el fallecimiento de las víctimas.



6. Dispositivos de seguridad

La tecnología ha permitido desarrollar nuevos sistemas de seguridad que tienen como objetivo que todos los ocupantes de un vehículo utilicen el cinturón de seguridad.

Existen sistemas que detectan si uno o varios de los ocupantes no se han puesto el cinturón. Se trata de un **avisador de uso de cinturones de seguridad** o **SBR** (*seat belt reminders*). Este sistema tiene como finalidad informar al conductor, bien de forma acústica y/o visual, de las plazas que estando ocupadas en el vehículo no utilizan el cinturón de seguridad.

6.1 ¿Cómo funciona el cinturón de seguridad?

El cinturón de seguridad está formado por una banda, un retractor, una hebilla y reenvío.

- **Banda:** Es la tira o cinta que se coloca sobre el cuerpo, para retenerlo en caso de accidente. Esta cinta es el componente más visible del cinturón de seguridad.
- **Retractor:** Es el elemento donde se almacena la cinta sobrante y que bloquea el movimiento de ésta en caso de producirse un frenazo o impacto. El retractor se encuentra oculto en la carrocería del vehículo.
- **Hebilla:** Se trata del segundo punto de anclaje donde se conecta el cinturón. Ésta se encuentra en la carrocería del vehículo.
- Existe un **tercer punto de anclaje**.
- **Reenvío:** Este elemento direcciona la cinta en el torso del ocupante del asiento.



La banda del cinturón está formada por un **trenzado**, compuesta de poliamida, lo que permite que sea más flexible y adaptarse al tamaño del ocupante. Esta banda funciona de tal manera que presenta un **comportamiento rígido a la tensión**. Esto

quiere decir que no se deforma cuando el ocupante del asiento se mueve.

El **cinturón** funciona de tal forma que, en caso de frenazo o accidente, la banda se tensa, el retractor se bloquea, y el cuerpo del ocupante queda retenido.

Para que el cinturón pueda cumplir su objetivo es necesario colocarlo correctamente, es decir, la **banda diagonal** debe de pasar sobre la clavícula y entre el pecho, y la **banda ventral** debe de quedar apoyada sobre la pelvis, ya que es el hueso que mejor va a resistir la fuerza del impacto.

6.2 Cinturón de seguridad y airbag

El cinturón de seguridad y el airbag son dos sistemas de seguridad que incorporan los automóviles desde hace años. Como ya se ha comentado, ambos sistemas son complementarios, y no debe de sustituirse el uso de uno por el otro.



El cinturón de seguridad es el elemento más vital del vehículo, y el airbag fue inventado como complemento del cinturón. De esta forma, el airbag reduce las lesiones secundarias en un 30%. Para eso es esencial un buen uso de estos sistemas.

No llevar el cinturón de seguridad o llevarlo mal colocado aumenta el riesgo de lesiones graves producidas por el airbag en caso de accidente, ya que el airbag se hincha a 350 km/h mediante una explosión pirotécnica. Un golpe a dicha velocidad es de tal magnitud que puede ocasionar la muerte. Sin embargo, si en el momento del accidente estalla el airbag y el conductor u ocupante lleva puesto el cinturón, éste actúa reteniendo su cuerpo y como consecuencia el airbag amortigua el golpe.

Por lo tanto, deben de utilizarse estos dos sistemas de forma correcta para que en caso de accidente puedan servir como sistemas de seguridad y no como agravantes de las consecuencias.

6.3 Elementos que restan eficacia al cinturón

Existen una serie de elementos u objetos que, a pesar de ser legales, reducen la eficacia del cinturón y en muchos casos su uso puede producir graves consecuencias en las personas que los utilizan o incluso la muerte.

Son varias las prácticas generalizadas que, lejos de sumar seguridad durante la conducción, restan eficacia a los sistemas de seguridad de los vehículos.

