



Seguridad para menores en el transporte público. Experiencia internacional.

Acápites: COVID-19 y cambios en transporte público.

Autora

Claudia Cuevas Saavedra
Email ccuevas@bcn.cl
Tel.: (56) 32 226 3146

Nº SUP: 124499

Resumen

De la revisión de la legislación nacional respecto al transporte de niños, se desprende que: existen normas generales para el transporte de menores de 12 años (viajar en asiento trasero con cinturón de seguridad), de 8 años (viajar además con sistema de retención infantil) y de aquellos que viajen en taxi (uso del cinturón es de responsabilidad del pasajero que viaja con el menor, a menos que éste no funcione). No existe en el país la modalidad de transporte estatal para escolares; tampoco existen normas para el transporte público de menores salvo, parcialmente, para taxis; sólo existen normas para el transporte escolar privado de menores ("*transporte remunerado de escolares*"). Respecto a éste último, el Reglamento norma, aspectos tales como, cantidad máxima de escolares en el vehículo, cuando el conductor requiere un acompañante, tiempos máximos de viaje y transportes interurbanos, entre otros.

En la experiencia internacional, es posible observar que, al igual que en Chile, los dispositivos de seguridad son, en general, regulados de acuerdo con la edad, luego a la estatura y peso. Así también, es un factor común la estatura definida en los 135 cm., España incorpora un rango de estatura (150 cm.) en lo referente a la aplicación de los sistemas de retención infantil (SRI). Colombia destaca por incorporar un sistema de transporte público escolar con financiamiento estatal. No se observan, como en Chile, distinciones para la antigüedad de los vehículos para sectores urbanos y/o rurales.

Se incluye un conjunto de recursos ofrecidos por instituciones del ámbito del transporte que, ante la pandemia del COVID-19, presentan medidas que permiten no sólo cautelar la continuidad de los servicios, sino también, reducir el contagio del coronavirus. Mencionamos algunas: reducción de espacios de contacto, mapear los lugares de calles que han cedido espacio a otros medios de transporte (por ejemplo, bicicletas), focalización en mujeres para controlar el aumento de su vulnerabilidad, modificación de horarios de servicio, entre otras recomendaciones.

Introducción

Este documento se enfoca en entregar legislación y experiencias comparadas respecto a medidas de seguridad en el transporte público para niños y niñas, en un rango etéreo que va entre los 0 a 12 años.

Si bien, la mayoría de edad rige a partir de los 18 años¹, en este estudio se ha considerado a menores hasta los 12 años, por cuanto, es la segmentación etérea definida respecto a medidas específicas para niños más vulnerables en materia vial en la Ley de Tránsito.

Las principales fuentes utilizadas fueron: Chile: Ley Chile, Comisión Nacional de Seguridad del Tránsito (CONASET), Carabineros de Chile; España: Boletín Oficial del Estado de España; Unión Europea: EUR-Lex. Derecho de la Unión Europea; Estados Unidos de Norteamérica: Departamento de Transporte, Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades, Legislación del Congreso; Colombia: Código Nacional del Tránsito, Ministerio de Educación. Además, la Organización Mundial de la Salud (OMS).

I. Experiencia nacional

La Ley N° 18.290, conocida como Ley de Tránsito², establece la velocidad máxima para los vehículos de transporte escolar: en zonas urbanas, 50 kilómetros por hora y en zonas rurales, los vehículos no podrán circular a más de 90 kilómetros por hora.

Además, regula que, en la Zona de Escuela, durante los horarios de entrada y salida de los alumnos, los vehículos no podrán circular a más de 30 kilómetros por hora. Asimismo, si un vehículo se aproxima a un vehículo de transporte escolar detenido, éste deberá estar con su dispositivo de luz intermitente, en los lugares habilitados para ello, el conductor deberá reducir la velocidad hasta detenerse si fuera necesario, para continuar luego con la debida precaución.

La Ley define que el vehículo para el transporte escolar es un vehículo motorizado destinado al transporte de escolares desde o hacia el colegio o relacionado con cualquiera otra actividad y construido para transportar más de 7 pasajeros sentados;

De manera genérica, la Ley establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para los ocupantes de los asientos delanteros; respecto a los ocupantes de asientos traseros, sólo en vehículos livianos³ cuyo año de fabricación sea 2002 o posterior. Su uso, en lo relativo al transporte de pasajeros, sólo es mandatorio para taxis cualquiera sea su modalidad, donde el pasajero es responsable de su uso, salvo que dicho elemento no funcione, en cuyo caso la responsabilidad será de su propietario.

Sobre el transporte de menores, la Ley de Tránsito obliga a los vehículos particulares y minibuses⁴ que:

- Niños menores de 12 años: viajen en asientos traseros, se prohíbe su traslado en los asientos delanteros de automóviles, camionetas, camiones y similares, excepto en aquellos de cabina simple;

¹ Ley de Mayoría de edad N° 19.221. Disponible en: <http://bcn.cl/1vagf> (abril 2020)

² Ley de Tránsito N° 18.290. Disponible en: <http://bcn.cl/1uv0o> (abril 2020)

³ Decreto Supremo N° 211, 1991, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Disponible en: <http://bcn.cl/1uy4r> (abril 2020)

⁴ Fabricados en 2012 en adelante.

- Niños de hasta 8 años, inclusive, o estatura de 135 cm. y 33 kg. de peso: usen el sistema de retención infantil (SRI)⁵ en los asientos traseros de los vehículos livianos⁶, siendo los conductores los responsables de su uso (el servicio de transporte de pasajeros en taxis, cualquiera sea su modalidad, se exceptúa de esta obligación).

Sin embargo, los vehículos de transporte escolar sólo deberán estar equipados con cinturón de seguridad para todos sus pasajeros y su uso será obligatorio en todos los vehículos cuyo año de fabricación sea 2007 en adelante.

