



## **Siguranța rutieră și tehnica SVG III.**

**Poziția corectă - vizibilitatea - circulația  
în siguranță în camioane și autobuze**

**Nou: Disponibil acum în șase limbi străine - vezi pe verso**

## Editor

---



SVG Bundes-Zentralgenossenschaft  
Straßenverkehr eG  
Breitenbachstraße 1  
60487 Frankfurt am Main  
[www.svg.de](http://www.svg.de)

## Concepție, text și design

---

VKM • Verkehrssicherheit Konzept & Media GmbH  
[www.vkm-dvr.de](http://www.vkm-dvr.de)

## Consiliere de specialitate

---

Ralf Geißler, Olaf Randzio, Kai-Uwe Richter

## Fotografii, ilustrații

---

Michael Domann, Daimler AG, dp-f.de, DVR, Fotolia, VKM, Lime,  
Lindenbeck/Ministerul pentru circulație, construcție și dezvoltarea  
landului Mecklenburg-Vorpommern, MAN, SVG Consult

Frankfurt 2019  
Versiunea 7-2019

<b>Împreună ne este mai bine</b>	<b>4</b>
<b>Sisteme de asistență pentru șofer</b>	<b>6</b>
<b>Circulația rutieră automatizată</b>	<b>8</b>
<b>Poziția corectă</b>	<b>10</b>
<b>Vizibilitatea corectă</b>	<b>12</b>
<b>Circulația în siguranță</b>	<b>14</b>
<b>Noi și ceilalți</b>	<b>16</b>
<b>Centura de siguranță salvatoare</b>	<b>18</b>



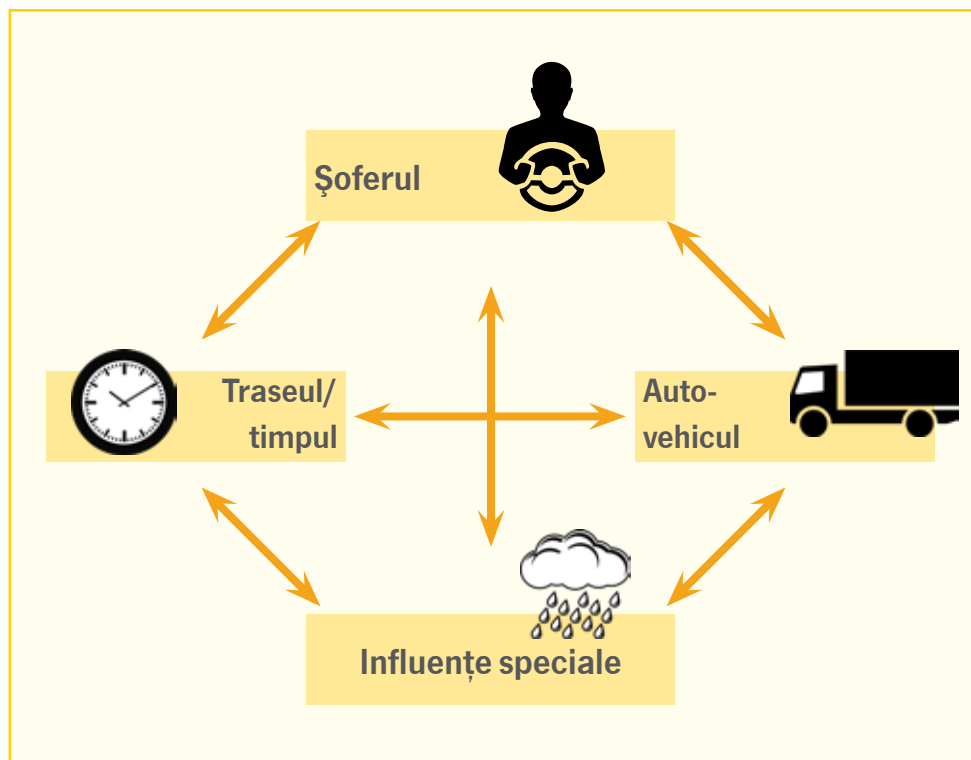
## Împreună este mai bine

Circulația rutieră implică decizii permanente: Distanța față de cel din față este în regulă sau trebuie să rămân puțin mai departe? Pot să depășesc biciclistul înainte să iau curba sau mai bine rămân în spate? Trebuie să aștept în intersecție sau pot trece înaintea celorlalți?

