

2013

Alertas de Riesgo

Equipación de los Motoristas de la Policía Foral

El riesgo de daño y o lesión, el derecho a la seguridad de los trabajadores y un pobre ejemplo para la cultura de la movilidad segura, son algunas de las consecuencias de la falta de dotación adecuada para el ejercicio de sus funciones.



Instituto de Seguridad Vial del Motociclista.

Unión de Moteros Europeos
C/Pio Baroja 11. 22520 Fraga (Huesca)
Ref.: ISVM_2014_013
Fecha.: 30 de diciembre de 2013



Destinatario del informe

Departamento de Presidencia, Justicia e Interior del Gobierno de la Comunidad Foral de Navarra.
Consejero de Presidencia, Justicia e Interior Don Javier Morrás Iturmendi.
Avda de Carlos III 2, 1º. 31002 PAMPLONA. Fax: 848421346
fj.morras.iturmendi@navarra.es
Otros destinatarios de interés. Informe público.

Asunto: Alertas de riesgo asociadas a la equipación de la Policía Foral.



El Instituto de Seguridad Vial del Motociclista ha actuado en base al requerimiento de la Denuncia Ciudadana presentada por el Departamento de Seguridad Vial de la Asociación Mutua Motera.

La exploración e investigación ha sido practicada por personal especializado del Instituto de Seguridad Vial del Motociclista y ha trabajado sobre la uniformidad de los componentes de la Policía Foral de Navarra, circunscritos al Área de Tráfico y Seguridad Vial, que en la actualidad trabajan en motocicleta, dando como resultado:

1. Las prendas de protección de dotación oficial no se encuentran debidamente etiquetadas y/o certificadas a excepción del casco de protección.

2. Son zonas especialmente vulnerables en el trabajador motociclista: manos, codos, hombros, rodillas y espalda (columna vertebral).

3. El pantalón está dotado de protecciones anti impactos en la zona de las rodillas debidamente marcados con la EN 1621-1 pero no acredita el haber superado la norma de certificación EN 13595.
4. Los riesgos menos protegidos se encuentran relacionados con el impacto y el rozamiento, siendo la fractura, fisura, perforación y abrasión las lesiones más frecuentes que se pueden asociar a este tipo de riesgos.
5. Queda acreditada una clara exposición al riesgo y por tanto al daño o lesión. Razón por la que a su vez queda acreditada la desprotección del trabajador policía objeto de la investigación.

Imagen obtenida de internet. Debe apreciarse la carencia de equipo de protección, especialmente guantes.



Normativa asociada y relacionada con la protección al trabajador:

- Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo (Directiva Marco).
- Directiva 89/686/CEE establece las exigencias mínimas esenciales que deberán cumplir todos los equipos de protección individual, independientemente del lugar donde se esté ejerciendo la actividad.
- Directiva 89/656/CEE fija las disposiciones mínimas de seguridad, y salud que garanticen una protección adecuada del trabajador en la utilización de los equipos de protección individual en el trabajo.
- REAL DECRETO 773/1997, 30 de mayo, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud relativas a la utilización por los trabajadores de equipos de protección individual. BOE nº 140 12-06-1997.
- Ley 31/1995, de 8 de noviembre, de Prevención de Riesgos Laborales. BOE nº 269 10/11/1995.
- Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre, por el que se regulan las condiciones para la comercialización y libre circulación intracomunitaria de los equipos de protección individual.

Se recuerda que no es objeto de este estudio el desarrollo legal, razón por la que tan solo se ha referenciado. Si lo es la identificación de riesgos mediante exploración de la equipación técnica y la propuesta de soluciones.

El estudio se ha realizado sobre el “etiquetado” o “marcaje” de las prendas de dotación de la Unidad de Motoristas de la Policía Foral circunscrita al Área de Tráfico y Seguridad Vial.

2. Normativa sobre la equipación técnica para el uso de motocicletas policiales.

En Europa, dentro del CEN (European Standards Agency Comité Europeo de Normalización), el Grupo de Trabajo TC-162/WG-9 trabaja en la elaboración de normas de rendimiento funcional de equipos de protección personal (en España denominados EPI) y sus correspondientes revisiones. No obstante, existen otros comités técnicos trabajando en áreas similares para la protección de usuarios de motocicletas.

Con estas normas se pretende apoyar la certificación CE siguiendo las pautas en el marco de la Directiva 89/686/CEE de comercialización de equipos de protección individual. Directiva referenciada en el apartado anterior.