El Reglamento del Transporte Remunerado de Escolares⁷ que abarca a niños que asisten a guarderías infantiles, parvularios o a establecimientos educacionales (hasta cuarto medio), en adelante, “escolares”, establece en relación a su seguridad que:

- No se podrá transportar más escolares que los que correspondan a la capacidad del vehículo⁸ señalado en el certificado de Revisión Técnica respectivo, la cual deberá estar indicada en forma visible al interior de éste;
- Los conductores de los vehículos deberán velar por la seguridad de los menores desde su recepción en el vehículo hasta su entrega en el establecimiento educacional o en su casa o domicilio, según sea su destino;
- En los vehículos en que se transporte niños de niveles educacionales prebásicos en cantidad superior a 5, además del conductor, deberá estar presente en todo el recorrido un acompañante adulto, que asumirá las obligaciones anteriores, con especial énfasis en el cuidado del menor al descender del vehículo e ingresar al establecimiento educacional o a su casa o domicilio;
- Mientras los niños se encuentren descendiendo o subiendo al vehículo, se deberá mantener encendidas sus luces destellantes;
- El tiempo de viaje desde la casa o domicilio del escolar y el colegio o viceversa, no podrá ser superior a una 1 hora, sin perjuicio que pueda retrasarse debido a las condiciones especiales de vialidad y niveles de tránsito vehicular, o por razones de fuerza mayor o caso fortuito, situaciones que deberán ser informadas a los padres o apoderados;
- Cuando, ocasionalmente, se realice transporte interurbano⁹ de escolares en viajes especiales, deberá efectuarse en vehículos que cumplan con las normas del artículo 10¹⁰ de esta norma, y contar con la presencia de 1 adulto acompañante por cada 10 niños transportados o fracción de 10;
- Las personas que efectúen el servicio de transporte remunerado deberán contratar al Seguro Obligatorio de Accidentes Personales causados por Circulación de Vehículos Motorizados¹¹;
- Los vehículos con que se preste servicio de transporte escolar deberán efectuar su revisión técnica en las plantas de la región en que operan como tal.

Respecto a los vehículos que realicen transporte de escolares, la norma establece una serie de requisitos. Destaca la antigüedad máxima dependiendo del pesaje del automóvil, para el transporte:

- Urbano: 18 años para Regiones I, XII y XV; otras Regiones: 16 años;

⁵ Sistemas de retención infantil acreditados en Chile Disponible en: <https://conaset.cl/sistemas-retencion-infantil/> (abril 2020)

⁶ Requisitos y categorías según edad, peso y estatura de menores definidos en Decreto N° 176, 2017, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Disponible en <http://bcn.cl/1wems> (abril 2020)

⁷ Decreto N° 38 Reglamento del Transporte Remunerado de Escolares. Disponible en: <http://bcn.cl/20bbn> (abril 2020)

⁸ El ancho del asiento ocupado por un niño es de 30 cm.

⁹ Definido para servicios interurbanos de transporte público de pasajeros en el artículo 6°, letra c), del Decreto Supremo N° 212/92, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

¹⁰ Cilindrada igual o superior a 1400 cc, ancho del vehículo (con pasillo adecuado) igual o superior a 1600 cm y antigüedad según la región.

¹¹ Ley que Establece seguro obligatorio de accidentes personales causados por circulación de vehículos motorizados N° 18.490. Disponible en: <http://bcn.cl/1uz9i> (abril 2020)

- Rural: 18 o 22 años según sea el peso del vehículo.

Especialistas en seguridad vial coinciden que la legislación es aún insuficiente, por cuanto:

- María Francisca Yáñez, ex Secretaria Ejecutiva de CONASET¹²: *"Aquí hay un error de base, porque no solo basta con que un conductor sea profesional y que los vehículos tengan elementos. Países de Europa como Suecia o Uruguay implementaron una legislación especial para el transporte escolar"*;
- Francisco Frésard, profesor de la Pontificia Universidad Católica¹³: *"Llama la atención que no se valore del mismo modo la vida y salud de los niños (...). Quienes usan transporte escolar, taxis o taxi-colectivos son, en general, niños de familias de menores recursos, que son transportados en vehículos de muy baja calidad, con precaria capacidad en seguridad vial". Y, agrega que en la experiencia internacional tampoco se ha resuelto el sistema de retención para el tramo etéreo entre 6 y 12 años: "Las caderas de estos niños son muy anchas para las sillas o sus cuerpos son demasiado pequeños para el asiento normal"*;
- Magdalena Vargas, ex Directora de Ingeniería en Seguridad y Prevención de Riesgos de la Universidad Andrés Bello¹⁴: *"Actualmente, las exigencias responden más al ámbito de la visibilidad como el color del transporte, la señalética, documentación y aspectos técnicos y mecánicos muy generales. Pero no enfatiza en los elementos de seguridad, considerando que se trata del transporte y seguridad de menores de edad"*.

Hasta el momento, la estadística hallada da cuenta que, en Chile los accidentes de tránsito son la primera causa de muerte externa de niños y niñas entre 1 y 14 años. En la última década, fallecieron 1.200 menores de 18 años y cerca de 80 mil resultaron lesionados¹⁵, de éstos 290 niños de 0 a 12 años al interior de un vehículo particular, quedaron lesionados de diversa consideración 23.177 niños¹⁶.

En 2015, murieron 73 niños de entre 0 y 12 años en siniestros viales, mientras se registraron 4.513 lesionados de esa edad, con heridas de diversa consideración. La mayoría de estas víctimas fueron pasajeros de vehículos particulares (69% de los niños fallecidos y el 64% de los lesionados)¹⁷:

¹² Nota de prensa: "Expertos critican que se exima al transporte escolar de ley de sillas obligatorias para niños". Disponible en: <https://www.emol.com/noticias/Nacional/2017/02/23/846322/Expertos-critican-que-se-exima-al-transporte-escolar-de-ley-de-sillas-obligatorias-para-ninos.html>. (abril 2020)

¹³ Ibidem

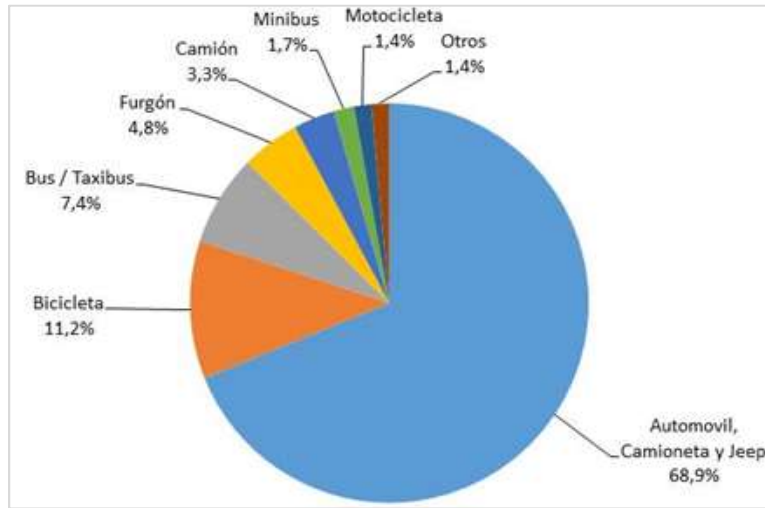
¹⁴ "Furgones escolares: padres deben ser los primeros fiscalizadores". Disponible en: <http://comisiondetransito.cl/furgones-1.html> (abril 2020)