Así pues, el uso de toallas, cojines, almohadillas para el cinturón, pinzas, abrigos, almohadas cervicales, corbatas o tapizados de cuero, pueden producir graves consecuencias a los ocupantes de un vehículo si éste sufre un siniestro.

El uso de **toallas** en el asiento es muy típico en periodos estivales, cuando se regresa de la piscina o la playa, al igual que los **cojines**, los **respaldos de bolas** tan populares en los taxistas y **fundas no homologadas** para los asientos. Estos elementos, legales, a simple vista inofensivos, y que además pueden ofrecer confort durante el viaje, han producido numerosas lesiones y muertes en las carreteras. Estos elementos, en caso de accidente, producen el **Efecto Submarino**.

La utilización de **almohadillas cervicales** puede aportar comodidad durante un largo viaje, pero lo que realmente producen es un distanciamiento de la cabeza respecto al reposacabezas, por lo que ambos quedan demasiado separados, y como consecuencia **se anula el efecto del reposacabezas** en caso de accidente.

También es frecuente el uso de **pinzas o abrigos gruesos**, estos últimos utilizados en épocas de frío. Elementos que producen holgura entre el cinturón y el cuerpo, produciendo un desplazamiento mayor de la persona hacia delante, en caso de accidente. Se estima que a 70 km/h cada centímetro de holgura



se multiplica por ocho, por lo que una persona puede recorrer más de medio metro hacia delante, con el consecuente golpe que esto conlleva.

También el uso de prendas como la **corbata**, ya mencionado anteriormente, es un gran desconocido entre los conductores. Puede llegar a producir ahorcamiento si se sitúa por debajo del cinturón.

Los **asientos tapizados de cuero** deben estar bien tratados y ser adherentes, en el caso contrario, este tipo de tapizado resulta más peligroso ya que resbalan, y en caso de accidente la sujeción del cinturón podría verse afectada.

7. Normativa

La problemática de las muertes en accidentes de tráfico es de tal magnitud que en los últimos años se han llevado a cabo muchas modificaciones en los vehículos para dotarlos de tecnología, y por tanto de seguridad.

Aunque se han incorporado diversos sistemas de seguridad en los automóviles, el cinturón sigue siendo el más sencillo y económico para salvar vidas. Por ello se encuentra regulado legalmente su uso.

7.1 Normativa en Europa

La legislación de la Unión Europea obliga a todos los ocupantes de un vehículo a utilizar el cinturón de seguridad, en todos los asientos, siempre que disponga de ellos.

También los niños que viajen en un vehículo equipado con dispositivos de seguridad, o midan menos de 135 centímetros, deben ir sujetos mediante un dispositivo homologado y adecuado para su peso. En el caso de superar los 135 centímetros pueden utilizar el cinturón de seguridad de adultos. Además, está prohibido la colocación de sistemas de sujeción a contra marcha en el asiento delantero, a no ser que esté el airbag desactivado.

El **Artículo 2** de la **Directiva 2003/20/CE** relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre **el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas** establece:

Vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3:

a) i) *Los Estados miembros exigirán que todos los ocupantes de vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 en circulación usen los dispositivos de seguridad de que disponga el vehículo.*

Los niños cuya estatura sea inferior a 150 centímetros, que ocupen los vehículos de las categorías M1, N1, N2 y N3 provistos de dispositivos de seguridad, deberán estar sujetos por un dispositivo de retención para niños, de las clases integral o no integral mencionadas en las letras a) y b) del apartado 4 del artículo 1, que esté adaptado al peso del niño de conformidad con lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 1.



