

TOI 294

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

MINISTERIO DE TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DEL INTERIOR

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS

MINISTERIO DE DEFENSA NACIONAL

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y CULTURA

MINISTERIO DE INDUSTRIA, ENERGÍA Y MINERÍA

MINISTERIO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL

MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA

MINISTERIO DE GANADERÍA, AGRICULTURA Y PESCA

MINISTERIO DE TURISMO Y DEPORTE

MINISTERIO DE VIVIENDA, ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

MINISTERIO DE DESARROLLO SOCIAL

Montevideo, 28 NOV 2011

Sr. Presidente de la
Asamblea General:

El Poder Ejecutivo, tiene el honor de poner a consideración de ese Cuerpo el adjunto proyecto de Ley, el que tiene por objeto la consideración de distintas iniciativas complementarias a la Ley de Tránsito y Seguridad Vial.-

Antecedentes.- La Ley 18.191 de fecha 27 de noviembre de 2007, dio el primer paso en la aprobación de un marco normativo único en materia de tránsito y de seguridad vial a regir en todo el país.

El presente proyecto tiene por finalidad, incorporar en ese marco normativo que nos rige a nivel nacional, la regulación de otras conductas que según lo expresa

el Informe 2004 de la Organización Mundial de la Salud, inciden directamente en las causas y consecuencias de los traumatismos en el tránsito.

Uruguay incorpora en base a dicho informe de la OMS, el vocablo "Siniestro de tránsito", en lugar de referirse a accidentes de tránsito, entendiendo como premisa básica que las lesiones causadas por el tránsito son predecibles y evitables.

Definición de siniestro de tránsito: Se considera siniestro de tránsito todo hecho que produzca lesión/es o daños en las personas y/o bienes públicos o privados, provocado por la acción u omisión de uno o más actores que se movilizan en la vía pública. Es un evento donde participan una o más causas identificables y que puede ser evitable o prevenible.

Informe de Siniestralidad 2009 realizado por la Unasev y que figura en la página web: www.presidencia.gub.uy/unasev.

Cada año, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de "siniestros de tránsito" en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos. Y dentro de los fallecimientos más del 90% de las defunciones se producen en los países de ingresos bajos y medianos. (Informe OMS 2004).

Dicho informe señala que muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales y los traumatismos por siniestros de tránsito están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos. No obstante, cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por dicha razón en el mundo son peatones, motociclistas, ciclistas y pasajeros del transporte público, y esta cifra aumenta su incidencia en los países más pobres del mundo.

En el "*Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*" se alerta sobre las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, incluidos los

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

pertenecientes a los grupos más vulnerables. A ellos también se debe dar la misma prioridad a la hora de planificar las decisiones de política sobre seguridad vial.-

Características particulares:

SISTEMAS DE SUJECIÓN.- El informe de OMS respecto a los sistemas de sujeción (o retención) de niños establece una serie de premisas: a) Los niños que viajan sin sujeción en un automóvil corren un riesgo mayor de traumatismo y muerte en caso de accidente. Los dispositivos apropiados de retención para niños, que incluyen sillas para niños pequeños y elevadores para niños mayores, se fabrican teniendo presentes las etapas de crecimiento infantil. Funcionan para proteger al niño de forma tal que se reduzca la posibilidad de que éste sufra un traumatismo grave.

b) Si se instalan y usan correctamente, los sistemas de retención para niños reducen la mortalidad de bebés en alrededor de un 70% y en niños pequeños entre un 54% y un 80% (39, 44).

c) Las leyes sobre uso obligatorio de sistemas de retención para niños y la vigilancia de su cumplimiento contribuyen a aumentar el uso de los mencionados sistemas (41, 44).

Señala que más del 90% de los países de ingresos altos dispone de legislación nacional mientras que en países de ingresos bajos es tan sólo del 20%. Incluso aún existiendo legislación, en muchos países el cumplimiento de las leyes sobre uso de dispositivos de retención para niños es muy deficiente: sólo el 14%. De las investigaciones realizadas surge que el costo prohibitivo de los sistemas de retención para niños, junto con una legislación y aplicación deficientes, es también un factor importante que incide en su uso.