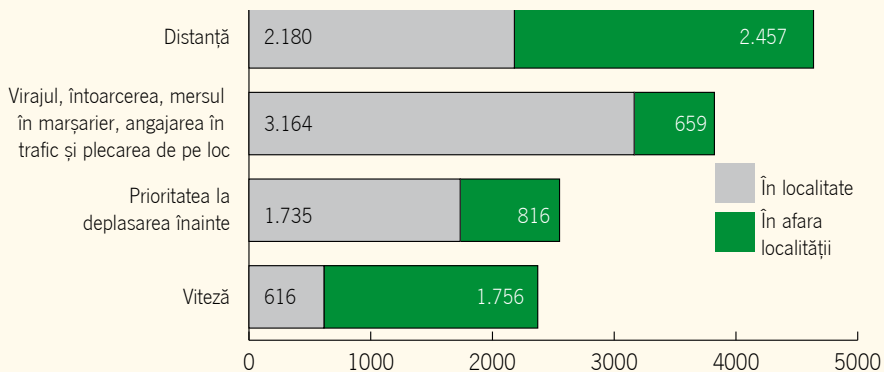
Modalitatea în care luați deciziile depinde de multe lucruri. Pe de o parte sunteți dvs. ca șofer, cu cunoștințele, abilitățile și experiența pe care le dețineți. Însă și condiția fizică și dispoziția joacă un rol aici. Sunteți echilibrat și liniștit sau agitat și tensionat? Inclusiv autovehiculul are rol decizional: dimensiunile acestuia, puterea motorului, dacă este greu încărcat sau gol. Toate acestea pot fi decisive pentru modul în care luați deciziile.

Trebuie să luați în considerare și traseul și intervalul de timp. Deplasarea se face la lumina zilei sau în întunericul nopții, carosabilul este uscat sau umed? Și mai apoi, există și diverse influențe externe, cum ar fi comportamentul celorlalți, presiunea timpului sau deviațiile.

Efectele comune ale acestor factori de influență compun sistemul de circulație pe drumurile publice. Fiecare element al acestui sistem poate fi esențial pentru deciziile dvs. În principal, există mai mulți factori care acționează împreună. Așa se face că același șofer se comportă diferit uneori în situații similare.



### Comportamentul greșit al șoferilor de camion în cazul accidentelor cu vătămare corporală (selectare)



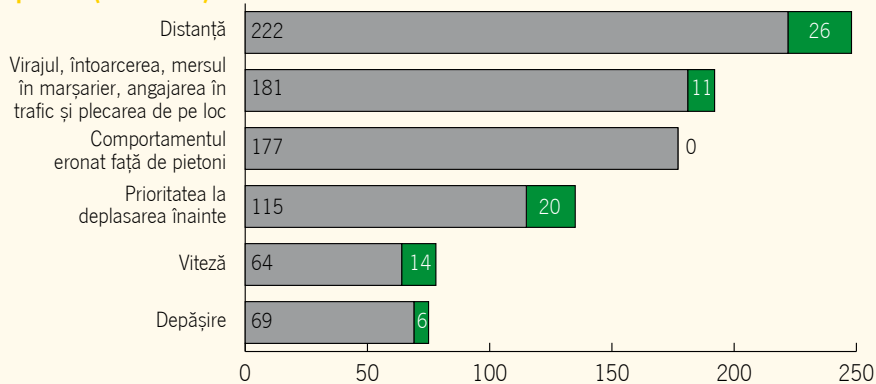
Sursă: Oficiul federal de statistică anul de referință 2017

Accidentele sunt de cele mai multe ori consecința aprecierii eronate și a acțiunilor eronate. Statistica accidentelor rutiere, care se bazează pe analiza accidentelor, oferă informații privind cauzele cele mai frecvente ale acestora. În cazul accidentelor în care sunt implicate camioane, cu vătămare corporală, cea mai frecventă cauză este distanța prea mică, la fel ca în cazul accidentelor cu autobuze. A doua cea mai frecventă cauză este reprezentată de greșelile făcute în timpul virajelor, întoarcerilor, mersului în marșarier, la intrarea în trafic și pornire. Autoturismele sunt

cele mai des implicate în asemenea accidente. Inclusiv bicicliștii și pietonii sunt deseori victimele accidentelor cauzate de camioane și autobuze.

În calitate de profesionist, aveți o experiență vastă. Știți că circulația rutieră funcționează cu atât mai bine cu cât fiecare participant la trafic se deplasează împreună cu ceilalți și nu contra acestora. Numai cine este pregătit să învețe continuu și să se observe pe sine în mod obiectiv și critic, va rămâne un șofer bun pe termen lung.