¹⁵ Plan de Seguridad Vial de Niños, Niñas y Adolescentes. Disponible en: https://www.conaset.cl/wp-content/uploads/2018/01/Libro-Plan-de-Ni%C3%B1os-2017_19-05-2017-FINAL.pdf (abril 2020)

¹⁶ Noticia publicada el 17 de marzo de 2017: "Entérate de la nueva ley sobre sillas infantiles que entró en vigencia". Disponible en: <https://www.gob.cl/noticias/enterate-de-la-nueva-ley-sobre-sillas-infantiles-que-entro-en-vigencia/> (abril 2020)

¹⁷ Ibidem

Figura 1: Niños de 0 a 12 años fallecidos en siniestros de tránsito al interior de un vehículo, años 2006-2015



Fuente: gob.cl

Como podemos ver en Tabla 1 para 2019¹⁸ el panorama respecto a menores de edad fallecidos en los intervalos correspondientes a niños entre 0 a 12 años involucrados en accidentes de tránsito no es muy distinto:

Tabla 1: Víctimas fatales, según edad, calidad (conductor, pasajero, peatón) y tipo de accidente de tránsito año 2019

TIPO ACC.	ATROPELLO			CAIDA			COLISION			CHOQUE			VOLCADURA			OTROS			TOT. INTERVALO		
	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT	COND	PASA	PEAT
EDAD	TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL			TOTAL		
< 8	0	0	16	0	0	0	1	11	0	0	3	1	0	2	0	0	0	0	1	16	17
	16			0			12			4			2			0			34		
9 - 17	0	0	16	0	0	0	4	11	0	1	4	0	3	17	0	0	0	0	8	32	16
	16			0			15			5			20			0			56		

Fuente: Anuario estadístico de accidentes en el tránsito y ferroviarios del año 2019¹⁹

A nivel internacional, según datos entregados por la Organización Mundial de la Salud (OMS)²⁰, Chile aparece (figura 2) dentro de los 105 países, 71% de la población mundial, que han adoptado la mejor práctica de exigir el uso de cinturones de seguridad para ocupantes de asientos delanteros y traseros.

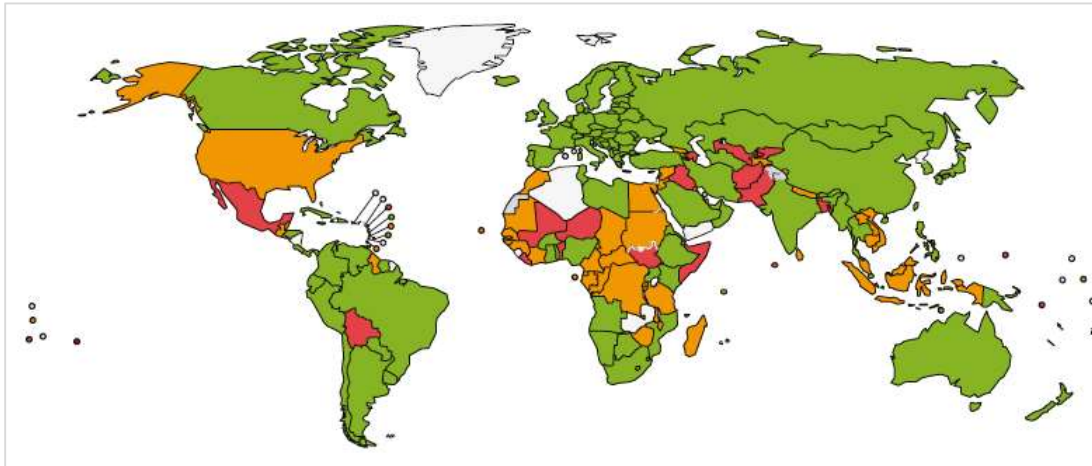
En tanto, respecto a las leyes sobre sistemas de retención infantil (figura 3), nuestro país figura de los 53 países que poseen un estándar para sistemas de retención infantil, de los 113 que restringen el asiento de los niños en el asiento delantero (incluido dentro de los 61 que prohíben los asientos delanteros) y, 67 finalmente, dentro de los 41 países que abordan los criterios de edad y/o altura de 10 años o 135 cm de altura en la legislación.

¹⁸ Anuario estadístico de accidentes en el tránsito y ferroviarios ocurridos en Chile durante el año 2019, registrados en las bases de datos (sic-2) de Carabineros de Chile. Disponible en: http://www.carabineros.cl/secciones/anuarioTransito/assets/anuario_transito.pdf (abril 2020)

¹⁹ Anuario estadístico de accidentes en el tránsito y ferroviarios del año 2019. Disponible en: http://www.carabineros.cl/secciones/anuarioTransito/assets/anuario_transito.pdf (abril 2020)

²⁰ Global status report on road safety 2018. Disponible en: <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018> (abril 2020)

