

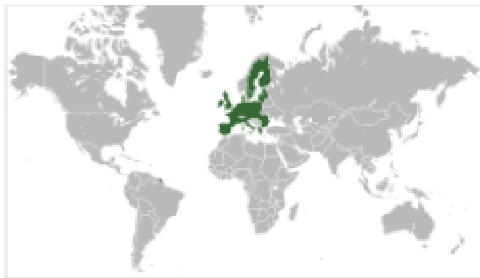
CEN 1789

De Wikipedia, la enciclopedia libre

Saltar a [navegación](#), [búsqueda](#)



[Bandera](#)



[Capital](#)

Bruselas, Bélgica

CEN 1789:2007 es la [norma de la Unión Europea](#) para [las ambulancias](#) y vehículos de transporte médico. Esta norma europea especifica los requisitos para el diseño, las pruebas, el rendimiento y el equipamiento de ambulancias de carretera utilizados para el transporte y el cuidado de los pacientes. Esta norma es aplicable a las ambulancias de carretera, capaz de transportar al menos una persona en una camilla. ^[1]

Contenidos

- [1 Historia](#)
- [Intención 2](#)
 - [2.1 Normas de vehículos](#)
 - [2.2 normas de diseño de interiores](#)
- [3 Clasificación de las ambulancias](#)
 - [3.1 Los productos sanitarios](#)
 - [3.2 Color del vehículo](#)
 - [3.3 Sistemas de alerta](#)
 - [3.3.1 Sistemas de alerta activa](#)
 - [3.3.2 Sistemas de alerta pasiva](#)
- [4 Aplicación y cumplimiento](#)
- [5 Referencias](#)

[\[Editar\]](#) Historia

La versión actual de la norma CEN 1789 fue publicado por el [Comité Europeo de Normalización](#) (Comité Europeo de Normalización) el 29 de junio de 2007. Esto sustituye una primera versión de la norma, publicado en 2000. Las normas europeas son en general, anotado por la organización, la norma número y año de publicación (por ejemplo, el CEN 1789:2000 o CEN 1789/2007). Dentro de los países miembros, ^[2] la anotación es probable que se adaptó para incluir normas de la entidad local, de modo que en Gran Bretaña, la 'C' se deja caer desde el prefijo, y se sustituirá por «[DIN BS](#), en Alemania, con" ', y así sucesivamente. Debido a la probabilidad de cambios significativos entre las versiones, en la versión más actualizada de toda norma debe ser utilizada. El Comité Europeo de Normalización es un organismo del gobierno de la [Unión Europea](#), con miembros de la [Consejo de Normas Nacionales](#) de cada país miembro participante.

Mientras que el CEN 1789:2007 representa la norma europea de actualidad para el diseño de las ambulancias, que no es el único ejemplo de dicha norma. Normas de diseño de ambulancias han existido en los [Estados Unidos](#) desde 1976, cuando la norma se conoce como KKK-1822-A. ^[3] Esta norma ha sido revisada varias veces, y se encuentra actualmente en versión F ', conocido como KKK-1822 -F. Al igual que con el sistema europeo, sólo la versión más actual de la norma debe ser utilizada. Una de las primeras normas conocidas para el diseño de una ambulancia ocurrido en [Londres, Inglaterra](#), como resultado de los esfuerzos de la [Junta Metropolitana de asilos](#), en respuesta al [brote de cólera](#)

de [1832](#). Si bien tirados por caballos, esta fue la norma real para muchas de las primeras ambulancias civiles en todo el mundo. Más versiones contemporáneas de las normas de diseño de ambulancia también existen a nivel local en [Canadá](#), [Australia](#) y [Nueva Zelanda](#). En cada caso, el país o jurisdicción se desarrolla esas normas basadas en sus propias necesidades, prioridades y realidades, y esto es también cierto de la norma europea. En algunos casos, las normas de cumplimiento no puede ser planeada, y puede presentarse como un resultado incidental de las operaciones normales. Para ilustrar, un país pequeño no tiene ambulancia fabricantes nacionales, pero sus importaciones de coches de un país más grande en el que el fabricante debe cumplir con una norma publicada. En la mayoría de los casos, las ambulancias importadas por el país más pequeño acabará cumpliendo con el estándar más grande del país, independientemente de si había o no intención de este resultado. Americanas y australianas fueron revisados y considerados durante el desarrollo de la norma europea, pero no precisamente porque las necesidades de seguido Europea y las prioridades eran diferentes.