### Comportamentul greșit al șoferilor de autobuz în cazul accidentelor cu vătămare corporală (selectare)



Sursă: Oficiul federal de statistică anul de referință 2017

## Sisteme de asistență pentru șofer



Camioanele și autobuzele sunt dotate din ce în ce mai des cu sisteme de asistență pentru șofer. Nu mai este nimic de discutat despre ABS, deoarece avantajul său pentru siguranță este vizibil oricui prin prisma sistemului antiblocare. Și utilizarea ESP pentru îmbunătățirea menținerii benzii de circulație, este incontestabilă pentru deplasarea în curbe și ocolire. Aceste sisteme funcționează întotdeauna în fundal și au capacitatea de a compensa într-o oarecare măsură greșelile șoferului.

Cu toate acestea, părerile sunt împărțite între șoferi în ceea ce privește sistemele pe care șoferul trebuie să le conecteze în mod activ, de exemplu tempomatul cu avertizorul de distanță

sau sistemul de reglare adaptivă a vitezei (Adaptive Cruise Control = ACC). În timp ce tempomatul menține constantă o viteză preselectată o dată, iar avertizorul de distanță poate atrage atenția asupra distanței mici printr-un semnal de avertizare, sistemul de reglare adaptivă a vitezei poate face și următoarele: În funcție de sistemul utilizat, acest dispozitiv reduce viteza la apropierea de un autovehicul care circulă mai încet, până când se ajunge la o distanță presetată.

Puțin mai departe merg sistemele de planificare anticipată a sistemelor de frânare (Advanced Emergency Brake System = AEB), care sunt denumite diferit în funcție de producător. Acestea

pot recunoaște situațiile periculoase (de ex. capătul unei cozi în trafic) și pot acționa frânarea fără intervenția șoferului, astfel încât să se evite sau cel puțin să se reducă semnificativ impactul unei coliziuni. AEBS de nivelul 1 sunt prevăzute pentru camioane cu o masă totală autorizată de peste 8 tone și autobuzele cu mai mult de opt locuri, începând cu data primei înmatriculări 1.11.2015. În cazul autovehiculelor înmatriculate pentru prima dată începând cu 1.11.2018, se folosește nivelul 2, care are cerințe mai ridicate în ceea ce privește capacitatea de frânare. Nivelul 2 este valabil și pentru camioanele care depășesc masa totală autorizată de 3,5 tone.

Sistemele AEBS actuale funcționează fiabil și aduc un beneficiu semnificativ în materie de siguranță, deoarece frânează de urgență autovehiculul până la oprire chiar și în cazul vitezei de până la 80 km/h. Astfel, acestea depășesc cu mult cerințele minime legale. Acestea pot fi controlate de către șofer sau chiar dezactivate. Deconectarea AEBS nu are sens din cauza pierderii conexe a siguranței și nu ar trebui să aibă loc.

Un plus de siguranță îl aduc și sisteme de avertizare în cazul părăsirii benzii de circulație (Lane Departure Warning System = LDWS), devenite obligatorii din 2015, care îi atrag atenția șoferului asupra pericolului de părăsire a benzii. Sistemele activă de asistență pentru menținerea benzii de circulație (Lane Keeping Assist System = LKAS) ajută șoferul să își mențină banda de circulație.

Sistemele de asistență în viraje avertizează șoferul atunci când în unghiul mort din timpul virajelor se află bicicliști sau pietoni. Sistemele moderne pot acționa și frâna în această situație.

Ca șofer, ar trebui să vă familiarizați cu sistemele încorporate în autovehiculul dvs. și să le utilizați, pentru a profita de plusul de siguranță.



## Circulația rutieră automatizată



În prezent se discută foarte mult despre circulația rutieră automatizată: Unii văd o șansă de a limita presiunea pusă pe șofer și de reduce în mod sustenabil numărul victimelor accidentelor de circulație. Alții se tem de posibilele erori grave pe care le pot face mașinile, în momentul cedării controlului. Însă probabil că vor trece încă mulți ani, până când un număr considerabil de autovehicule pot putea fi conduse automatizat.

Circulația rutieră semi-automatizată, prin care sistemele automate preiau o parte dintre sarcinile șoferului, este însă o realitate. Imaginea oferă o prezentare generală asupra nivelurilor circulației automate.

În cazul proceselor automatizate de circulație, sistemul preia provizoriu sau permanent sistemul de comandă. Astfel se calculează constant: adaptarea vitezei la condițiile de trafic, recunoașterea

parcurgerii benzii de circulație, păstrarea sau schimbarea benzii de circulație, manevrele de frânare sau evitare, transferul activității de condus la șofer, etc. Pentru toate acestea se prelucrează informații colectate prin senzori și analiza imaginilor. Așadar, mașina nu ia „decizii”, ci execută doar funcții programate corespunzător de tehnicieni.