ii) *Los Estados miembros podrán permitir que, en su territorio, los niños cuya estatura sea inferior a 150 centímetros y al menos igual a 135 centímetros utilicen un cinturón de seguridad para adultos. Estos límites de estatura se revisarán con arreglo al procedimiento mencionado en el apartado 2 del artículo 7 ter.*

iii) *No obstante, los Estados miembros podrán permitir que en su territorio los niños a los que se refieren los incisos i) y ii) no utilicen un dispositivo de retención para niños cuando viajen en taxi. Sin embargo, cuando dichos niños viajen en taxis, sin dispositivo de retención, deberán ocupar un asiento distinto de los delanteros.*

b) *Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un cojín neumático de seguridad frontal, a menos que dicho cojín haya sido desactivado, condición que se cumplirá también en el caso de que dicho cojín se desactive adecuadamente de forma automática.*

7.2 Normativa en España

La legislación española, recogida en el Reglamento General de Circulación, obliga a los conductores y ocupantes de vehículos a motor a utilizar el cinturón de seguridad, tanto a adultos como a niños. Existiendo una serie de excepciones, en situaciones concretas, en las que se puede circular sin el cinturón de seguridad.

El uso del cinturón de seguridad se regula en el **Real Decreto 1428/2003** del 21 de noviembre, de la **Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial**, en sus **Artículos 116, 117, 118, 119**.

En el **Artículo 116. Obligatoriedad de su uso y excepciones**, se establece que *los conductores y ocupantes de vehículos a motor están obligados a utilizar el cinturón de seguridad. Las infracciones a las normas de utilización de los cinturones de seguridad tendrán la consideración de graves.*

En el **Artículo 117. Cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados**, se establece que *se utilizarán cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, correctamente abrochados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas, por el conductor y los ocupantes del vehículo.*

En los asientos delanteros del vehículo queda prohibido circular con menores edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros. Dichos ocupantes deberán situarse en los asientos traseros del vehículo y utilizar sistemas de retención infantil.

Excepcionalmente, podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención homologados debidamente adaptados a su talla y peso en los siguientes casos:

1. Cuando el vehículo no disponga de asientos traseros.
2. Cuando todos los asientos estén ya ocupados por los menores de estatura igual o inferior a 135 centímetros.
3. Cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.



Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un airbag frontal, a menos que haya sido desactivado.

En el **Artículo 118. Cascos y otros elementos de protección** se establece que *cuando las motocicletas, los vehículos de tres ruedas o los cuadriciclos y los ciclomotores cuenten con estructuras de autoprotección y estén dotados de cinturones de seguridad sus conductores y viajeros estarán obligados a usar el cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas y quedan exentos de utilizar el casco de protección.*

El **Artículo 119. Exenciones** establece que *podrán circular sin los cinturones u otros sistemas de retención homologados:*

- *Los conductores, al efectuar la maniobra de marcha atrás o de estacionamiento.*
- *Las personas provistas de un certificado de exención por razones médicas graves o discapacitadas. Este certificado deberá ser presentado cuando lo requiera cualquier agente de la autoridad responsable del tráfico.*
- *Los conductores de taxis cuando estén de servicio y circulen en tráfico urbano o áreas urbanas de grandes ciudades, pero en ningún caso por autopistas, autovías o carreteras convencionales. Podrán transportar a personas con estatura inferior a 135 centímetros sin utilizar un dispositivo de retención homologado, siempre que ocupen un asiento trasero.*
- *Los distribuidores de mercancías, cuando realicen sucesivas operaciones de carga y descarga de mercancías en lugares situados a corta distancia unos de otros.*
- *Los conductores y pasajeros de los vehículos en servicios de urgencia.*
- *Las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación.*

7.3 Sanciones

El no uso del cinturón de seguridad es una de las infracciones más frecuentes en las carreteras españolas.

En una campaña de vigilancia del 2017 llevada a cabo por la agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, se detectaron a 1.441 personas sin cinturón de seguridad, en una semana.

Por ese motivo, actualmente en las carreteras españolas existen 227 cámaras con el objetivo de vigilar y sancionar el no uso del cinturón de seguridad. El 60% de estos dispositivos se encuentran en carreteras convencionales, mientras que el 40% restante se encuentran en autovías y autopistas. El objetivo de estas cámaras es fomentar el uso del cinturón de seguridad, castigando mediante una sanción a los usuarios que no lo utilicen.

