Globethics Repository



Declaración de la Asociación Médica Mundial sobre los accidentes de tráfico [World Medical Association Statement on Traffic Injury]

This page was generated automatically upon download from the Globethics Repository. More information on Globethics see https://www.globethics.net. Data and content policy of Globethics Repository see https://repository.globethics.net/pages/policy.

Item Type	Article
Authors	Asociación Médica Mundial (AMM)
Publisher	Universidad de Navarra
Rights	Creative Commons Copyright (CC 2.5)
Download date	2026-11-15 19:38:56
Link to Item	http://hdl.handle.net/20.500.12424/214340

Universidad de Navarra
Centro de Documentación de Bioética

Departamento de Humanidades Biomédicas. Apartado 177. 31080 – Pamplona. España. ☎: +34 948 425600 🖷: +34 948 425630
🖳: http://www.unav.es/cdb/ 🖃: apardo@unav.es

Declaración de la Asociación Médica Mundial sobre los accidentes de tráfico

Creación: Asociación Médica Mundial
Fuente: Asociación Médica Mundial
Lengua original: Inglés
Copyright del original inglés: No

Traducción castellana: AMM
Versiones previas: Detalladas en el documento
Copyright de la traducción castellana: No
Comprobado el 27 de abril de 2002

Declaración de la Asociación Médica Mundial sobre los accidentes de tráfico

Adoptada por la 42ª Asamblea Médica Mundial, Rancho Mirage, California, EE.UU., octubre 1990

Introducción

Los accidentes de tráfico graves son un problema de salud pública con consecuencias iguales a las principales enfermedades, como las cardiovasculares y el cáncer. En algunos países son considerados como una de las primeras causas de muerte en los jóvenes. Hoy en día, cada año se produce medio millón de muertes y 15 millones de heridos en las carreteras de todo el mundo.

Las colisiones de vehículos motorizados son el resultado de la combinación súbita, inesperada y a veces desastrosa entre el hombre, el vehículo y la carretera. Al igual que las enfermedades, es importante conocer el origen del traumatismo para prevenirlo y controlarlo. Los métodos de prevención y protección tienen un enorme potencial para una prevención eficaz. Los accidentes de tráfico y sus consecuencias se pueden disminuir por medio de la aplicación sistemática y generalizada de técnicas modernas, en lo referente a diseño del vehículo y las carreteras, control de tráfico y regulaciones apropiadas. Sin duda la educación pública tiene un rol significativo.

Desafortunadamente, mientras el transporte es un tema por lo general de interés para la población, la seguridad del tráfico parece tener una importancia marginal, aunque se nota mayor interés de parte del público. En los países con muchos vehículos, los accidentes de tráfico absorben un 10% del total de los recursos hospitalarios, sin contar el costo de rehabilitación, la atención a largo plazo y la invalidez permanente.

Aunque por supuesto es cierto que el comportamiento del conductor contribuye mucho a la seguridad del tráfico, recientemente se ha dado énfasis a otros componentes del sistema - en especial el vehículo y la carretera misma, que son igualmente importantes. Por esto, también es

World Medical Association Statement on Traffic Injury

Adopted by the 42nd World Medical Assembly, Rancho Mirage, CA., USA, October 1990

Preamble

Serious injuries in road collisions are a public health problem with consequences equal to those of major diseases such as cancer and cardiovascular diseases. In some nations such injuries are one of the major causes of death among youth. At the present time, about half a million road deaths occur annually throughout the world and about 15 million are injured.

Motor vehicle collisions are the result of sudden, unexpected, sometimes disastrous encounters between people, vehicles and the road. As with diseases, an understanding of the etiology of trauma is an important step towards its prevention and control. The preventive and protective approaches have an enormous potential for effective prevention. Traffic crashes and their consequences can be reduced by the systematic and widespread application of current knowledge in the fields of vehicle design, road design and traffic management, supported by appropriate regulatory controls. Without doubt public education also has a significant place.

Unfortunately, while transportation issues are of major concern to the population generally, traffic safety seems to be of marginal concern to the public, although concern may be increasing. In motorized countries, traffic injuries consume an estimated 10% of total hospital resources, excluding the cost of rehabilitating, the care of long term and permanent disability.

While it is certainly true that user behavior contributes greatly to traffic safety, the view point in more recent times has been focused on other components of the system - especially the vehicle and the road itself. Thus, it is also appropriate to address the practices and policies of those who have a central role in the construction and safe operation of the road-vehicle operation system. For instance,

apropiado considerar las prácticas y normas de las personas que tienen un papel central en la construcción y en el funcionamiento seguro del sistema operacional carretera–vehículo. Por ejemplo, cuando se pierde el control del vehículo y choca, la gravedad de la colisión depende del tamaño, peso, rigidez y otras características del objeto impactado. Por lo tanto, se deben mantener lejos de la carretera los objetos y barreras, como los promontorios, grandes árboles y rocas.

La profesión médica tiene la misma obligación de referirse a los accidentes de tráfico, como a cualquier otro asunto de salud pública y los médicos deben tomar parte activa en cuestiones relativas al control y prevención de esta plaga. Las asociaciones médicas nacionales deben tener una función activa entre los gobiernos y legisladores a fin de dar a este asunto primera prioridad y adoptar las medidas apropiadas a nivel de factor humano, vehículo y carretera.