Ca un prim pas, se estimează circulația automatizată pe autostrăzi, deoarece activitatea din trafic este mai puțin complexă acolo decât pe drumurile județene sau în localități. Însă, pe străzile noastre vom vedea mult timp de acum încolo autovehicule conduse manual alături de cele cu tehnologii noi.

	1) Circulație asistată	2) Semi-automatizată	3) În mare parte automatizată	4) Complet automatizată	5) Autonomă (fără șofer)
	Execută control permanent pe transversală și longitudinală	Monitorizează permanent sistemul și trebuie să fie în orice moment pregătit de preluare	Nu trebuie să mai supravegheze constant, însă trebuie să poată prelua activitatea cu o rezervă de timp	Nu trebuie să mai supravegheze	Se transformă în pasager
	Sprrijină șoferul în situații specifice	Preia parțial controlul pe transversală și longitudinală sau în situații specifice	Preia parțial controlul pe transversală și longitudinală sau în situații specifice	Preia integral controlul pe transversală și longitudinală în situații definite, poate transforma întotdeauna o situație într-una cu risc minim	Preia autovehiculul integral de la început până la obiectiv



Din această situație, apar următoarele întrebări pentru dvs. ca șofer:

— **Ce implică faptul că nu mai trebuie să monitorizați continuu sistemul?**

Clar este următorul lucru: Atunci când autovehiculul vă cere să preluați controlul asupra acestuia, trebuie să înțelegeți situația în care se află autovehiculul, precum și poziția în trafic. Trebuie să puteți decide ce măsuri trebuie luate din scurt și ce manevre trebuie executate în trafic. Specialiștii dispută acum timpul necesar pentru preluarea controlului, respectiv cât timp trebuie acordat șoferului pentru acest lucru.

— **Pentru circulația (semi)automatizată este necesară o calificare mai bună?**

Formarea profesională viitoare ca șofer va aborda aceste teme cu siguranță. Însă nu se estimează ca posesorul unui permis de conducere să necesite „instruire ulterioară”. Cu toate acestea, aveți sarcina de vă păstra la curent cu tot ceea ce implică deservirea funcțiilor respective.

— **Cât de sigure sunt sistemele în cazul intemperiilor sau al întunericului?**

În prezent trebuie să presupunem că sistemele de camere și cele radar sunt limitate în cazul condițiilor extreme (ploaie puternică, ceață, zăpadă și gheață).

— **Cine este răspunzător în cazul accidentelor sau al pagubelor?**

În conexiune cu introducerea funcțiilor automatizate de circulație, principiile actuale în materie de responsabilitate nu se schimbă: Posesorul răspunde în continuare pentru riscurile rezultate din operarea autovehiculului. Acest risc este acoperit de răspunderea auto civilă obligatorie.

În cazul în care apar daune rezultate în urma produselor deficiente, în special ca urmare a unei proiectări eronate a funcțiilor de circulație automatizată, poate fi vorba despre responsabilitatea pentru produs, iar daunele sunt suportate de către producător. Dacă este cazul, șoferul trebuie să își pună problema dacă vina îi aparține. Fiecare este obligat să acționeze cu grija necesară în timpul circulației pe drumurile publice. Chiar și în cazul circulației semi-automatizate sau complet automatizate, șoferului i se poate imputa neglijența în trafic sau premeditarea.