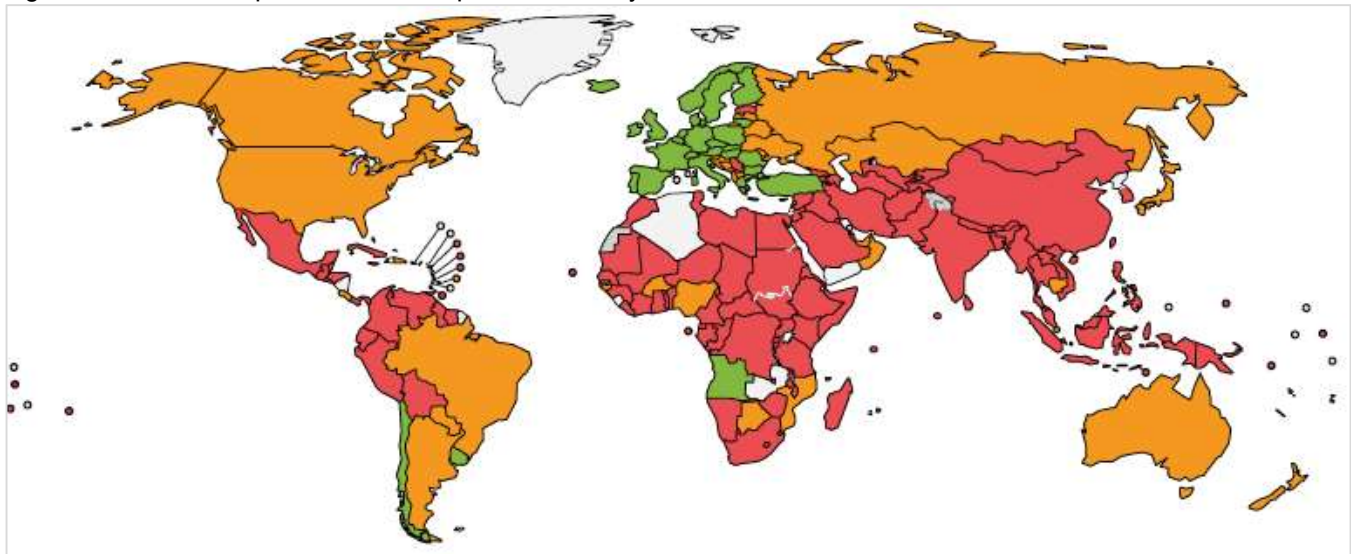
Figura 2: Países con prácticas de cumplimiento de leyes de cinturón de seguridad, 2017



- Leyes donde los cinturones de seguridad aplican a todos los ocupantes
- Leyes los cinturones de seguridad aplican a los ocupantes de los asientos delanteros
- Leyes sin regulación de cinturones de seguridad o donde aplican sólo al conductor
- No aplica
- No hay datos disponibles

Fuente: Global status report on road safety 2018²¹

Figura 3: Países con prácticas de cumplimiento de leyes de restricción infantil, 2017



- Hasta 10 años/135 cm. cubiertos, estándar, restricciones de asientos delanteros
- Hasta 4 años cubiertos, entre 4-10 insuficientemente cubiertos o hasta 10 años/135cm. cubiertos, no estándar
- Hasta 4 años insuficientemente cubiertos o sin ley o ley no basada en edad/altura o restricciones de asientos delanteros solamente
- No aplica
- No hay datos disponibles

Fuente: Global status report on road safety 2018²²

²¹ Global status report on road safety 2018. Disponible en: <https://www.who.int/publications-detail/global-status-report-on-road-safety-2018> (abril 2020)

²² Ibídem

La revisión de la experiencia internacional, como sugiere la Unión Europea²³, da cuenta que para reducir las tasas de accidentalidad, es necesario abordar de manera integral la seguridad vial abarcando no sólo la legislación que regula conductas e infraestructura, sino también, la formación de niños, así como, la capacitación de los involucrados en el transporte.

II. Experiencia internacional

1. España

El Reglamento General de Circulación²⁴ indica que la utilización de cinturones de seguridad y de dispositivos de retención en los vehículos destinados al transporte escolar y de menores se ajustará a lo establecido en este reglamento, es decir:

- 1) El conductor y los ocupantes de los vehículos estarán obligados a utilizar, debidamente abrochados, los cinturones de seguridad homologados, tanto en la circulación por vías urbanas como interurbanas. Esta obligación, en lo que se refiere a los cinturones de seguridad, no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.
En todo caso, los menores de edad²⁵ de estatura igual o inferior a 135 cm. deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto en los apartados siguientes.
- 2) En vehículos de más de 9 plazas, incluido el conductor, se informará a los pasajeros de la obligación de llevar abrochados los cinturones de seguridad u otros sistemas de retención infantil homologados.
En estos vehículos, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 de 3 o más años deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso. Cuando no se disponga de estos sistemas utilizarán los cinturones de seguridad, siempre que sean adecuados a su talla y peso.
- 3) En los vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, los ocupantes a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1 deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso.
Dichos ocupantes deberán ubicarse en los asientos traseros. Excepcionalmente, podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, en los siguientes casos, cuando:
 - 1° El vehículo no disponga de asientos traseros.
 - 2° Todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores a que se refiere el párrafo segundo del apartado 1.
 - 3° No sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil.
 En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado.
- 4) Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica. Las instrucciones indicarán de qué forma y en qué tipo de vehículos se pueden utilizar de forma segura.

²³ Road safety in school transport. Disponible en: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/projects_sources/rsst_final_report_v1.3.pdf (abril 2020)

²⁴ Reglamento General de Circulación. Disponible en: <https://boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-23514> (abril 2020)

²⁵ La ley española sitúa la mayoría de edad a partir de los 18 años. Más información en: <https://boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-1978-28627> (abril 2020)

- 5) La falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados tendrá la consideración de infracción grave o muy grave, conforme a lo establecido en el artículo 65, apartados 4.h) y 5.11), respectivamente, del texto articulado.

La única particularidad para los vehículos destinados al transporte escolar y de menores es que los asientos enfrentados a pasillo en los vehículos de más de 9 plazas dedicados a esa clase de transporte sólo podrán ser ocupados por menores de 16 años cuando dichos asientos lleven instalados cinturones de seguridad, que serán utilizados en las condiciones indicadas en el Reglamento.

Si bien, al igual que en Chile, en el transporte público español tampoco existe normativa particular para el transporte de niños donde los buses sólo tienen habilitado un espacio para ubicar coches infantiles (o silla de rueda), destaca la buena práctica de los buses de la Empresa Municipal de Transporte (EMT) de Madrid²⁶ que, a partir de 2008, incorpora sillas portabebés (instaladas en el sentido contrario de la marcha y están indicadas para niños de hasta 18 meses y de 30 kg. de peso), completamente homologadas como sistemas de retención infantil:

Figura 4. Sillas portabebés en autobuses



Fuente: Seguridad Vial Infantil en el servicio público urbano²⁷

En lo relativo a taxis, la ley española al igual que la legislación chilena no obliga a tener un sistema de retención infantil, sin embargo, si el taxi transita por la carretera está obligado a transportar al menor (hasta 135 cm) en el asiento trasero y utilizar una silla como sistema de seguridad, si no lo hiciera, la responsabilidad e infracción recae en el tutor, no como en Chile que recae (sólo aplica al cinturón de seguridad) en el taxista.