Cabe expresar que en su momento la División Tránsito y Transporte de la Intendencia Municipal de Montevideo presentó esta medida para su inclusión dentro de la actual regulación legislativa prevista en la Ley 18.191 y que no fuera de recibo.

GRUPOS DE RIESGO.- Los traumatismos causados por el tránsito afectan a todos los grupos de edad, pero su efecto es más relevante entre los jóvenes, siendo una de las tres causas principales de mortalidad en las personas de 5 a 44 años de edad.

Las tasas de siniestros de tránsito en los países de ingresos altos se han estabilizado o han disminuido en las últimas décadas, pero en la mayor parte de los países la epidemia mundial sigue aumentando. “Se estima que, a menos que se tomen medidas inmediatas, las víctimas mortales en las vías de circulación se incrementarán hasta convertirse en la quinta causa principal de mortalidad para 2030,... 2,4 millones estimados de víctimas mortales por año.”

POBLACIÓN VULNERABLE.- “Cerca de la mitad de las personas que fallecen en las vías de tránsito del mundo son usuarias vulnerables de éstas.” “En la mayoría de los países de ingresos bajos y medianos, gran parte de los usuarios de las vías de tránsito son personas vulnerables: peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de motor de dos o tres ruedas” Obviamente, estos usuarios corren un riesgo mayor que aquellos que utilizan otros vehículos. “Las personas que se desplazan en transporte público también pueden ser usuarios vulnerables de las vías de tránsito, especialmente en los lugares en que los vehículos de transporte público son inseguros, están abarrotados o carecen de reglamentación”.-

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

"... los peatones, los ciclistas y los motociclistas y sus pasajeros representan el 46% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito en el mundo". "Si se incluyen a los usuarios del transporte público como usuarios vulnerables de las vías de tránsito la cifra del 46% probablemente sería una subestimación: ..."

"Los peatones, los ciclistas y los conductores de vehículos de motor de dos ruedas y sus pasajeros representan casi la mitad de las víctimas mortales por causa del tránsito en el mundo".-

En función de lo expuesto en el presente proyecto se presentan varias medidas a los efectos de resguardar la integridad física de la población más vulnerable en el tránsito.

MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICOS: Del informe surge que los medios de transporte público saturados e inseguros contribuyen a los traumatismos y las víctimas mortales por siniestros de tránsito, en particular en los países de ingresos bajos y medianos .- La elección de la forma de transporte por lo general está relacionada con la condición socioeconómica.- Y sostiene que aún cuando se libere el mercado de transporte público, la protección de la seguridad pública debe ser una característica esencial de este ámbito e impedirse la reducción de las medidas de seguridad.

Disposiciones y facultades propuestas: Actualmente se considera necesario ampliar dicha protección (incorporación y uso de cinturón de seguridad) en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros en servicios regulares públicos por carretera (de mediana y larga distancia) y en el transporte colectivo de pasajeros en servicios ocasionales.-

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

PROYECTO DE LEY

CAPÍTULO I

**DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE Y SUJECION
DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN LOS VEHÍCULOS.-**

Artículo 1.- Queda prohibido circular con niños de hasta doce años y que midan menos de 1,50 metros, en los asientos delanteros de los vehículos o en condiciones inseguras para los mismos en los asientos traseros.-

Artículo 2.- Se prohíbe a los conductores de ciclomotores, motocicletas, motos y similares transportar niños o adolescentes de cualquier edad que no alcancen los posa pies de dichos vehículos.