— **Cât de sigur pot fi manipulate autovehiculele automatizate?**

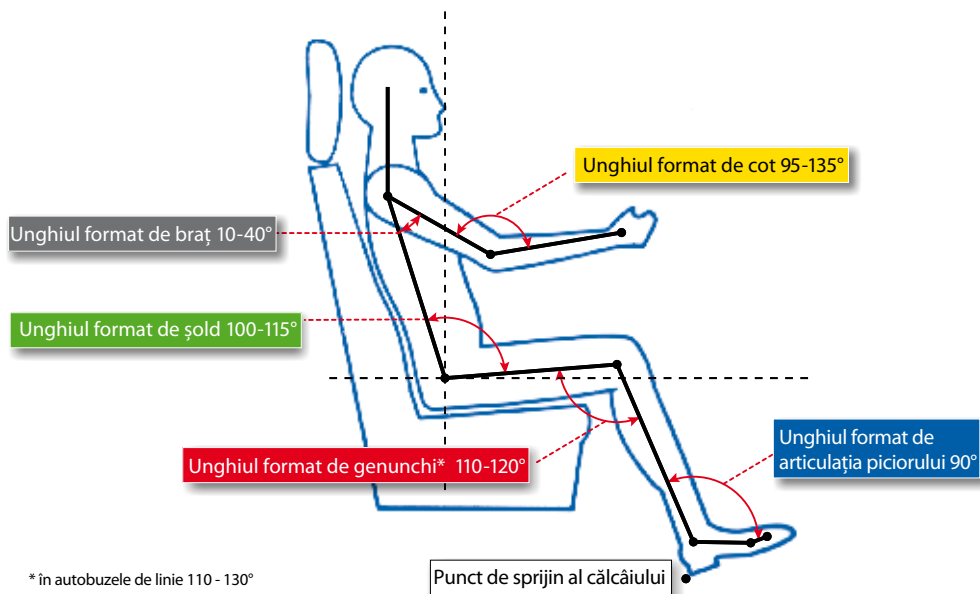
Hackerii pot prelua controlul asupra autovehiculului? Protecția contra manipulării este o parte importantă din dezvoltare și procedura de aprobare. Acest lucru nu se aplică doar autovehiculelor individuale, ci și infrastructurii și flotelor de autovehicule. Și o doză de scepticism sănătos este necesară în ceea ce privește posibilitatea asigurării acestei protecții în fiecare caz și contra oricărui tip de intervenție.



## Poziția corectă

Petreceți o mare parte din zi stând în cabina șoferului. Acesta este un motiv suficient să vă gândiți la poziția corectă. Poziția corectă este premisa necesară pentru a putea conduce autovehiculul în toate situațiile și pentru a avea vizibilitate bună din toate părțile. Poziția corectă contribuie așadar în mod direct la siguranța circulației. În plus, poziția corectă limitează presiunea resimțită în mod inevitabil prin menținerea unei posturi forțate. Așadar ajută și la păstrarea condiției fizice și a sănătății. Cercetătorii au calculat așa-numitul „unghi de confort”, care s-a dovedit a fi convenabil din punct de vedere ergonomic.

Poziția corectă înseamnă în primul rând postura dreaptă. Astfel, musculatura spatelui nu mai este tensionată. Spatele trebuie să se sprijine de spătar în întregime. Înclinația spătarului trebuie reglată la un unghi între 15 și 20 de grade, astfel încât să rezulte o poziție în scaun similară cu cea din autoturism. Trebuie evitată postura care pune presiune sau constrânge zona abdomenului. O poziție foarte înclinată spre spate, care poate fi observată la unii șoferi, nu este nici ea benefică. Suprafața scaunului trebuie să fie ușor aplecată spre spate, iar între muchia frontală a scaunului și genunchi trebuie să existe o distanță de câțiva centimetri.



Un contact bun între picior și pedala de accelerație este de asemenea important pentru poziția corectă în scaun. Piciorul trebuie să stea cu călcâiul pe pardoseală și să acopere întreaga suprafață de acționare a pedalei de accelerație. Reglarea înălțimii corecte a scaunului și reglarea scaunului pe lungime determină distanța corectă față de pedale. Coapsele trebuie să stea pe muchia frontală a scaunului. Un unghi al genunchilor de 110 până la 120 grade (în autobuzele de linie: 110 - 130°) s-a dovedit a fi benefic.

Prin reglarea volanului și a bordului de instrumente asigurați păstrarea unei poziții ușor îndoite a brațelor și apucarea volanului din zona superioară, fără a trebui să vă aplecați. Reglarea scaunului include și reglarea suportului lombar și înălțimea corectă a tetierei. Scaunele moderne permit schimbarea ocazională a poziției, în anumite limite. Această așa-numită postură dinamică, acționează contra oboselii instalate timpuriu.



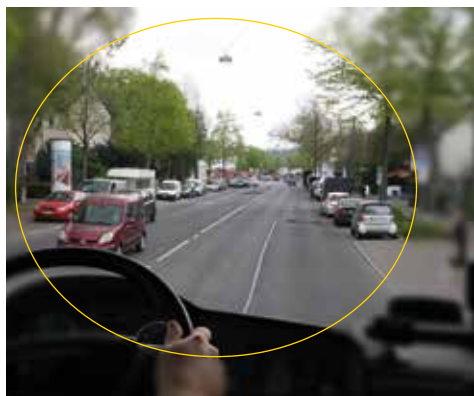
## Vizibilitatea corectă



Ochiul este cel mai important organ senzorial pentru participarea la circulația pe drumurile publice. Câmpul nostru vizual include o suprafață relativ mare. Percepția pătrunzătoare și țintită este posibilă însă numai în centrul câmpului nostru vizual.