²⁶ Seguridad Vial Infantil en el servicio público urbano. Disponible en: <https://sillasdecoche.fundacionmapfre.org/infantiles/noticias/Seguridad-Vial-Infantil-en-el-servicio-publico-EMT.jsp> (abril 2020)

²⁷ *Ibidem*

2. Unión Europea

La Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸ establece, para todos los ciudadanos, el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas y regula el uso de los dispositivos de seguridad, tanto de los cinturones como de los sistemas de retención infantil.

En particular, en lo referente a niños define:

- 1) Uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención;
- 2) Categoriza los dispositivos de retención infantil en 5 “grupos de masas”:

GRUPO	MASA (kilos)
0	Menos 10 kg
0+	Menos 13 kg
I	Entre 9 a 18 kg
II	Entre 15 kg y 25 kg
III	Entre 22 kg y 36 kg

- 3) En vehículos de [motor de] las categorías²⁹ M1, N1, N2 y N3 [transporte privado]:
 - a. Provistos de dispositivos de seguridad:
 - Niños de estatura inferior a 150 cm deben estar sujetos por un dispositivo de retención
 - b. Sin dispositivos de seguridad:
 - No podrán viajar niños menores de 3 años;
 - Niños de 3 años o más y de estatura inferior a 150 cm. no deberán ocupar los asientos delanteros;
 - c. Los Estados miembros podrán permitir, en su territorio, que:
 - Niños de estatura inferior a 150 cm y al menos igual a 135 cm. utilicen el cinturón de seguridad para adultos;
 - Niños antes mencionados no utilicen un dispositivo de retención infantil cuando viajen en taxi. Sin embargo, cuando dichos niños viajen en taxis sin dispositivo de retención, no podrán ocupar el asiento delantero.
 - d. Los niños no podrán utilizar un dispositivo de retención orientado hacia atrás instalado en un asiento del pasajero protegido con un cojín neumático de seguridad frontal [airbag], a menos que, dicho cojín haya sido desactivado, condición que se cumplirá también en el caso de que dicho cojín se desactive adecuadamente de forma automática.
 - e. Todos los dispositivos de retención para niños que se utilicen deberán cumplir las normas del Reglamento 44/03 de la CEE-ONU o de la Directiva 77/541/CEE, o cualquier otra adaptación posterior de los mismos.
- 4) En vehículos de motor de las categorías M2 y M3³⁰ [autobuses y transporte de pasajeros]:
 - a. Niños de 3 o más años deberán utilizar, cuando estén sentados, los dispositivos de seguridad instalados en los vehículos.

²⁸ Relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0020&rid=5> (abril 2020)

²⁹ A modo referencial, recomendamos visitar el enlace del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú donde podrá visualizar las diferentes categorías de vehículos Disponible en: https://portal.mtc.gob.pe/transportes/terrestre/licencias/info_general_clasificacion_licencias.html (abril 2020)

³⁰ Ibidem

- b. Se informará a los pasajeros de los vehículos de la obligación de usar el cinturón de seguridad cuando estén sentados y el vehículo esté circulando. Dicha información será proporcionada por al menos una de las personas o medios siguientes, por:
- El conductor,
 - El guía o la persona a la que se haya designado jefe de grupo,
 - Medios audiovisuales (por ejemplo, cinta de video),
 - Mediante letreros o pictogramas establecidos por los Estados miembros con arreglo al modelo comunitario que consta en el anexo, fijados en lugares bien visibles de cada asiento.

Cabe destacar, como la Comisión, deja abierta la conveniencia -a partir de evidencia- de eventuales mejoras a la legislación:

[...] seguirá llevando a cabo estudios sobre dispositivos de seguridad más adecuados encaminados a mejorar la protección de todos los pasajeros contra cualquier tipo de accidente [...] para [...] reforzar las medidas de seguridad y la necesidad de una mayor armonización.

La Recomendación de la Comisión³¹ establece las infracciones, sanciones y disposiciones judiciales relativas a las normas de seguridad vial, en lo que respecta a niños:

Finalmente, la Directiva de Ejecución 2014/37/UE (2014)³² regula el uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos, destacando que el “dispositivo de retención debe ser idóneo para las características físicas del niño con arreglo a la gama de tallas y la masa o peso máximo”.

3. Estados Unidos de Norteamérica

El Código de Seguridad de vehículos de motor y disposiciones relacionadas de Estados Unidos de Norteamérica³³ tiene por objeto reducir los accidentes de tránsito y las muertes y lesiones resultantes de estos; establece que cada Estado (a junio de 2019, 49 Estados y el Distrito de Columbia han promulgado leyes que requieren el uso de cinturones de seguridad³⁴) adopte y haga cumplir las leyes de uso obligatorio del cinturón de seguridad y que el Gobierno de los Estados Unidos adopte y haga cumplir las normas de uso obligatorio éste.

De acuerdo al Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas en inglés) en 2013³⁵: 12 estados tenían leyes de retención infantil que requerían el uso del asiento de seguridad infantil/asiento elevado [en inglés, booster] para niños de ≤5 años, 36 Estados y el Distrito de Columbia tenían leyes que requerían el uso del asiento de seguridad infantil/asiento elevado para niños de 6 o 7 años y 2 Estados tenían leyes que requerían el uso del asiento de seguridad

³¹ Sobre la aplicación de las normas de seguridad vial. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004H0345&rid=2> (abril 2020)

³² Relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos. Disponible en: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0037&rid=10> (abril 2020)

³³ Motor vehicle safety title 49, United States Code, chapter 301 and related uncodified provisions. Disponible en: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/mvs01092008.pdf> (abril 2020)

³⁴ Disponible en: https://www.ghsa.org/sites/default/files/2019-06/SeatBeltLaws_June19.pdf (abril 2020)

³⁵ Disponible en: <https://www.transportation.gov/mission/health/child-passenger-safety-laws-child-safety-seat-distribution-programs-education-and-enhanced-enforcement> (abril 2020)

infantil/asiento elevado para niños de hasta 8 años, mientras que sólo algunos Estados lo requieren en los autobuses escolares³⁶.

Datos del mismo Centro, indican que las lesiones vehiculares son una de las principales causas de muerte entre los niños. Cifras de 2016³⁷ muestran que de los 723 niños de hasta 12 años que murieron en choques vehiculares, el 35% no iba en un asiento de seguridad con el arnés abrochado o no tenía puesto el cinturón de seguridad, mientras que el uso de sistemas de retención salvó la vida de 328 niños de hasta 4 años y menores.