Las normas de certificación que en la actualidad existen, relacionadas con la protección de los usuarios de motocicletas son:

Norma	Descripción	Observaciones
EN-1621-1	Protectores de impacto usado por el motociclista en las zonas de rodilla, hombros y codos.	Primera publicación año 1997
EN-1621-2	Protectores de impacto usados para proteger la espalda del usuario de motocicletas.	Primera publicación año 2003. Traspuesta 2004.
EN-1621-3	Protección pectoral	Reciente publicación.
EN-1621-4	Protección sistemas tipo AirBag	
EN-13595	Chaquetas y pantalones. De una sola pieza o dos piezas.	Compuesta de 4 partes. (1).Requisitos y procedimientos. (2,3 y4).Pruebas especializadas abrasión, resistencia costura, de corte por impacto.
EN-13634	Calzado para la protección de usuarios motociclistas.	Primera publicación año 2002, actual 2010.
EN-13594	Guantes para la protección de usuarios motociclistas.	Primera publicación año 2002.
EN-14021	Protecciones contra proyecciones tipo escudo.	

Las normas de homologación que en la actualidad existen, relacionadas con la protección de los usuarios de motocicletas son:

Norma	Descripción	Observaciones
R-22	Reglamento para la homologación de cascos de protección para usuarios de motocicletas.	Reforma actual 5ª.

Recordamos que en una prenda o equipo de protección que carece del etiquetado y marcaje legalmente establecido, su capacidad para proporcionarnos seguridad dependerá del fabricante, sin estar esta capacidad debidamente certificada y/o acreditada.

3. Descripción de alguna de las normas de certificación para la comprensión del criterio de idoneidad para la práctica profesional del motociclismo policial.

A continuación se reproduce el Informe EMS 2012 del Departamento de Seguridad Vial de la Organización Ciudadana Asociación Mutua Motera.

La comprobación del equipamiento motorista es algo relativamente reciente respecto a la homologación del resto del equipamiento de seguridad, pero que lleva más de una década presente en nuestros derechos.

3.1. Rasgos generales de la EN-13.595 (Ropa de protección para motociclistas).

La 13.595 tuvo que nacer luchando contra barreras para impedir que los legisladores usasen los estándares para crear normas de uso obligatorio. Pero la historia de la protección del consumidor desde los estándares garantistas de mínimos de seguridad no pasa por la obligatoriedad de uso, sino por la libertad de uso y la conciencia incrustada en los rasgos culturales de la sociedad de la “necesidad de uso”.

La norma se enfoca a establecer los criterios de cumplimiento en resistencia y ergonomía de las chaquetas, pantalones y monos de una o dos piezas fabricados para proteger a usuarios de motocicletas.

Esta norma se divide en cuatro partes bien diferenciadas:

- Parte 1: Generalidades. Establece requerimientos técnicos para los materiales, su confección y prestaciones y la distribución de zonas con sus características básicas. Dentro de la primera parte se especifican dos niveles de protección “Nivel 1” (bajo nivel de protección) y “Nivel 2” (mayor capacidad de protección).
- Parte 2: Establece los métodos de prueba para determinar la resistencia a la abrasión.
- Parte 3: Método de prueba de resistencia a la presión.
- Parte 4: Método de prueba de resistencia al corte por impacto.

3.2. Rasgos generales de la EN-13.594 (Guantes de protección para usuarios motociclistas).

Los guantes, para su certificación según la EN-13.594 deben superar determinadas pruebas de resistencia física, comportamiento ergonómico y químico.

Algunos puntos de evaluación son la resistencia al desgarrar, resistencia de costuras, al corte, a la abrasión, sujeción, cobertura, tallas, ergonomía, componentes rígidos, contenido en cromo, PH del cuero y materiales utilizados, solidez del colorante al agua.

3.3. Rasgos generales de la EN-13.634 (Calzado de protección para usuarios motociclistas).

La Norma desarrollada por el Comité CEN/TC 161 “Protección de pies y piernas”, que en la actualidad va por la versión del año 2010 (actualización), trata de proporcionar al pie y al tobillo

cierto grado de protección mecánica en los accidentes, sin reducir la capacidad del conductor para controlar de forma adecuada la motocicleta.

Reconociendo la norma que los riesgos más frecuentes en los accidentes de motocicleta son la abrasión con la superficie de la carretera, impactos con la motocicleta, colisiones o choques con otros vehículos, con el mobiliario urbano, etc.