Recomendaciones

1. Se deben adoptar medidas para la prevención de accidentes de tráfico principalmente mejorando la ingeniería de caminos, esto incluye la construcción y mantenimiento de carreteras. La infraestructura debe ser construida y mantenida para hacer frente al aumento de vehículos que utilizan las carreteras. Para esto se necesita la inversión de recursos públicos adecuados. Se debe mejorar la regulación del tráfico y, cuando sea posible, aumentar la cantidad de carreteras divididas con varias pistas, las intersecciones con distintos niveles y el cinturón de seguridad diagonal incorporado, para disminuir los golpes con la cabeza. Es importante considerar la separación del tráfico cuando sea posible, con una división eficaz del tráfico motorizado y de otro tipo, especialmente por la seguridad del peatón y la prevención de muertes de peatones, que representan 25% del total de las víctimas de accidentes con vehículos motorizados.

2. Se deben modificar los cambios de conducta, en especial a través de la educación, como no fumar cuando se conduce, y concentrarse en los esfuerzos que demuestren beneficios detectables en la disminución de colisiones en el contexto de la educación y cultura del individuo, el nivel de motorización del país y las diferencias demográficas y culturales. Por ejemplo, educación y estricta aplicación de leyes que prohiban la conducción de un vehículo bajo la influencia del alcohol. El correcto uso del cinturón de seguridad cruzado de tres puntas, que protege mucho, los ocupantes de un vehículo siempre deben usarlo, las leyes que exigen su uso han demostrado ser de mucha utilidad.

3. Se debe ofrecer seguridad al peatón por todos los medios disponibles, incluyendo la legislación sobre ingeniería, cumplimiento de la ley, mantenimiento y factores educacionales y de zonas.

4. Para asegurar el control de accidentes, la profesión médica debe pedir la implementación de medidas de seguridad, como por ejemplo, cinturones, cascos de seguridad, parabrisas y ventanas inastillables, cerraduras de seguridad, volantes adaptables y los interiores de los autos más seguros.

5. Los fabricantes deben diseñar automóviles que ofrezcan protección opcional a sus ocupantes. La inspección periódica de vehículos para propósitos de seguridad debe ser implementada.

6. Post-injury management - en un gran número de instancias, la supervivencia y el grado de recuperación dependerán más del cuidado inicial dado en el lugar del accidente que en etapas posteriores de cuidado agudo. Se debe dar énfasis a desarrollar sistemas de comunicación que localicen a las personas rápidamente, servicios de transporte que puedan evacuar rápidamente a las víctimas y sistemas de cuidado médico de emergencia que puedan proveer primeros servicios efectivos.

when a vehicle goes out of control and crashes, the severity of the collision depends on the size weight, rigidity, and other characteristics of the object struck. Therefore, barriers and obstacles such as abutments, large trees, and boulders should be kept far from the roadway.

The medical profession has the same obligation to confront road related injuries as it has to confront any other public health issue, and physicians should be involved in questions concerning control and prevention of this plague. National Medical Associations should be active among governments and policy-makers in order to give this issue first priority, and take appropriate measures at the human factor level, the vehicle and the road.

Recommendations

1. One should act for the prevention of road accidents mainly by improving road engineering; this includes road construction and road maintenance. The infrastructure should be constructed and maintained to accommodate the increase in the number of vehicles using the road. This requires the investment of adequate public resources. One should improve traffic management and whenever possible enlarge the number of multi-laned divided highways, grade-separated intersections and sealed shoulders to minimize the risk of head-on-crashes. It is important to consider separating traffic where possible, with effective separation of motor-traffic and non-motor traffic, especially for pedestrian safety and prevention of pedestrian deaths which account for 25% of total motor-vehicle deaths.

2. One should act for modification of behavior especially by education, including non-smoking while driving, and concentrate upon efforts which show detectable benefits in reducing crashes in the context of an individual's background and culture, a country's level of motorization, demography and cultural differences. For example, education and strict enforcement of laws prohibiting driving while under the influence of alcohol. The properly used lap belt shoulder harness is highly protective: occupants should always use these, and laws requiring their use have been helpful.

3. One should protect pedestrian safety by all available means including engineering legislation, enforcement, maintenance, educational and zoning factors.

4. To assure injury control, the medical profession should act for the introduction of safety measures such as: restraints, crash helmets, safety-type glass windows and wind screens, safe door locks, telescope steering wheels, and car interiors that are less likely to injure.

5. Manufacturers should design cars that will provide optional protection of their occupants. The periodic inspection of vehicles for safety purposes should be implemented.

6. Post-injury management - in a large number of instances, survival and the extent of recovery will depend more on the initial care given at the roadside than at later stages of acute care. Emphasis should be given to developing communication systems that locate persons quickly, transport services that can rapidly evacuate the victims and emergency medical care systems that can provide effective first services.

can protección adicional a sus ocupantes. Se debe implementar la revisión periódica de los vehículos, como medida de seguridad.

6. Atención médica posterior al accidente: en la mayoría de los casos, la supervivencia y la posibilidad de recuperación dependerán más de la atención inicial prestada en el lugar del accidente, que de la atención intensiva posterior. Se debe dar énfasis a la implementación de sistemas de comunicación que ubiquen a personas rápidamente, servicios de transporte que puedan evacuar de manera veloz a las víctimas y sistemas de emergencia de atención médica que presten primeros auxilios eficaces.