[\[Editar\]](#) Propósito

La norma está destinada a transformar gradualmente la actual mezcla "de diseño de ambulancias y equipos de toda Europa en un único conjunto de normas. Una ambulancia de un país que posee características suficientemente comunes para ser inmediatamente reconocible por los residentes de otro país. Estos vehículos serían bastante similares en diseño a ser intercambiables, con [médicos de emergencia](#) personal de [los servicios](#) de un país capaz de adaptarse rápidamente a la utilización de un vehículo de otro país, si es necesario. Por encima de todo, estos vehículos sería seguro para los que están siendo transportados en ellos, ^[4] los que trabajan en ellos, otros usuarios de la carretera, y el público general.

[\[Editar\]](#) Normas de vehículos





De Austria [MICU](#), diseño interior y la retención de los equipos cumplan con la norma

Se especifican los requisitos para las categorías de ambulancias de ruta basada en orden creciente del nivel de tratamiento que puede llevarse a cabo. La norma incluye tanto el tipo de vehículo y tipo de motor y las características de rendimiento, como las dimensiones del vehículo, la tasa de aceleración, capacidad de frenada, control de tracción, la seguridad contra incendios, y la calefacción / refrigeración. ^[5]

[\[Editar\]](#) **normas de diseño de Interior**

La norma contiene requisitos [ergonómicos](#) y especificaciones de diseño para el compartimento del paciente, ^[6] y también impone restricciones prácticas sobre el levantamiento físico de los pacientes dentro y fuera del vehículo, por razones de seguridad. Otros factores de seguridad dirigida incluir la iluminación, las puertas y ventanas, el gabinete de sistemas de sujeción, cinturón de seguridad y anclaje del asiento, el tamaño y posición del asiento, y de retención de los equipos médicos, con disposiciones para [pruebas estáticas](#), dinámicas y prueba de impacto.

[\[Editar\]](#) **Clasificación de las ambulancias**

- **Ambulancias de transporte de pacientes** (tipos *A1 A2*)

Generalmente sólo se usa para el transporte no urgente de enfermos, ya sea entre instalaciones o entre una instalación y una residencia. El énfasis está en el transporte, como las ambulancias han limitado el tratamiento o la construcción de material espacial. Ambulancias pueden también ser utilizados debido al costo de las comunidades más pequeñas, especialmente si no hay un servicio de ALS, o esclerosis lateral amiotrófica es proporcionado por otro vehículo, con un Notarzt.

- **Ambulancias de emergencia** (tipo *B*)

El tipo más frecuente de ambulancia de emergencia. Este tipo de vehículo permite aumentar el espacio de tratamiento y también la capacidad de almacenar cantidades significativamente mayores de equipos médicos. Estos vehículos normalmente responden de forma independiente a las llamadas de emergencia, proporcionar un cierto nivel de tratamiento. Para las llamadas de emergencia de alta prioridad, estos a menudo se complementa con la respuesta de un Notarzt.

- **Unidad móvil de cuidados intensivos (tipo C)**

Este tipo de ambulancias se ve comúnmente en el movimiento de la agudeza de alta (UCI) de los pacientes entre hospitales. Proporciona un espacio adecuado para el equipo, no sólo los médicos comúnmente visto en las ambulancias, sino también para dar cabida a equipos hospitalarios, tales como ventiladores, durante el transporte. En algunos lugares, los vehículos de este diseño puede ser utilizado para proporcionar servicios móviles de reanimación, ya sea complementado por una respuesta Notarzt, o con la Notarzt como parte de la tripulación.

Europea clases de ambulancias



Tipo de una ambulancia en Polonia



Ambulancia Tipo B en Suiza



Tipo C de Ambulancias en Alemania

[\[Editar\]](#) **Los dispositivos médicos**

Esta norma otorga requisitos generales de los dispositivos médicos realizados en ambulancias de carretera y se utiliza en el mismo y fuera de los hospitales y clínicas en situaciones en las que las condiciones ambientales pueden diferir de condiciones normales de interior. ^[7]

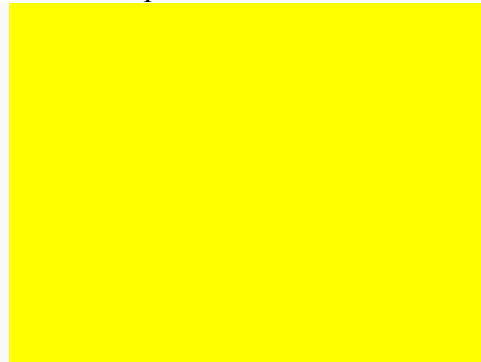
[\[Editar\]](#) **Color del vehículo**

La norma especifica que todas las ambulancias serán pintados de color amarillo, con estándares específicos de color, como el color del cuerpo principal. ^[8] El color amarillo fue escogido principalmente porque sigue siendo visible en casi todas las personas en todas las condiciones de iluminación, incluida la mayoría de las personas con daltonismo.