Para mejorar la seguridad de los sistemas de retención infantil el Código³⁸ indica que los niños deben estar adecuadamente sujetos con el cinturón de seguridad en el asiento del automóvil, de seguridad o el asiento elevado, según lo que sea apropiado para su peso, estatura y edad (figura 5):

- 1) Asiento de seguridad mirando hacia atrás: Desde el nacimiento hasta los 2-4 años. Los bebés y niños pequeños deben estar sujetos en un asiento de seguridad que mira hacia atrás en el asiento trasero del automóvil hasta que alcancen la estatura o peso máximo del asiento de seguridad. Revise el manual de instrucciones o la etiqueta del asiento para ver los límites de peso y estatura.
- 2) Asiento de seguridad mirando hacia adelante: Después de que el asiento que mira hacia atrás le quede pequeño al niño hasta por lo menos los 5 años. Cuando los niños sean muy grandes para el asiento de seguridad que mira hacia atrás, deben ir sujetos en un asiento que mire hacia adelante en el asiento trasero del automóvil, hasta que alcancen el peso o la estatura máxima de ese asiento.
- 3) Asientos elevados (booster): Una vez que los niños sean muy grandes para usar el asiento de seguridad que mira hacia adelante (porque hayan alcanzado el límite máximo de estatura o peso para el asiento) deben ir sujetos en un asiento elevado que regule la posición del cinturón de seguridad, hasta que el cinturón de seguridad los sujete adecuadamente en el asiento del auto. El cinturón de seguridad sujeta a los niños adecuadamente a alrededor de los 144,78 cm. de estatura y entre los 9 y 12 años.
- 4) Cinturón de seguridad: Una vez que el cinturón de seguridad del auto le quede bien sin un asiento elevado. Los niños ya no necesitarán usar el asiento elevado cuando el cinturón de seguridad del auto los sujete adecuadamente. El cinturón de seguridad sujeta a los niños adecuadamente a alrededor de los 144,78 cm. de estatura y entre los 9 y 12 años. Para darles la mejor protección posible, mantenga a los niños sentados con el cinturón de seguridad ajustado correctamente en el asiento trasero del auto.

Sobre la base de esta política del Departamento de Transporte -que todos niños ocupantes de vehículos automotores, independientemente de la posición de los asientos, estén sujetos adecuadamente para reducir la incidencia de lesiones y muertes resultantes de accidentes automovilísticos en el calles, carreteras y autopistas- la H.R. 5504 (S. 980), conocida como “Ley Anton”³⁹, prevé la mejora de la seguridad de los sistemas de retención infantil en vehículos motorizados de pasajeros.

³⁶ Disponible en: <https://www.nhtsa.gov/es/seguridad-vial/seguridad-con-el-autobus-escolar> (abril 2020)

³⁷ Disponible en: <https://www.cdc.gov/spanish/especialescdc/seguridadautomoviles/index.html> (abril 2020)

³⁸ Op. Cit. Sobre la aplicación de las normas de seguridad vial

³⁹ Disponible en: <https://www.congress.gov/107/plaws/publ318/PLAW-107publ318.pdf> (abril 2020)

Figura 5. Opciones de seguridad



Fuente: Seguridad de los niños en automóviles⁴⁰

Respecto a las medidas de seguridad en el transporte escolar, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en Carreteras⁴¹, indica que los autobuses escolares están diseñados con altos estándares de seguridad y que éstos están protegidos por la ley: los conductores tienen prohibido

⁴⁰ Seguridad de los niños en automóviles. Disponible en: <https://www.cdc.gov/spanish/especialescdc/seguridadautomoviles/infographic.html> (abril 2020)

⁴¹ National Highway Traffic Safety Administration. Disponible en: <https://www.nhtsa.gov/es/seguridad-vial/seguridad-con-el-autobus-escolar> (abril 2020)

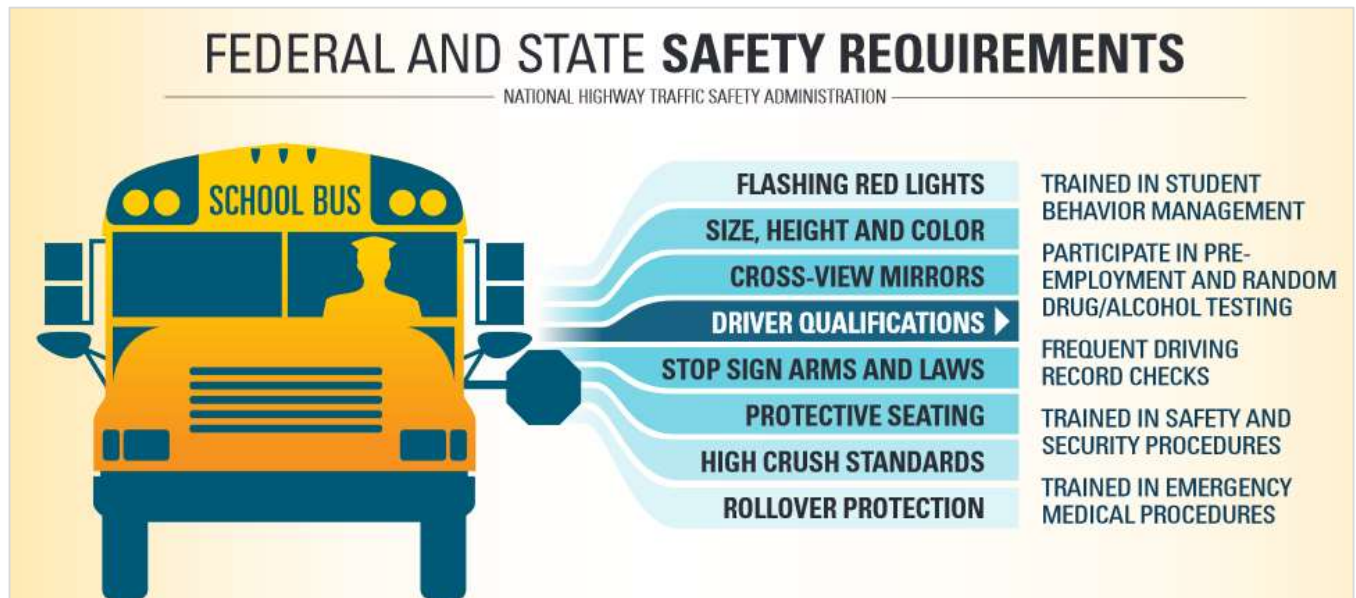
adelantar a un autobús escolar mientras éste está dejando o recogiendo pasajeros, independientemente de la dirección de acercamiento.