Un șofer nu privește niciodată într-un punct fix, deoarece câmpul său vizual ar fi mult prea îngust. Acesta explorează carosabilul, schimbând constant direcția privirii, oscilând permanent între apropiere și depărtare. Cât de departe privește șoferul în timpul deplasării, depinde și de viteză. Dacă circulă mai repede, atunci își îndreaptă privirea mult înainte. În timpul circulației cu viteză, lucrurile din vecinătate sunt neglijate mai des

← și apare vederea periculoasă de tip tunel.



Șoferii experimentați își mută privirea mai des decât începătorii. Astfel, reușesc să acopere mai bine carosabilul și văd mai multe. Însă și șoferii experimentați pot percepe numai două până la trei obiecte pe secundă. În cazul oboselei, al stresului sau al altor factori de distragere a atenției, condiția fizică limitează numărul de mișcări ale ochiului. Capacitatea de percepție este diminuată și în cazul devierii. Pauzele luate la timp și renunțarea conștientă la activitățile secundare care distrag atenția, reprezintă premisa unei vizibilități bune și deplasării în siguranță.



Dacă este întuneric, abundența de informații din timpul zilei se transformă în deficit de informații. Geamurile curate și ștergătoarele de parbriz intacte sunt indispensabile pe timpul nopții pentru o vizibilitate bună. Ochiul are nevoie de un anumit timp pentru a se ajusta de la mediul ambiant luminos la întuneric. De aceea, este util ca după staționarea în spațiile de servicii puternic luminate, să așteptați puțin în autovehiculul scufundat în întuneric, înainte de a porni mai departe, pentru a oferi ochiului posibilitatea de a se adapta.

Unghiuri moarte există în fața, în lateralul și în spatele autovehiculului. Prin lățirea continuă a oglinzilor cu unghi larg și pentru rampe, aceste zone moarte au devenit mai mici, însă ele tot există. Privitul în oglinda suplimentară trebuie controlat în mod specific însă de către șofer. În mod special în viraje, aceștia nu trebuie să își abată privirea de la posibillii pietoni și bicicliști, pe cât posibil.

În plus, ar trebui să fiți atenți să nu aveți câmpul vizual limitat de obiecte sau de elementele montate pe panoul de bord.



## Circulația în siguranță

Circulația în siguranță înseamnă mai mult decât cunoașterea regulilor de circulație. Șoferii cu experiență îndelungată știu care sunt situațiile care pot deveni periculoase și unde atenția și precauția devin deosebit de importante.

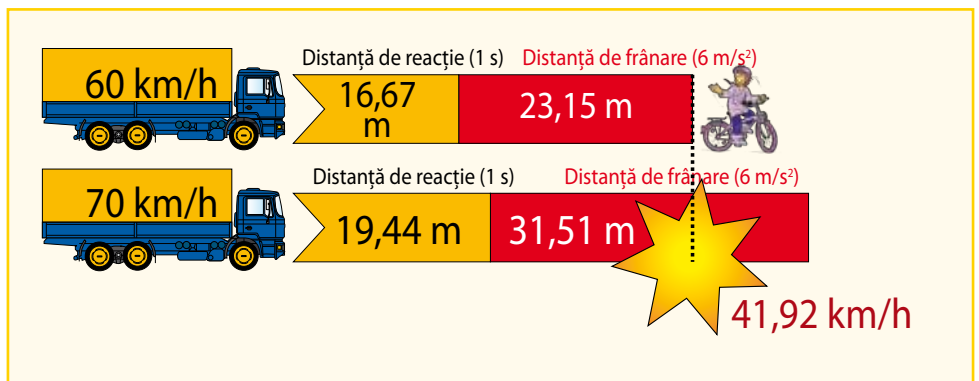
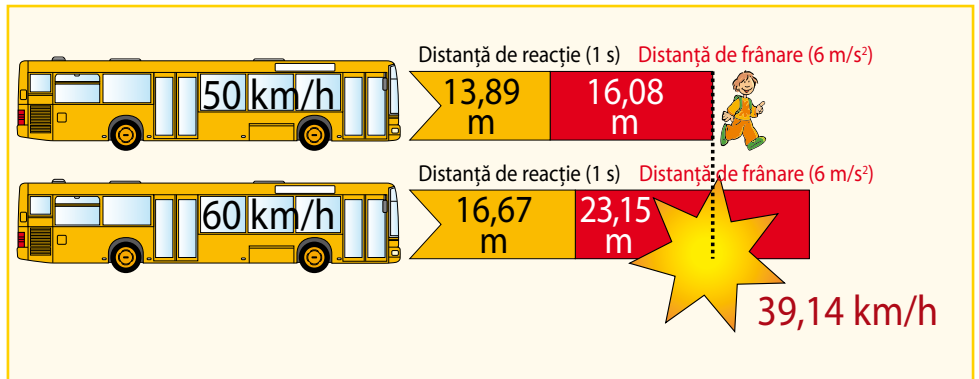
**Circulația la distanță mică** este una dintre cauzele principale ale accidentelor. Acest lucru este valabil pe autostradă, cât și în oraș. La drum lung, tentația de a rămâne în spatele cuiva și de a te lăsa „condus” este mare. Sau mai există situația în care vă aflați pe munte și vă apropiați de un vehicul care circulă mai încet și nu doriți să frânați ca să pierdeți avântul. Presiunea timpului și lipsa răbdării sunt alte cauze ale depășirii distanței de siguranță.