Pero no sólo las cámaras pueden sancionar, también lo hacen los agentes de la autoridad.

No utilizar el cinturón de seguridad es considerada una falta grave, y, por lo tanto, conlleva una **multa de 200 € y la detracción de 3 puntos del permiso de conducir**, en caso de ser el conductor la persona que esté realizando la infracción. En el caso de ser realizada por un ocupante la responsabilidad recae sobre él, y no en el conductor. Sin embargo, **no son objeto de sanción las exenciones** que la normativa española marca respecto al **uso del cinturón de seguridad**.

En lo referente al seguro de responsabilidad civil, si la víctima no es responsable del accidente y no lleva puesto el cinturón, se puede entender, según las lesiones que sufra, que concurre en la producción del daño; entendiéndose que esa “contribución” a tal resultado supone una “culpa concurrente”, que tiene como consecuencia la reducción de las indemnizaciones, “incluidas las relativas a los gastos en que se haya incurrido en los supuestos de muerte, secuelas y lesiones temporales”. Y sigue diciendo la norma que “se entiende que existe dicha contribución si la víctima, por falta de uso o por uso inadecuado de cinturones, casco u otros elementos protectores, incumple la normativa de seguridad y provoca la agravación del daño”.

Para los supuestos en que las víctimas no conductoras sean menores de catorce años o sufran un menoscabo físico, intelectual, sensorial u orgánico; no se suprime ni se reduce la indemnización “y se excluye la acción de repetición contra los padres, tutores y demás personas físicas que, en su caso, deban responder por ellas legalmente”.

8. Mitos sobre el uso del cinturón de seguridad

Desde que empezara a ser obligatorio el uso del cinturón han sido muchos los mitos o falsas creencias alrededor del uso de éste.

A pesar de que el cinturón debe de usarse por razones de seguridad y no para evitar sanciones, existen conductores y pasajeros que tratan de evitar su uso buscando excusas o haciendo uso de falsas creencias.

De este modo los principales mitos y excusas que existen en la sociedad para no hacer uso de este sistema de seguridad son los siguientes:

- **“El cinturón no sirve para nada”**. Ésta es una falsa creencia que científicamente ha sido contrastada, pues el cinturón de seguridad reduce al 50% la posibilidad de muerte en caso de accidente.
- **“Existen personas que se han salvado por no llevarlo puesto”**. Hay estudios que demuestran que sólo existe una posibilidad entre un millón de salvarse por no llevarlo puesto.
- **“En ciudad no vale la pena ponerse el cinturón”**. Un accidente a 50 km/h en una ciudad puede llegar a ser mortal, pues existe una posibilidad del 50% de fallecimiento.
- **“No va a pasar nada”**. Tener la idea de que no va a suceder un accidente es un pronóstico de que va a suceder.
- **“Los cinturones de atrás no son útiles”**. Esta es una idea que se ha mantenido en el tiempo. Pues hasta 1992 no era obligatorio utilizar el cinturón de seguridad detrás. Aun así, se ha demostrado que reducen en un 25% la posibilidad de muerte.

- **“Hay gente que se ha salvado porque ha salido despedida del vehículo”.** Salir despedido del vehículo por no usar el cinturón de seguridad multiplica por trescientos la posibilidad de muerte, y por mil trescientos la posibilidad de lesión medular.
- **“No hace falta el cinturón porque ya existen muchos sistemas de seguridad en el coche”.** Esta creencia también se ha mantenido en el tiempo, sobre todo con la llegada de los nuevos sistemas de seguridad y la tecnología en los automóviles. Pero la realidad es que ningún sistema sustituye al cinturón.