Si bien, los autobuses escolares poseen un tipo diferente de sistema de seguridad la NHTSA decidió⁴², que la mejor manera de proporcionar protección contra choques a sus pasajeros es a través de un concepto llamado “compartimentación”: los autobuses grandes tienen asientos fuertes y estrechamente espaciados que tienen respaldos de absorción de energía, lo cual protege a los niños sin que ellos tengan que abrocharse los cinturones de seguridad. Mientras que, los autobuses escolares pequeños (con una clasificación de peso bruto vehicular de 4,5 toneladas o menos) deben estar equipados con cinturones de regazo y/o cinturones de regazo/hombro en todas las posiciones designadas de asiento. Dado que el tamaño y el peso de los autobuses escolares pequeños son más similares a los de los vehículos de pasajeros y las camionetas, cinturones de seguridad son necesarios para proporcionar protección a los ocupantes.

A pesar del peligro obvio de no usar cinturones de seguridad en un autobús escolar, solo en 8 Estados es obligatorio tener cinturones de seguridad en los grandes autobuses públicos⁴³.

Finalmente, en la siguiente imagen (figura 6) es posible apreciar como la seguridad vial infantil se aborda desde una perspectiva integral, incorporando el entrenamiento de los conductores en áreas específicas, tales como, el comportamiento, consumo de drogas y procedimientos médicos de emergencia.

Figura 6. Requisitos de seguridad de los autobuses escolares



Fuente: Seguridad con el autobús⁴⁴

⁴² Disponible en: <https://www.nhtsa.gov/es/seguridad-vial/seguridad-con-el-autobus-escolar#nhtsa-en-marcha> (abril 2020)

⁴³ Detalle de Estados donde es obligatorio el uso del cinturón de seguridad. Disponible en: <https://www.truckaccidentattorneynetwork.org/which-states-require-seatbelts-on-school-buses/> (abril 2020)

⁴⁴ Requisitos de seguridad de los autobuses escolares Disponible en: <http://schoolbusfacts.com/wp-content/uploads/2016/12/Safety-Attributes.pdf> (abril 2020)

4. Colombia

El Código Nacional de Tránsito Terrestre⁴⁵ indica que, en el asiento delantero de los vehículos solo podrán viajar, además del conductor, 1 o 2 personas de acuerdo con las características de ellos, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Respecto a los niños establece que menores de 10 años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo y menores de 2 años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor. Además, indica que ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de niños en brazos.

Sobre el transporte escolar, definido como⁴⁶ una estrategia que permite contribuir a garantizar el acceso y la permanencia de la niñez y la juventud al sistema educativo y se provee⁴⁷ una vez que los departamentos, distritos y municipios han cubierto los costos de la prestación del servicio educativo, destinando los recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres.

El transporte escolar, tanto público como privado, está regulado por el Decreto 348⁴⁸ que establece que los vehículos que presten el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial para escolares no podrán tener más de 15 años de uso, contados a partir de la fecha del registro inicial del vehículo, término al que tendrá que hacerse un seguimiento y evaluación durante los próximos 3 años, por parte del Ministerio de Transporte, previo un estudio sobre la vida Útil de los vehículos automotores y especialmente los utilizados en el servicio escolar.

Los vehículos que transporten estudiantes con discapacidad, tanto de centros educativos o centros de educación especial, deben contar con asientos y cinturones de seguridad adecuados, que garanticen el transporte seguro. De igual forma, deben contar con espacio en los sectores adyacentes a las puertas de ingreso y deberán prever un lugar para el acceso y transporte de sillas de ruedas, muletas u otros equipos que faciliten la movilidad de los pasajeros y adultos acompañantes.

La norma regula la protección a los estudiantes, recorridos y paradas, así como, los requisitos técnicos y operativos específicos que los vehículos que se destinen a la prestación del servicio escolar deben cumplir. Respecto al cinturón de seguridad, los asientos que no estén protegidos por el respaldo de otro anterior, además del cinturón deberán contar con un elemento fijo, que les permita sujetarse y amortiguar el frenado del vehículo y las sillas deben contar con cinturones de seguridad cumpliendo con la Norma Técnica Colombiana adoptada por el Ministerio de Transporte.

La regulación impone obligaciones mínimas a los establecimientos educacionales frente a la prestación de este servicio, dentro de las cuales destaca: contar con un Plan Estratégico de

⁴⁵ Código Nacional de Tránsito Terrestre. Disponible en: https://leyes.co/codigo_nacional_de_transito_terrestre/82.htm (abril 2020)

⁴⁶ Definición de Transporte Escolar. Disponible en: <https://www.mineduccion.gov.co/1759/w3-propertyvalue-57013.html?noredirect=1> (abril 2020)

⁴⁷ Disponible en: http://cms.mineduccion.gov.co/static/cache/binaries/articles-357326_recurso_1.pdf?binary_rand=7346 (abril 2020)

⁴⁸ Disponible en: <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=60962#98> (abril 2020)

Seguridad Vial durante la prestación del servicio y verificar que la empresa contratada para tal fin cuente y aplique lo establecido en la Ley 1.503 de 2011 y las normas que la reglamenten, modifiquen o sustituyan, así también, entregar a cada padre de familia una copia del contrato celebrado para la prestación del servicio, junto con una copia de la póliza de seguros de responsabilidad civil correspondiente. Los establecimientos educativos no podrán percibir ninguna remuneración o ingreso por intermediación en la contratación del servicio de transporte escolar.

De acuerdo con la información hallada⁴⁹, las Secretarías de Educación de los entes territoriales certificados son las encargadas de realizar las contrataciones del transporte escolar. El Decreto 174 de 2001 reglamenta la contratación del servicio de Transporte Público Terrestre Automotor Especial, así mismo, establece que el Ministerio de Transporte es el encargado de regular el servicio y que la inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Respecto a la responsabilidad de verificar las condiciones del transporte, es de las autoridades locales relacionadas y el Ministerio de transporte la supervisión de los criterios que determinan la posibilidad de operación (establecidos en el Decreto 805 de 2008).