En los casos de motocicletas con sidecar, se podrá transportar niños y adolescentes, siempre que se ajuste a las condiciones establecidas en las disposiciones de la presente ley.-

Artículo 3.- Los niños y adolescentes de 0 a 12 años y/o hasta 1,50 metros de estatura deberán viajar de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en los artículos siguientes.-

Artículo 4.- Los niños de hasta 1 año, o peso de hasta 10 Kg. deberán viajar en el asiento trasero en silla adecuada, con sujeción propia, mirando hacia atrás en el sentido contrario a la circulación del vehículo y con la silla debidamente asegurada al vehículo.-

Artículo 5.- Los niños de 1 año o peso superior a los 10 Kg y hasta los 4 años o 18 Kg deberán viajar en el asiento trasero en silla adecuada, mirando hacia delante en sentido de circulación del vehículo, con sujeción propia y la silla debidamente asegurada al vehículo.-

Artículo 6.- Los niños a partir de los 4 años o que pesen más de 18 Kg. y hasta los 6 años o 22 kg, deberán viajar en silla adecuada, mirando hacia delante en sentido de circulación del vehículo, o silla suplemento (tipo BOOSTER) con cinturón de tres puntas.-

Artículo 7.- Los niños a partir de los 6 años o más de 22 kg y hasta los 11 años o 36 kg deberán viajar en silla suplemento (tipo booster) con cinturón de tres puntas o con cinturón con dispositivo de regulación de altura en su defecto.

Artículo 8.- Los niños cuya estatura sea igual o superior a 1,35 metros, y no supere los 1,50 metros, podrán utilizar indistintamente

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

un dispositivo de sujeción adecuado a su talla y a su peso, o el cinturón de seguridad para adultos.-

Artículo 9.- Los niños a partir de los 11 y hasta los 14 años que no alcancen los 1,50 metros deberán viajar en el asiento trasero y usar cinturón de tres puntas.-

Artículo 10.- Los niños, a partir de los 12 años y de más de 1,50 metros de altura podrán viajar en el asiento delantero con cinturón de seguridad de tres puntas.-

Artículo 11.- Las sillas y booster para el transporte de niños y adolescentes, deberán cumplir con las normas nacionales o internacionales que se adopten, según la reglamentación que se dicte al respecto.-

CAPÍTULO II

DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE NIÑOS Y ADOLESCENTES EN VEHÍCULOS DE TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS

Artículo 12.- Se prohíbe que los niños de hasta 12 años inclusive, sean transportados de pie en los vehículos de transporte colectivo de pasajeros de los servicios regulares, bajo estricta responsabilidad del guarda y/o chofer de la unidad de transporte.-

CAPÍTULO III

DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE DE PERSONAS CON DISCAPACIDADES.-

Art.13.- Toda persona que de acuerdo a su condición, no pueda tener control del área torácico abdominal, deberá viajar en vehículos automotores con pecheras y/o nuqueras adecuadas, sin perjuicio de los elementos de seguridad exigidos por la normativa vigente y de los que, además, se requieran específicamente por su condición, siempre que así lo determine el médico tratante y con los alcances que éste establezca.-

CAPÍTULO IV

DISPOSICIONES RELATIVAS AL USO DE CINTURÓN DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN SERVICIOS REGULARES PÚBLICOS POR CARRETERA (DE MEDIANA Y LARGA DISTANCIA.)-

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Artículo 14.- Los vehículos del transporte colectivo de pasajeros en los servicios que superen los 120 kilómetros de recorrido (servicios de mediana y larga distancia), deberán poseer cinturón de seguridad, (en las condiciones establecidas en el Decreto 206/2010 de fecha 5 de julio de 2010), en todos sus asientos o plazas de conformidad a lo que se establece en los literales siguientes:

- a) Los asientos de la primera fila, los ubicados frente a escalerillas o pasillos y los enfrentados entre sí, deberán poseer cinturones de tres puntas (bandolera y pélvico).-
- b) Los asientos o plazas no contemplados en el literal anterior deberán contar al menos con cinturones de dos puntas (pélvico).

Artículo 15.- Se prohíbe transportar personas de pie en los servicios a que refiere el presente capítulo.