Europea Ambulancia Identidad Visual



Inglés ambulancia que se reúne el color y librea de las normas



El color estándar para las ambulancias



Sueco ambulancia que cumple con los estándares de color y librea: nota las semejanzas.

[\[Editar\]](#) sistemas de alerta

[\[Editar\]](#) Los sistemas de alerta activa

Todas las ambulancias serán equipados con luces intermitentes azules, visible en 360 grados alrededor del vehículo. ^[9] Todos los vehículos deben estar equipados con un sistema de alerta audible (sirena) que cumpla las normas especificadas para los patrones de sonido y volumen.

De identidades visuales para Servicios de Emergencia



Sistema de marcado de ambulancia

De Policía sistema de marca

De Incendios y Rescate sistema de calificación

[\[Editar\]](#) Los sistemas de alerta pasiva

Todas las ambulancias serán equipadas con las marcas de tablero de ajedrez refleja mucho la luz verde y amarillo "(el término Inglés es" patrón [Battenburg](#) »), de proporciones específicas, funcionando toda la longitud del vehículo. La intención de esta medida es proporcionar específico de la identidad visual "para vehículos de emergencia, al reservar este patrón para las ambulancias, Battenburg azules y amarillas para los coches de policía, y Battenburg rojo y amarillo para los vehículos de los bomberos. Además, todas las letras en el vehículo está obligado a ser muy reflexivo, con el fin de impulsar la visibilidad de los vehículos en todas las condiciones. La combinación de colores elegida fue elegido por razones específicas. En condiciones de la noche, el verde es uno de los más visibles (sólo superada por la azul) de colores, creando una gran visibilidad (y seguridad) para los vehículos de ambulancia. Desafortunadamente, para muchos de los que sufren de [daltonismo](#), ni verde ni el rojo es visible, lavado a tonos de gris o amarillo oscuro. De hecho, casi el 99 por ciento de todos los déficit de percepción de los colores implica cierta forma de ceguera de color amarillo-verde, e incluye un estimado de 7.10 por ciento de todos los hombres, dependiendo de la ubicación. ^[10] Sin embargo, aún para estas personas, el color amarillo es siempre visible (véase el diagrama). El patrón resultante es de gran visibilidad y atractivo para la persona promedio, proporciona una mejor visibilidad de la noche para la mayoría, y proporciona una combinación que se puede identificar, al menos en parte, por la mayoría de la población.

Color Visión / Color Blindness



[\[Editar\]](#) Aplicación y cumplimiento

Como con la mayoría de las normas europeas, el cumplimiento por los países miembros de la Unión Europea es totalmente voluntaria, y que se determine en el nivel de los países miembros, generalmente por medio de [la legislación](#), o por sus propios [estándares de la organización](#).^[1] A fin de ilustrar, esta norma, que ha sido aceptada por el [Reino Unido](#), es conocido localmente como BS EN 1789:2007, con la «BS» en referencia a [los estándares británicos](#). Como resultado, la adopción de esta norma ha variado considerablemente de un país a otro. La mayoría de los países, por ejemplo, han adoptado las secciones que tratan con el diseño y funcionamiento del vehículo, mientras que sólo unos pocos (el Reino Unido, [Irlanda](#) y [Suecia](#) en este escrito), han adoptado plenamente el color, sistema de alerta y los planes de librea para dichos vehículos. Para complicar más las cosas, algunos países han adoptado una parte de las normas de identidad visual, pero no todos. En los [Países Bajos](#), [Bélgica](#), y algunas partes de [Alemania](#), la conversión a la base de identificación de color (amarillo) está ocurriendo, pero el equilibrio de las disposiciones de la identidad visual no lo son. Además, algunos países que no son actualmente miembros de la Unión Europea, como [Noruega](#) están adoptando algunas partes de las normas, sobre todo porque pocas otras normas existen buenas para este fin, especialmente las que reflejan la realidad europea. El tipo y el grado de cumplimiento de la norma es una elección consciente de los distintos países, mientras que en otros, el cumplimiento es una cuestión de las prioridades para el cambio de edad, específicos del país, la legislación. Como se señaló anteriormente, el cumplimiento de la norma es puramente voluntario. No hay consecuencias adversas financieros para el cumplimiento, ya que sólo las ambulancias han comprado después de la ratificación de la norma de cada país se requieren para ser aceptado. No hay ninguna disposición obligatoria para el equipamiento de ambulancias existentes.