III. Transporte y COVID-19

Dada la contingencia, es del todo conveniente agregar algunas experiencias sobre modificaciones incorporadas al transporte con motivo de la pandemia provocada por el COVID-19⁵⁰.

La Asociación Internacional de Transporte Público (*International Association of Public Transport*, UITP) desarrolló el documento “Gestión informativa de COVID-219. Directrices para operadores de transporte público”⁵¹ para ayudar a adaptar los planes de continuidad de los operadores en respuesta a los desafíos específicos de las enfermedades transmisibles.

Contiene: Recomendaciones sobre la preparación (identificar funciones esenciales, calificaciones del personal para actuar ante como respaldo ante puestos críticos; revisión de stocks, equipos y suministros esenciales, entre otros); protección personal (quiénes y dónde deben estar los artículos de limpieza, asesoría sobre uso de máscaras, atención de pasajeros enfermos, entre otros); reducción de contacto (lugar de acceso de pasajeros de acuerdo a si el autobús tiene o no cabina para el conductor, suspender la necesidad de inspección del pago, entre otros); reducción del servicio (adopción de horario de fin de semana, rutinas de mantenimiento, contacto con autoridades para alinear los planes de crisis). Además, ofrece una plantilla de mensajes para distribuir según los destinatarios a quienes vaya dirigida la información.

Cabe acotar, que este documento fue elaborado durante el brote del coronavirus, antes de que se declarara la pandemia, las actualizaciones están disponibles en línea para los Asociados.

La organización Iniciativa Transformadora de Movilidad Urbana (*Transformative Urban Mobility initiative*, TUMI) dispone de la plataforma “Luchando contra el coronavirus en el transporte”⁵² con información relativa al transporte y el coronavirus. Entregando consejos sobre aquello que hay que evitar (informa medidas que en algunas partes del mundo se han tomado para evitar el contagio, por ejemplo, viajes con circulación baja o restringida de aire acondicionado) o mejoras que implementar (por ejemplo, variar los medios de transporte; mapear los lugares donde las calles han cedido lugar a otros métodos de transporte); focalizar la preocupación en las mujeres (reconociendo que en tiempos de pandemia

⁴⁹ Disponible en: <https://www.mineducacion.gov.co/1759/w3-article-235134.html?noredirect=1> (abril 2020)

⁵⁰ Para información sobre COVID-19, véase los documentos editados por BCN. Disponibles en: <https://www.bcn.cl/asesoriasparlamentarias/buscar?texto=COVID> (abril 2020)

⁵¹ Disponible en: https://www.uitp.org/sites/default/files/cck-focus-papers-files/Corona%20Virus_ESP.pdf (abril 2020)

⁵² Disponible en: <https://www.transformative-mobility.org/corona> (abril 2020)

aumenta la vulnerabilidad de las mujeres), por mencionar algunos temas y medidas que en relación a éstos se exponen.

La Asociación Americana de Transporte Público (American Public Transportation Association, APTA) ofrece recursos de información actualizados⁵³ a organizaciones de transporte público de Estados Unidos sobre el impacto del coronavirus COVID-19. Brinda información actualizada, diariamente, donde es posible encontrar, por ejemplo, el “Resumen de la Guía para la planificación y respuesta ante pandemias de transporte público (Informe 769 de NCHRP)” con medidas (figura 7)⁵⁴ de prevención para evitar el aumento del contagio:

Figura 7. Prevenir la expansión de la enfermedad

Medidas	Ejemplos
Controles de ingeniería	Separe a las personas de la contaminación (por ejemplo, barreras de plexiglás ⁵⁵ para conductores y vendedores de boletos)
Controles administrativos	Capacitación, planes, políticas y procedimientos que articulan y aplican medios para reducir la infección
Equipo de protección personal	Guantes y protección respiratoria para reducir la contaminación
Higiene de manos	Lavado de manos; desinfectante de manos sin agua
Higiene ambiental	Limpieza de estaciones (por ejemplo, limpieza a vapor, desinfectantes), vehículos y lugares de trabajo para minimizar la contaminación de la superficie (fomites ⁵⁶)
Distanciamiento social	Mantenga un espacio de 1 a 2 m. entre las personas para minimizar la contaminación por aerosoles y microgotas (de estornudos y tos, por ejemplo); cancelando los servicios religiosos, las clases en las escuelas, declarando días de reclusión doméstica (cuando todos se quedan en casa). Es importante tener en cuenta que las decisiones de distanciamiento social deben tomarse en colaboración con todas las organizaciones afectadas. Por ejemplo, si un pueblo pequeño se ve significativamente afectado, se puede tomar una decisión colectiva para cerrar escuelas, centros comerciales, iglesias, instalaciones médicas no críticas y oficinas gubernamentales. Esto a su vez tendría un impacto directo en la cantidad de personas transitando por la ciudad.
Ventilación	Controle la calefacción, la ventilación y el aire acondicionado para reducir la propagación de la contaminación.

Fuente: Traducido de Resumen de la Guía para la planificación y respuesta ante pandemias de transporte público⁵⁷

Finalmente, ofrece guías y experiencias en el manejo de coronavirus, como la implementación de medidas de emergencia, recomendaciones para el personal e infraestructura, entre otros temas.

⁵³ Disponible en: <https://www.apta.com/public-transit-response-to-coronavirus/> (abril 2020)

⁵⁴ Summary: A Guide for Public Transportation Pandemic Planning and Response (NCHRP Report 769). Disponible en: <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-Coronavirus-Brief-03-05-20.pdf> (abril 2020)

⁵⁵ Nombre común para el polimetilmetacrilato, también llamado “acrílico”.

⁵⁶ La palabra “fomite” designa superficies u objetos porosos y no porosos susceptibles de ser contaminados por microorganismos patógenos y servir como transportadores en el proceso de contaminación de la población. Más información: artículo “Significance of Fomites in the Spread of Respiratory and Enteric Viral Disease”, revista Applied and Environmental Microbiology. Disponible en: <https://aem.asm.org/content/73/6/1687>.

⁵⁷ Resumen de la Guía para la planificación y respuesta ante pandemias de transporte público. Disponible en: <https://www.apta.com/wp-content/uploads/APTA-Coronavirus-Brief-03-05-20.pdf> (abril 2020)

Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0
(CC BY 3.0 CL)