

## Animales incluidos en las señales verticales:

### P-23 Paso de animales domésticos y

### P-24 Paso de animales en libertad.

La **Convención de Viena de 1968 sobre Señalización Vial**, establece en su **Anexo I**, al referirse a las señales de advertencia de peligro y concretamente a la señal de paso de animales, lo siguiente:

#### 15. Paso de ganado y de otros animales:

a) Para anunciar la proximidad de un tramo de vía en el que sea muy probable el paso de animales, **se empleará como símbolo la silueta de un animal de la especie, doméstica o que vive en libertad, de que se trate**, por ejemplo, el símbolo A, 15a para un animal doméstico y el símbolo A, 15b para un animal que vive en libertad.

Y propone como ejemplos:



A, 14



A, 15<sup>a</sup>



A, 15<sup>b</sup>



A, 16

Es decir, **exige que se emplee la silueta del animal doméstico o que vive en libertad que normalmente se encuentre el conductor en la zona.** La vaca o el ciervo son simplemente ejemplos.

Sin embargo, la mayoría de los países del centro y sur de Europa que firmaron la convención prefirieron limitarse a la silueta de una vaca y un ciervo, aunque en muchas zonas de sus países no fuesen las especies domésticas o en libertad que más abundasen, incumpliendo de esa forma lo dispuesto en la Convención.

Esas señales solo serían válidas si en los lugares donde estuviesen situadas la vaca o el ciervo fuesen las especies que más abundasen.

Existen excepciones como es el caso de Francia donde figura en el Código de Circulación como alternativa a la silueta de la vaca, la de una oveja y los países nórdicos que han sustituido la figura del ciervo por la de un reno o un alce.



No tiene sentido la siguiente imagen de una carretera francesa:

En ella figura la silueta de un ciervo y en un cartel complementario la palabra jabalíes. Hubieran podido poner perfectamente la silueta de un jabalí y seguramente un conductor le prestaría más atención que a la genérica de un ciervo.

En España, la Ley 18/1989, de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, **que sigue vigente**, señalaba en su Base quinta:

***“1. Los símbolos de señalización se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968, al Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y a su Protocolo adicional sobre marcas viarias, abierto a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973.”***

**Con lo cual, obliga a respetar lo dispuesto en la Convención de Viena sobre Señalización Vial.**

**Esa Ley de Bases autorizó a que el Gobierno aprobase** en el plazo de un año, **el Texto Articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, pero con sujeción a los principios y criterios** que figuraban en las Bases.

La Ley de Tráfico y Seguridad Vial se aprobó el 02 de marzo de 1990 y en su artículo único señala que se hace de acuerdo **con los principios y criterios contenidos en la Ley de Bases** 19/1989, de 25 de julio.

El Real Decreto 13/1992, de 17 de enero, que aprobó el anterior Reglamento General de Circulación y que desarrollaba la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establecía en su Preámbulo:

***" [...] desarrollando las normas de la Ley a través de seis títulos que actualizan los preceptos del Código de la Circulación, de acuerdo con lo que aconseja la experiencia de su aplicación, incorporan las reglas de la Convención de la Circulación Vial, abierta a la firma en Viena el 8 de noviembre de 1968 y las del Acuerdo Europeo, complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y acomodan la interpretación de los símbolos de señalización a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial de Viena, el Acuerdo Europeo complementario de dicha Convención, abierto a la firma en Ginebra, de idénticas fechas y el Protocolo Adicional sobre marcas viarias, abierto también a la firma en Ginebra el 1 de marzo de 1973."***

Así pues, **el Reglamento General de Circulación de 1992 se comprometía a respetar lo dispuesto en la Convención de Viena.**

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, que aprobó posteriormente el vigente Reglamento General de Circulación no mantuvo el anterior texto, pero incluyó en su Preámbulo:

*“Ello ha llevado también a revisar y actualizar todo el sistema de señalización, **adaptándolo a los avances en los criterios de utilización generalizados en los países de nuestro entorno**, mejorando la concordancia entre la normativa de tráfico y la de carreteras a este respecto.”*

Vemos que el Reglamento de 2003 señala que las señales se adaptarán a las existentes en los países de nuestro entorno y la mayoría de ellos se limitan a utilizar la silueta de la vaca y del ciervo.