CAPÍTULO V

DISPOSICIONES RELATIVAS AL TRANSPORTE COLECTIVO DE PASAJEROS EN SERVICIOS OCASIONALES.-

Artículo 16.- Los vehículos del transporte colectivo de pasajeros que cumplan servicios ocasionales, deberán poseer cinturón de seguridad en todos sus asientos o plazas, en las condiciones establecidas en el Decreto 206/2010 de fecha 5 de julio de 2010.-

Artículo 17.- Todos los ocupantes del transporte colectivo de pasajeros de servicios ocasionales deberán usar cinturón de seguridad de acuerdo a las condiciones legalmente establecidas, bajo estricta responsabilidad del guarda y/o conductor.- Se prohíbe el transporte de personas de pie.-

Artículo 18.- En todos los casos previstos en los capítulos III y IV, se deberá dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 16 del Decreto 206/2010 de fecha 5 de julio de 2010.-

CAPÍTULO VI

DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA PARA LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES

Artículo 19.- Todos los vehículos propulsados a motor que ingresen al país para su comercialización, destinados al transporte de personas o pasajeros, de índole particular o comercial, automóviles, camionetas wagon rurales y van hasta 9 pasajeros, en todas sus categorías y modelos, deberán contar con sistema ABS y con apoya cabeza regulable en todos sus asientos o plazas.

Los referidos vehículos deberán además contar con airbag frontales en las plazas delanteras, como mínimo.

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Artículo 20.- Los requisitos establecidos en el artículo anterior serán exigibles a partir del 1º de enero de 2014, debiendo tales elementos ajustarse a las disposiciones y exigencias contenidas en las normas técnicas nacionales o internacionales que se adopten a tales efectos por el país.-

CAPÍTULO VII

DE LOS DISPOSITIVOS Y ELEMENTOS DE SEGURIDAD PASIVA Y ACTIVA PARA CICLISTAS Y MOTOCICLISTAS

Artículo 21.- A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, será exigible a los ciclistas y motociclistas, el uso permanente durante su circulación en todas las vías públicas, de un chaleco o campera reflectivos, o en su defecto, bandas reflectivas que cumplan con las exigencias técnicas de reflexión de acuerdo a lo que fije la reglamentación.- Dichos elementos podrán complementarse con cinturones, brazaletes y tobilleras.-

Artículo 22.- Cualquier elemento que el conductor y/o acompañante de los vehículos citados en el artículo precedente, vista sobre el chaleco y que impida parcial o totalmente su visibilidad, deberá contar mínimamente con una banda de material reflectante con las propiedades técnicas de reflectividad que fije la reglamentación, que cubra su torso o contorno.-

Artículo 23.- En caso que el vehículo posea algún elemento fijo o semi-fijo, que impida parcial o totalmente la visualización de la parte posterior del conductor y/o acompañante, el mismo deberá contar mínimamente con una banda de material reflectante de conformidad con lo que fije la reglamentación, visible desde atrás.

Artículo 24.- Los conductores de bicicletas, a partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, deberán portar un casco protector de seguridad que cumpla con las exigencias de las normas técnicas nacionales o internacionales, según fije la reglamentación respectiva.-

Artículo 25.- A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, las bicicletas y birrodados autopropulsados de cualquier tipo o categoría destinadas a paseo o trabajo, deberán contar para circular con un equipamiento obligatorio de seguridad constituido por: un sistema de freno delantero y trasero, espejos retrovisores, timbre o bocina y un sistema lumínico consistente en un faro de luz blanca y un reflectante del mismo color ubicado conjuntamente con éste en la parte delantera, y un faro de luz roja y un reflectante del mismo color, colocados en la parte posterior, ambos visibles a una distancia prudencial en condiciones atmosféricas normales.-

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Todas las bicicletas que se comercialicen a partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley, deberán contener además del equipamiento citado en el inciso precedente, al menos dos dispositivos retro reflectantes en cada una de sus ruedas para posibilitar su reflexión lateral y una banda de material retro reflectante en ambos frentes de cada uno de los pedales.-

Artículo 26.- Las bicicletas destinadas a competencias deportivas estarán exentas del cumplimiento de estas disposiciones sólo y mientras transiten dentro de circuitos o en eventos deportivos, sin perjuicio de los requisitos que deban cumplir para los mismos.-

Artículo 27.- A partir de los 30 días de promulgación de la presente ley, la venta de vehículos ciclomotores, motos, motocicletas, motonetas y similares, debe ser acompañada con un casco protector certificado como mínimo.