9. Conclusiones y consejos

La **Fundación CEA** ha realizado este estudio con el objetivo de saber cuál es el conocimiento que los conductores tienen acerca del cinturón de seguridad, y cuál es el uso que realizan de él.

La decisión de usar el cinturón debe de ser siempre pensando en la seguridad y no en otro tipo de intenciones como puede ser evitar una sanción. Por eso que el **80,96%** de los conductores **utilicen siempre el cinturón por motivos de seguridad en caso de accidente** es el principal dato que se debe resaltar en esta encuesta. Esto muestra el elevado grado de concienciación que la sociedad tiene respecto al uso del cinturón. De igual manera, cabe lamentar que todavía, alrededor de un 19%, lo utilicen para evitar multas o porque es obligatorio.

Otro dato satisfactorio es que el 96,17% de los conductores obliga al resto de los ocupantes del vehículo a utilizar el cinturón de seguridad. Una conducta que muestra la moralidad de los conductores, ya que no siendo su responsabilidad legal si muestran una responsabilidad ética. Este tipo de conductas son muy relevantes ya que un pasajero sin cinturón de seguridad multiplica su peso en caso de accidente pudiendo ocasionar graves lesiones al resto de ocupantes del vehículo y a sí mismo.

Los datos que arroja la encuesta son, por lo general, muy positivos y satisfactorios, pues muestran un gran conocimiento del cinturón como sistema de seguridad, además de su uso, tanto en conductores como en pasajeros.

De esta forma se observa que no está generalizada la idea, entre los encuestados, de que el airbag o el reposacabezas sustituyen al cinturón, sino que son sistemas complementarios. Así lo afirman el 99,75% y 88,26%, respectivamente.

El uso de **elementos que restan eficacia al cinturón de seguridad** es otro de los temas **preocupantes para la seguridad vial**, por eso en este estudio se ha dedicado una pregunta exclusivamente para conocer si los conductores utilizan estos elementos, en concreto pinzas, que proporcionan holgura al cinturón. Los resultados son satisfactorios, pues casi la totalidad de los encuestados afirman no utilizar este elemento cuando viajan en el automóvil.

Con los resultados de los datos recogidos, desde la **Fundación CEA** pensamos que es vital el uso del cinturón de seguridad para seguir salvando vidas y evitando lesiones, por ello **recomendamos**:

- Hacer uso del cinturón independientemente del **tipo de vía** por la que se circule.
- Hacer uso del cinturón en **cualquier asiento** en el que se viaje, ya sea delante o detrás.
- El uso del cinturón y de los sistemas SRI, con independencia de la **edad** del ocupante.
- Usar el cinturón **por su seguridad** y no para evitar una sanción.
- No hacer uso de **elementos que resten eficacia** al cinturón.



10. Fundación CEA solicita

Pese a que los resultados obtenidos son positivos y satisfactorios creemos que son mejorables, ya que existen encuestados que todavía no utilizan el cinturón de seguridad o lo utilizan por razones ajenas a la seguridad en caso de accidente, y otros que desconocen algunas cuestiones relacionadas con este sistema de seguridad. Por lo tanto, con el objetivo de universalizar toda la información disponible acerca del cinturón de seguridad **Fundación CEA** solicita:

- **Nuevas campañas recordatorias** sobre el uso del cinturón de seguridad.
- **Mayor divulgación** por parte de **médicos de atención primaria, matronas y ginecólogos** sobre el uso del cinturón en embarazadas y recién nacidos.
- **Campañas específicas para mayores** sobre el uso del cinturón.
- **Mayor implicación** por parte de las **empresas** para generalizar el uso del cinturón en todos sus empleados.
- **Mayor información** sobre los mitos existentes acerca del cinturón de seguridad.
- **Difusión en medios de comunicación** sobre los elementos que, aun siendo legales, ponen en peligro el buen funcionamiento del cinturón.