Însă aveți grijă la situațiile neprevăzute! În acest caz, distanța prea apropiată poate avea consecințe fatale. Nu degeaba pe autostradă se prevede o distanță minimă de 50 de metri pentru camioanele cu o masă totală admisă de peste 3,5 tone, precum și pentru autobuzele cu viteze ce depășesc 50 km/h. În plus, un autovehicul cu limitare specială de viteză, precum și cu remorcă de peste 7 m, aflat în afara zonelor urbane, trebuie să păstreze o distanță mai mare față de cel din față, astfel încât să poată face loc unui vehicul în depășire. Acest lucru nu se aplică atunci când se iese în depășire anunțând acest lucru, atunci când pe direcția de deplasare există mai multe benzi pe sens sau în cazul interdicției de depășire.



Accidentele cu camioane din cauza **vitezei neadapate** se produc cu precădere în afara localităților, în timp ce accidentele cu autobuze cauzate de viteză se produc preponderent în localități. De aceea, viteza maximă indicată nu trebuie depășită în orice condiții: Chiar și în cazul limitelor impuse de 50, 60 sau 80 km/h, viteza poate fi prea mare dacă nu este adaptată la situație, condițiile carosabilului sau cele ambiante.

Cei care sunt obișnuiți cu vitezele considerabil mai mari ale autoturismelor, un ritm de 60 sau 80 km/h li se poate părea încet. Însă aceștia pierd din vedere faptul că la aceste viteze, într-o singură secundă se parcurg cca. 17, respectiv 20 de metri. Și mai este ceva ce se pierde din vedere deseori: Creșterea comparabilă a vitezei implică prelungirea considerabilă a distanței de oprire, deoarece distanța de frânare crește la pătrat în raport cu viteza. Ambele exemple din imagini clarifică acest lucru.



## Noi și ceilalți

### Copiii

Copiii simt nevoia să se miște mai mult și sunt curioși. Se comportă deseori haotic și spontan. Câmpul lor vizual este mai mic și aprecierea vitezelor le pune mai dificultăți. Inclusiv atunci când copiii cunosc regulile simple de circulație, probabilitatea de nu se opri întotdeauna este mare. De aceea, reducerea vitezei și reacția rapidă de frânare trebuie luate întotdeauna în considerare atunci când vă întâlniți cu copii.



### Pietonii în vârstă

Vederea, auzul, mobilitatea și capacitatea de evaluare a situațiilor mai complexe de trafic devin foarte dificile odată cu înaintarea în vârstă. De aceea, pietonii în vârstă cad mai des victime ale accidentelor de circulație. Deseori, aceștia sunt acuzați de un comportament greșit la traversarea străzii. În cazul în care vă întâlniți cu o persoană în vârstă, trebuie să fiți deosebit de precauți și atenți.



### Bicicliștii

Bicicliștii nu respectă întocmai regulile de circulație, atunci când este vorba despre propria circulație mai rapidă sau mai confortabilă. Greșelile topice sunt utilizarea benzii de circulație pentru autovehicule, circulația pe partea greșită sau pe trotuar sau neutilizarea pistei pentru biciclete sau utilizarea acesteia într-o direcție greșită. În mod special în viraje, ar trebui să aveți grijă la bicicliști. Același lucru este valabil pentru traversarea trotuarelor și sistemele de control al traficului bicicletelor, de exemplu la ieșirea din spațiile de parcare, benzinării sau depozite. Aici nu trebuie să renunțați să vă uitați și în direcția „greșită”, așadar către dreapta.