A modo de ejemplo, uno de los cambios producidos en el año 2010, con respecto a la norma del año 2002 es la evaluación de la rigidez transversal del calzado completo introduciendo un requisito de nivel 1 de 1,0 KN (de 20 mm de compresión), mientras se mantiene el requisito previo de 1,5 KN para las prestaciones de nivel 2.

3.4. Rasgos generales de la EN-1621-1 (Protección impactos codos, hombros y rodillas).

Las zonas que la norma pretenden proteger son zonas de articulación como codos, hombros y rodillas, incluyendo en ocasiones caderas.

Una masa es dejada caer sobre el protector, que transmite la fuerza sobre el sensor de carga. Esta fuerza es registrada. El estándar establece la fuerza a la que es sometida la muestra y la máxima admisible transmitida por el protector. En protectores para motoristas la energía del impacto es de 50 Julios (aproximadamente el equivalente a recibir un golpe con un ladrillo de 2,5 Kg en caída desde 2 metros) y la fuerza transmitida no debe superar los 35 KN (Kilo Newtons).

3.5. Rasgos generales de la EN-1621-2 (protección impactos espalda).

Ropa de protección frente a impactos mecánicos para motociclistas. Parte 2: Protectores de espalda para motociclistas. Requisitos y métodos de ensayo. Fue transpuesta a la normativa nacional en el año 2004 y publicada en 27 de febrero del mismo año.

En la actualidad se encuentra pendiente un nuevo proyecto que reformaría parcialmente la norma.

La energía estipulada en las pruebas de la EN 1621-2 es la misma que para los protectores de articulaciones, 50 Julios, pero la fuerza transmitida es inferior, 18 KN para productos del nivel 1 (ciudad) y 9 KN para los del nivel 2 (carretera).

Algunos médicos han criticado estas cifras, al considerarlas excesivas. Lo que parece en base lógico si sabemos que como norma general, 4 KN es el máximo soportado por los huesos del tórax antes de romperse (EN-1621-3).

Los estándares establecidos para las protecciones en hípica o artes marciales es por ejemplo de 4 KN.

3.6. Rasgos generales del ECE 2205. "Cascos de protección".

Las cuatro pruebas básicas que exigen los estándares internacionales son: absorción de impactos, rigidez, deformación del sistema de retención y estabilidad rotatoria.

La prueba de absorción de impactos determina la capacidad de un casco para absorber y disipar la energía de un impacto.

El test se realiza dejando caer el casco sobre un yunque a una determinada velocidad y registrando la deceleración. La prueba de rigidez mide cuantitativamente la deformación máxima y residual de un casco sometido a compresiones laterales y longitudinales.

La prueba del sistema de retención mide elongación máxima y residual de la correa del casco al someterlo a un test de estrés con una determinada energía.

La estabilidad se mide registrando el ángulo de giro que permite el casco cuando se somete a fuerzas rotatorias determinadas.



Imagen obtenida de internet. Debe apreciarse la carencia de equipo de protección.

Estudio gráfico básico de la equipación técnica para los motoristas de la Policía Foral (Ejemplos)

Imágenes presentadas en la web oficial:

http://www.navarra.es/home_es/Gobierno+de+Navarra/Organigrama/Los+departamentos/Presidencia+justicia+e+interior/Organigrama/Estructura+Organica/Cuerpo+de+la+Policia+Foral+de+Navarra/Quienes+Somos/Policia+Imagenes/



Pese a las imágenes ofrecidas, las prendas de protección sometidas a estudio y adjudicadas a los componentes de la Policía Foral que realizan sus misiones de vigilancia, auxilio y control en motocicleta, no cumplen las normas de certificación, o en el mejor de los casos no se encuentran debidamente etiquetadas.

Guantes de reciente dotación:



Etiquetado de los guantes insuficiente para garantizar la protección del motociclista:



Se observa la carencia del pictograma correspondiente y del marcado de la EN-13.594 no garantizándose la superación de las pruebas de resistencia física, comportamiento ergonómico y químico.

Recordemos que algunos puntos de evaluación son la resistencia al desgarro, resistencia de costuras, al corte, a la abrasión, sujeción, cobertura, tallas, ergonomía, componentes rígidos, contenido en cromo, PH del cuero y materiales utilizados, solidez del colorante al agua.

Botas de reciente adjudicación:



Se observa la carencia del pictograma correspondiente y del etiquetado que acredite el cumplimiento de la norma EN-13.634.