Ese mismo Reglamento General de Circulación en el artículo 134 que se refiere al Catálogo Oficial de Señales de Circulación, en sus dos versiones de 1992 y 2003, señala en su punto 1) que *“El Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales, **debe ajustarse a lo establecido en las reglamentaciones y recomendaciones internacionales en la materia, así como a la regulación básica establecida al efecto por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (en el de 1992) y por los Ministerios del Interior y de Fomento (en el de 2003).**”*

Con lo que podemos ver que el Reglamento General de Circulación vigente y el anterior exigen **que las señales se ajusten tanto a lo dispuesto en la normativa internacional como a lo dispuesto en la regulación interna.**

El punto 3 de ese mismo artículo 134 vuelve a ser coincidente en los Reglamentos de 1992 y 2003, y en el mismo se establece que *“**Las señales y marcas viales que pueden ser utilizadas en las vías** objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial **deberán cumplir las normas y especificaciones que se establecen en este Reglamento y en el Catálogo Oficial de Señales de Circulación y Marcas Viales.**”*

Este apartado 3 exige pues que se cumpla con el Reglamento y con las especificaciones del Catálogo Oficial de Señales.

Por su parte el Catálogo Oficial de Señales editado por el MOPU en 1992 reitera el mismo *“se han ido introduciendo nuevas señales y modificando criterios que recogían los cambios necesarios **para poner de acuerdo la señalización española con los contenidos de la Convención de Viena de 1968 sobre señalización vial**, el Acuerdo Europeo de 1971 que la completa y las posteriores recomendaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes”*.

Es decir, existía una preocupación por parte del MOPU de respetar lo dispuesto en la Convención de Señalización Vial de Viena de 1968.

La Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo, por la que se aprueba la norma 8.1-IC señalización vertical de la Instrucción de Carreteras indica que la señalización de peligro por la presencia de animales domésticos o sueltos debe hacerse de acuerdo con las señales P-23 y P-24 respectivamente.

Recordemos que España firmó la Convención de Viena, pero no la ratificó y por ello sus disposiciones no son de aplicación obligatoria salvo que una ley vigente así lo exija.

Dado que **la Ley de Bases sigue vigente** e insiste en que **se respetará la Convención de Viena** y los acuerdos complementarios de esa Convención y dado que las Bases de esa ley

tienen que ser respetadas por la Ley de Tráfico de la que a su vez deriva el Reglamento de Circulación y dado que el Catálogo Oficial de Señales forma parte de una Orden Ministerial, en la que se señala que se respetará la Convención de Viena, sería legal poner animales distintos en las señales P-23 y P-24 que figuran en el Catálogo Oficial de Señales, **siempre que sea una especie que abunde en la zona**.

Por eso, por ejemplo, en Castilla la Mancha habría que poner la silueta de una oveja como animal doméstico, en Galicia la de un jabalí como animal salvaje y en Canarias, en algunas zonas, la silueta de un dromedario como animal doméstico.

El único asidero para prohibir otras siluetas de animales sería alegar que cuando la Ley de Bases habla de “**se acomodarán a los modelos establecidos por la Convención sobre señalización vial**” estos modelos se refieren a los ejemplos que figuran en la misma. Pero se puede combatir esta afirmación señalando que los modelos no están todos expuestos por las numerosas especies de animales que existen y que por ello ejemplos y modelos no son términos equivalentes.

Las señales oficiales de peligro por la presencia de animales en las vías públicas aparecen actualmente en el Catálogo Oficial de Señales y en el artículo 149 del Reglamento General de Circulación:

**P-23. Paso de animales domésticos.** Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales domésticos.

**P-24. Paso de animales en libertad.** Peligro por la proximidad de un lugar donde frecuentemente la vía puede ser atravesada por animales en libertad.