### Motocicliștii

Mulți motocicliști nu țin cont de faptul că atunci când se înclină, poziția lor devine mai lată și că scot uneori capul de pe linia centrală în curbe. Această situație poate apărea și în timpul greșelilor de conducere sau în momentul alegerii unei linii greșite a curbei. Atunci când întâlniți motociclete, trebuie să țineți întotdeauna cont că aceștia se deplasează probabil mai repede decât dvs. Și dvs. trebuie să luați în considerare faptul că, în





timpul circulației în orașe cât și în aglomerația de pe autostrăzi, motocicliștii și cei pe trotinete electrice trec pe lângă coloanele în staționare sau care se deplasează încet.

### Șoferii de autoturisme

Autoturismele sunt conduse de oameni cu cunoștințe, abilități și motivații diferite, ceea ce determină și o manieră de conducere diferită. Mulți șoferi de autoturisme au în comun însă faptul că nu au de regulă experiență cu camioanele grele și autovehiculele cu remorcă, așa încât, uneori nu pot estima corect comportamentul acestora din urmă. Acest lucru poate să ducă la estimări eronate și greșeli în momentul întâlnirii unor asemenea vehicul în trafic.

### Șoferii tineri

În cazul începătorilor trebuie să luați în considerare întotdeauna greșelile de circulație, deoarece acestora le lipsește experiența. Șoferii tineri sunt foarte preocupați de manevrarea autovehiculului, astfel încât își pot îndrepta foarte puțin atenția asupra mediului înconjurător. Uneori, nerăbdarea și supraaprecierea de sine joacă un rol important, care pot duce la aprecieri eronate și greșeli de

conducere. În plus, șoferii tineri se lasă ușor influențați de anturaj și se angajează într-un comportament nesăbuit.

### Trotinetele electrice

Roțile mici, precum și ghidonul scurt și drept al acestor vehicule nu contribuie neapărat la un comportament sigur în trafic, în mod special atunci când trebuie să treacă peste denivelările din carosabil, gropi sau borduri. Acest lucru poate duce la condiții instabile de deplasare și la cădere.



Trebuie să țineți cont de faptul că aceste vehicule pot circula cu până la 20 km/h și că li se permite utilizarea carosabilului, atunci când nu există o pistă specială. Trebuie să țineți cont de mișcările spontane ale acestor vehicule și trebuie să păstrați o distanță laterală suficientă în momentul în care le depășiți. În plus, trebuie să țineți în mod deosebit cont de această grupă de vehicule la traversarea pistelor de biciclete și a trotuarelor.

## Centura de siguranță salvatoare

În autoturisme centura de siguranță a devenit o obișnuință. Nimeni nu renunță la cel mai important mijloc de salvare a vieții. În camion însă, lucrurile sunt diferite. Un număr alarmant de mare de șoferi și pasageri aleg să nu își pună centura de siguranță în vehiculele utilitare. Cercetările efectuate în cadrul accidentelor au demonstrat de multă vreme utilitatea acestora în ceea ce privește sănătatea și viața.

Fără centura de siguranță montată, se pot produce accidente care să provoace vătămări pasagerilor chiar și la viteze mici. În funcție de gravitatea accidentului, consecințele implică accidentarea la nivelul feței, vătămări corporale, întinderi de ligamente și fracturi osoase. Astfel,

nu vă expuneți doar pericolului de a vă lovi de volan, bord și parbriz și pericolului de a fi aruncat în afara vehiculului. Accidentările produse astfel duc foarte des la invaliditate sau la incapacitatea de muncă. Pentru una dintre două persoane aruncate din mașină, rănilor suferite sunt fatale.

Cercetările au demonstrat că purtarea centurii de siguranță poate reduce sau evita cu 80 de procente accidentarea ocupanților unui camion, în cazul accidentelor grave. Sistemele moderne ale centurilor de siguranță nu limitează sub nicio formă confortul. Odată ce vă obișnuiți cu centura de siguranță, o veți monta din reflex. Pentru profesioniști este de la sine înțeles – numai novicii circulă „fără”.



Dacă autobuzele sunt echipate cu centuri de siguranță, șoferul și pasagerii trebuie să le poarte în timpul deplasării. Această prevedere este valabilă și în cazul deplasărilor în timpul cărora se permite transportul pasagerilor în picioare. La începutul unei deplasări și la continuarea acesteia după o pauză, șoferul trebuie să amintească pasagerilor despre obligativitatea purtării centurii de siguranță. În plus, în autobuz trebuie să existe indicații adecvate în privința obligativității centurii de siguranță.

În cazul unui control, încălcarea obligației de purtare a centurii de siguranță este amendată. În cazul unui accident, societățile de asigurare vă pot limita despăgubirile pentru îngrijirile medicale.



## Ancorat regional - interconectat la nivel de țară



-  Română
-  Poloneză
-  Turcă
-  Bulgară
-  Rusă
-  Cehă