Jersey de protección en parte superior (salvo uso de anorak):



Prenda diseñada exclusivamente para la protección ante el frío, pero no para proteger del rozamiento, la perforación o el impacto. Esta prenda se complementa con un anorak sin protecciones ni estudiado para el uso en motocicleta.

Pantalón y sus protectores:



Etiquetado correcto de la EN 1621-1 de protección contra impactos en la zona de la rodilla.



Como se puede apreciar, el pantalón está dotado de protecciones anti impactos en la zona de las rodillas debidamente etiquetados con la EN 1621-1 pero no acredita las normas de certificación EN 13595.

4. Misiones de la Policía Foral de Navarra y la pérdida de credibilidad por la desprotección de los propios componentes que la integran.

Las funciones que desarrollan los Policías Forales de la Comunidad Autónoma referenciada y objeto de investigación, recogidas en el artículo 9 de la [Ley Foral 8/2007, de 23 de marzo](#), de Policías de Navarra son, entre otras y a modo de ejemplo:

1. Garantizar la seguridad ciudadana y el pacífico ejercicio de los derechos y libertades públicas y la protección de personas y bienes.
2. Velar por el cumplimiento de las leyes y demás disposiciones generales aplicables en las materias de la competencia de la Comunidad Foral, así como de los actos emanados de los órganos institucionales de la Comunidad Foral de Navarra, mediante las actividades de inspección, denuncia y ejecución forzosa.
3. Velar por la protección y seguridad de las autoridades de la Comunidad Foral
4. Velar por la protección y seguridad de las personas, edificios e instalaciones dependientes de las instituciones de la Comunidad Foral de Navarra y sus entes instrumentales.
5. Garantizar el normal funcionamiento de los servicios públicos esenciales cuya competencia corresponda a la Comunidad Foral de Navarra.
6. La ordenación del tráfico dentro del territorio de la Comunidad Foral de Navarra, conforme a los convenios de delimitación de competencias en la materia concluidos con el Estado y vigentes en cada momento, salvo que correspondan legalmente a las Policías Locales.
7. La protección y el auxilio de personas y bienes, especialmente en los casos de accidente y de emergencia, según las disposiciones y, en su caso, planes de protección civil.

Se presenta en la propia norma un Cuerpo Policial que tiene como principal misión la seguridad de los ciudadanos pero que no es ni ha sido protegido de la forma reglamentariamente establecida en lo relativo a la equipación técnica para la práctica profesional del uso de motocicletas.

5. Conclusiones y propuesta de soluciones.

Tal y como se adelantaba al inicio del presente informe, este equipo de investigación, tras la exploración básica de las prendas de dotación de los componentes de la Policía Foral de Navarra que tienen como misión la vigilancia y control del tráfico y la seguridad vial y realizan su actividad en motocicleta, ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. Las prendas de protección de dotación oficial no se encuentran debidamente etiquetadas y/o certificadas a excepción del casco de protección.
2. Son zonas especialmente vulnerables en el trabajador motociclista: manos, codos, hombros, rodillas y espalda (concretamente la raquis).
3. El pantalón está dotado de protecciones anti impactos en la zona de las rodillas debidamente etiquetados con la EN 1621-1 pero no obstante, no acredita la norma de certificación EN 13595.

4. Los riesgos menos protegidos se encuentran relacionados con el impacto y el rozamiento, siendo la fractura, fisura, perforación y abrasión las lesiones más frecuentes que se pueden asociar a este tipo de riesgos.
5. Queda acreditada una clara exposición al riesgo y por tanto al daño o lesión. Razón por la que a su vez queda acreditada la desprotección del trabajador policía objeto de la investigación.

Por todo lo anterior, se recomienda:

PRIMERO.

La presentación urgente de un concurso público para la dotación de equipación técnica responsable y segura de los motoristas de la Policía Foral de Navarra.

SEGUNDO.

Este concurso debería contemplar la necesidad de ofertar los E.P.I. debidamente etiquetados y certificados para la práctica del motociclismo profesional, debiendo acreditar el fabricante que ha superado las normas referenciales mediante el correspondiente certificado.

TERCERO.

La dotación inmediata de prendas de protección que cumplan debidamente las normas de etiquetado y certificación y proporcionen garantías de seguridad laboral.



Instituto de Seguridad Vial del Motociclista

ISVM_2013_04

30 de diciembre de 2013