11. Fundación CEA

La **Fundación Comisariado Europeo del Automóvil** es una organización privada, sin ánimo de lucro, de ámbito nacional y carácter permanente, que nace de la responsabilidad social corporativa de CEA con el mismo espíritu de servicio a la sociedad que caracteriza al Comisariado Europeo del Automóvil desde sus inicios.

Los fines de la **Fundación CEA** son:

- El fomento de la **Seguridad Vial** y la **reducción de los accidentes de tráfico**.
- La **consecución de la movilidad sostenible**.
- La **protección y ayuda a las víctimas de los accidentes de tráfico**.
- El **respeto al medio ambiente** y la **reducción de los niveles de contaminación**.

www.fundacioncea.es
 **91 557 68 52**
fundacioncea@fundacioncea.es



Fundación CEA ha obtenido la certificación ISO 39001 otorgada por la auditora **BUREAU VERITAS** en reconocimiento a los sistemas de gestión en materia de seguridad vial para la prevención de accidentes e incidentes de tráfico. Dicho certificado pone de relieve el compromiso de la Fundación CEA en áreas como la salud, la seguridad vial, la prevención de riesgos laborales y la movilidad sostenible.

12. Referencias bibliográficas

- Dirección General de Tráfico. *Efectividad del cinturón de seguridad*. Recuperado el 15 de junio de 2018 de: <http://www.dgt.es/es/sistemas-seguridad-vehiculos/avisador-de-uso-de-cinturones-de-seguridad/efectividad-del-cinturon-de-seguridad.shtml>
- Montoro, L., Lijarcio, J.I., Bosó, P., López, C., Martí-Belda, A., Mirabent, E. (2017). *PROYECTO SAVIMA: Barómetro de Salud Vial de Conductores Mayores*.
- E. Gargallo Burriela, A. Palomeque Ricoa, G. Claret Teruela, M. Pons Ódenaa, FJ. Cambra Lasasa, . (2007). Síndrome del cinturón de seguridad: lesión medular aguda por uso incorrecto del cinturón de seguridad de dos puntos. *Anales de pediatría*. 70-71. Recuperado el 18 de junio de 2018 de: <http://www.analesdepediatria.org/es-sindrome-del-cinturon-seguridad-lesion-articulo-13097363>
- Dirección General de Tráfico. *Funcionamiento y elementos del avisador de uso y el cinturón de seguridad*. Recuperado el 18 de junio de 2018 de: <http://www.dgt.es/es/sistemas-seguridad-vehiculos/avisador-de-uso-de-cinturones-de-seguridad/funcionamiento-y-elementos-del-avisador-de-uso-y-el-cinturon-de-seguridad.shtml>
- Real Decreto 1428/2003, de 21 de 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. *Boletín Oficial del Estado*. Madrid, 23 de diciembre de 2003, núm. 306. <https://www.boe.es/buscar/pdf/2003/BOE-A-2003-23514-consolidado.pdf>
- **Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.** *Diario Oficial*. 09 de Mayo de 2003, núm. L 115, pp. 0063 – 0067. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:32003L0020>

- Dirección General de Tráfico (2017). *Velocidad, cinturón y falta de mantenimiento del vehículo entre las infracciones más frecuentes*. Recuperado el 20 de junio de 2018 de <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2017/20170525-velocidad-cinturon-falta-mantenimiento-vehiculo-infracciones-frecuentes.shtml>
- Fundación Mapfre (2014). *Sanciones: conducir sin cinturón*. Recuperado el 20 de junio de 2018 de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/programas/prevencion/prevencion-accidentes-mayores/sabias-que/2014/multa-conducir-sin-cinturon.jsp



FUNDACIÓN CEA
Comisariado Europeo del Automóvil

www.fundacioncea.es

ISO 39001

BUREAU VERITAS
Certification



Fundación Comisariado Europeo del Automóvil

Todos los derechos reservados. Prohibida su reproducción total o parcial.