CAPÍTULO VIII

DE LAS PROHIBICIONES AL CONDUCIR

Artículo 28.- Se prohíbe a los conductores de cualquier tipo o categoría de vehículos en la vía pública, el uso de dispositivos de telefonía móvil y/o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear cualquiera de las manos.

Artículo 29.- Queda prohibido conducir vehículos de cualquier tipo o categoría, en toda vía librada al uso público utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, excepto durante la realización de las pruebas de aptitud en circuito abierto para la obtención de la licencia o permiso de conducción en las condiciones que se determinen reglamentariamente.

CAPÍTULO IX DE LOS PEATONES

Artículo 30.- Los peatones deberán utilizar vestimenta clara, elementos retro-reflectantes o dispositivos lumínicos destellantes, al circular en la vía pública (art. 4 Ley 18.191) en horas nocturnas o con reducida o nula visibilidad.-

CAPÍTULO XI PROHIBICIÓN DE TRANSPORTE DE PERSONAS

Artículo 31.- Se prohíbe el transporte de personas en la caja de vehículos y acoplados.-

Dicha prohibición regirá a partir de los 12 meses de promulgación de la presente ley.-

CAPÍTULO XII DEL MALETIN DE SEGURIDAD VIAL

Artículo 32.- A partir de los 180 días de la promulgación de la presente ley todos los vehículos automotores deberán ser

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

enajenados con un maletín de seguridad vial con elementos de primeros auxilios y seguridad vial, cuyo contenido se determinará por la reglamentación respectiva.-

ANEXO

DEFINICIONES:

Silla adecuada: Es aquel dispositivo diseñado para contener un niño, cuyas características reúnen las condiciones técnicas y de seguridad, capaces de protegerlo ante cualquier hecho o incidente brusco que suceda durante su transporte, que deberá coincidir con la definición de la silla autorizada.

Silla autorizada: Será aquella cuyas características estén de acuerdo a las condiciones y exigencias expresadas en la norma técnica internacional, que se adopte a tales efectos o sus similares, y que estén certificadas conforme a dichas normas y sean homologadas en el país para su uso.-

Cinturón con dispositivo de regulación de altura: Es aquel elemento de seguridad instalado en los vehículos para sujeción de los pasajeros, que posee un dispositivo de regulación de altura conforme lo establece la norma internacional adoptada capaz de soportar adecuadamente a las personas de acuerdo a las diferentes

masas corporales correspondientes a los niños y adolescentes, según las categorías y medidas antropométricas establecidas en la presente ley.-

Los dispositivos de regulación de altura, deberán ser del tipo de ajuste rápido e independiente de los que se utilizan en el sistema original del sistema de retención colocado en el vehículo, excepto que el dispositivo original contemple la posibilidad de sujeción adecuada conforme lo establecido precedentemente en cuanto a sujeción de las diferentes categorías y tallas.

Los dispositivos de ajuste rápido deberán ser de fácil acceso y apertura cuando el sistema de retención esté correctamente instalado y el niño esté en su sitio.

Un dispositivo del tipo de ajuste rápido deberá regularse fácilmente con arreglo a la fuerza requerida para manipularlo, la que no deberá superar los 50 N.

Asiento Booster: Cojín firme que eleva al niño en el asiento del vehículo para mejorar la posición, permitiendo el correcto ángulo de paso del cinturón de seguridad sobre los hombros del niño.-

Presidencia de la República Oriental del Uruguay

Niño: Es la etapa que va desde el nacimiento hasta la adolescencia.- Se divide en primera infancia, desde el nacimiento hasta los 6 años y la niñez propiamente dicha, desde los 6 años hasta los 10 años, a la que le sigue la etapa preadolescente.-

Adolescente: es el período que transcurre entre los 10 y 19 años y que se divide en: adolescencia primera o temprana o preadolescencia desde los 10 a 14 años y adolescencia tardía de 15 a 19 años.

Discapacidad: es la pérdida de la capacidad funcional secundaria, con déficit en un órgano o función, y que trae como consecuencia una minusvalía en el funcionamiento intelectual y en la capacidad para afrontar las demandas cotidianas del entorno social.