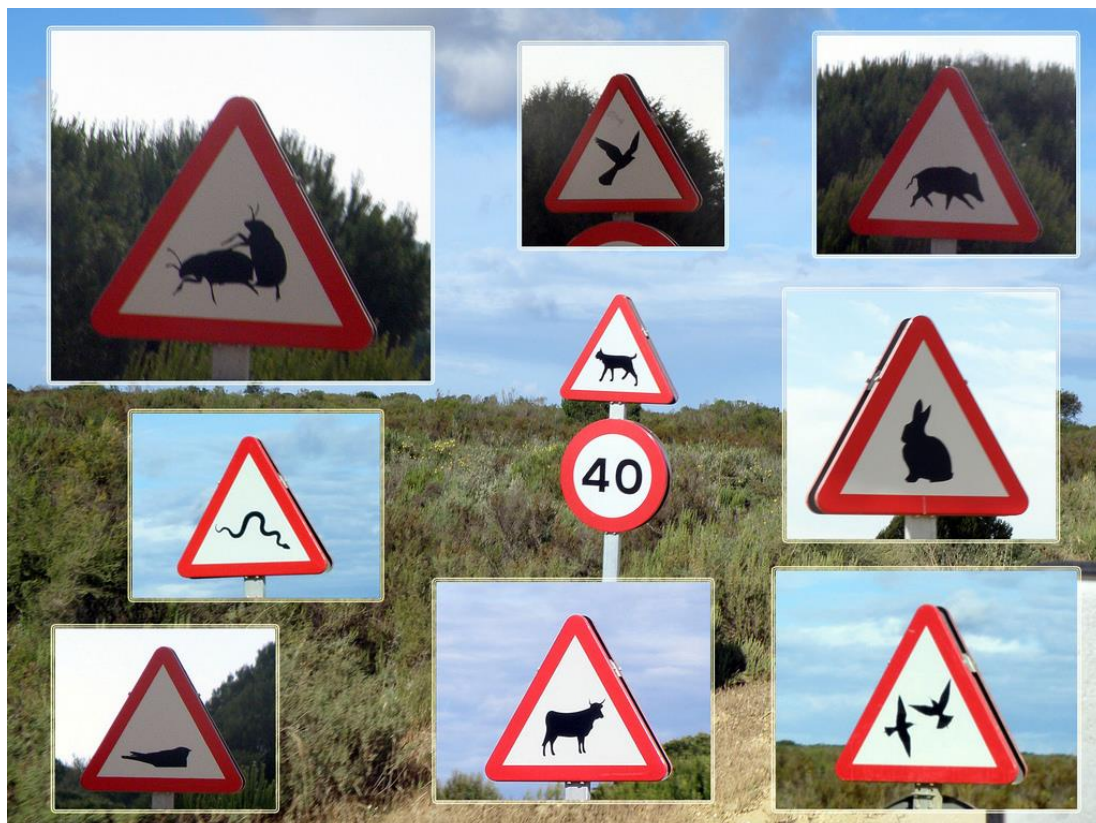


Hay que tener en cuenta que alguna señal no está pensada sólo para prevenir daños en un vehículo causados por un animal. Así si se ve la silueta de un lince es más bien para evitar que esta especie en peligro de extinción sea atropellada.

Vemos que además en numerosas carreteras y calles se colocan señales que no están en el catálogo oficial.



En el Parque Nacional de Doñana se encuentran estas imágenes:

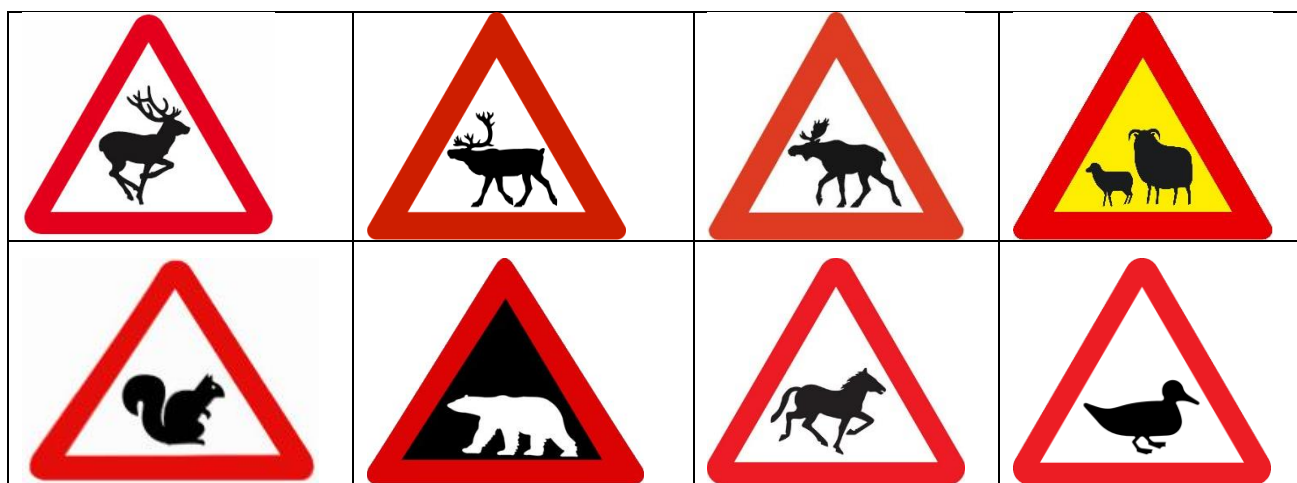


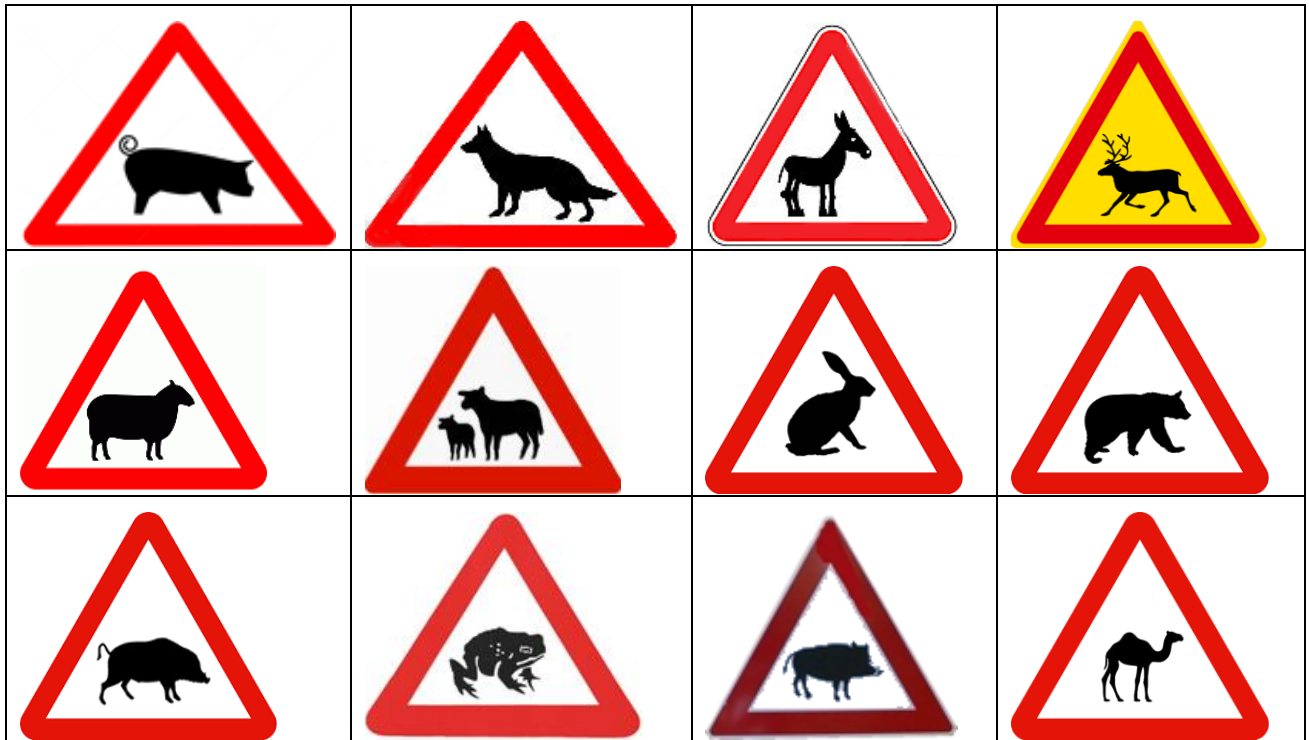


Fuente de las imágenes de Doñana: <http://elgorrionblog.blogspot.com.es>

Debemos tener en cuenta que por ejemplo si vemos una silueta de un lince no es sólo por el peligro que supone atropellar esta animal sino que es para que el conductor tenga cuidado y no dañe una especie en peligro de extinción. En estos casos de especies protegidas convendría que el interior fuera de otro color, por ejemplo, verde para indicar que son especies en peligro de extinción.

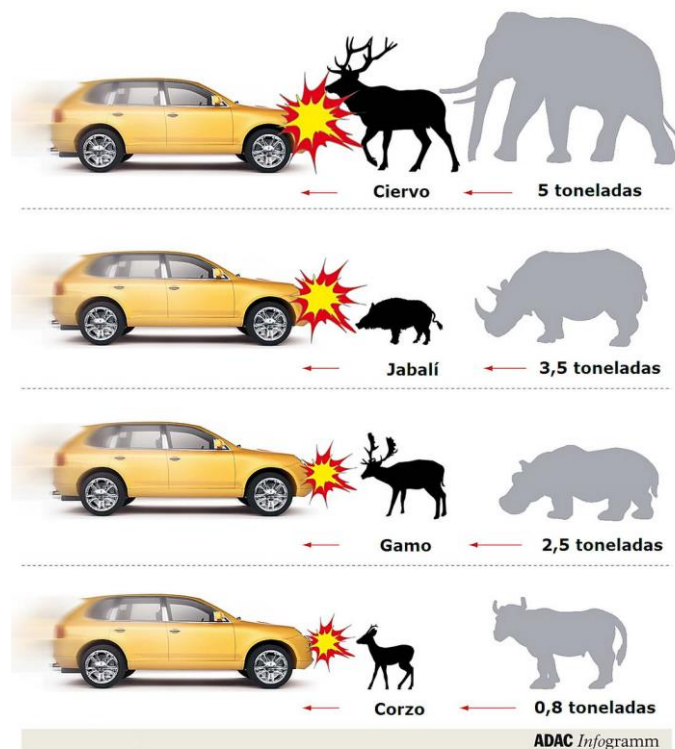
#### **Ejemplos de señales legales en otros países:**





**ADAC**

Masa equivalente del impacto con animales salvajes, a 60 km/h (en toneladas métricas)



Actualizado a 01.04.2017