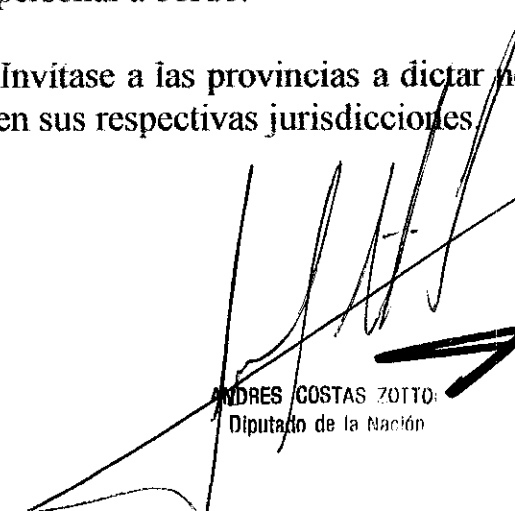


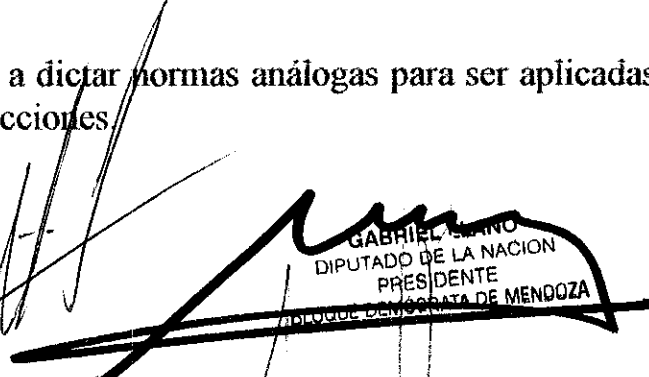
CAMARA DE DIPUTADOS DE LA NACION MESA DE ENTRADA	
7 DIC 2005	
SEC: 3	16714 HORA 1805

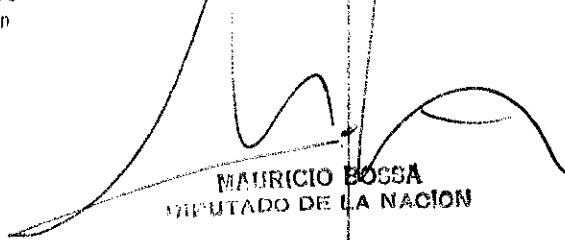
Proyecto de ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, etc.,

- Art. 1º-** El uso de cinturones de seguridad es obligatorio para todos los ocupantes de los colectivos de larga y media distancia que hagan transporte interprovincial de pasajeros, excepto para los niños de 0 a 3 años, quienes deberán viajar en asientos de seguridad adecuados para su talla y peso.
- Art. 2º-** Todos los menores, sin excepción, deberán viajar cada uno en su respectivo asiento.
- Art. 3º-** Los menores de doce años no podrán viajar en los asientos delanteros de los colectivos. Los niños mayores de doce años podrán viajar en los asientos delanteros de los colectivos con sistemas de seguridad adecuados.
- Art. 4º-** Los operadores de los servicios de transportes deberán proveer los sistemas de seguridad convenientes para los menores de acuerdo a su talla y peso.
- Art. 5º-** Los pasajeros de colectivos de larga y media distancia deberán ser informados sobre la obligación del uso de cinturones de seguridad o los sistemas de seguridad apropiados para menores. Podrán ser informados a través de una o más de las siguientes modalidades: por el chofer, por el personal a bordo, por signos o medios audiovisuales.
- Art. 6º-** Deberán ser asignados asientos con cinturones de seguridad al personal a bordo.
- Art. 7º -** Invítase a las provincias a dictar normas análogas para ser aplicadas en sus respectivas jurisdicciones.


ANDRÉS COSTAS ZOTTO
Diputado de la Nación


GABRIEL LLANO
DIPUTADO DE LA NACION
PRESIDENTE
PROVINCIA DE MENDOZA


MAURICIO BOSSA
DIPUTADO DE LA NACION



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Según la organización Luchemos por la vida, nuestro país “ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito”. “Las cifras de muertos son elevadísimas, comparadas con las de otros países llegando a tener 8 o 10 veces más víctimas fatales que en la mayoría de los países desarrollados, en relación al número de vehículos circulantes”.

“Diecinueve personas mueren por día; hay 6.672 víctimas fatales por año (2003) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados. Las pérdidas económicas del tránsito caótico y accidentes de tránsito superan los U\$S 10.000 millones anuales”. Asimismo, “los accidentes de tránsito en la Argentina, son la primera causa de muerte en menores de 35 años, y la tercera sobre la totalidad de los argentinos”.

Diversos estudios han demostrado que el cinturón de seguridad es el instrumento más efectivo para evitar muertes y lesiones en accidentes de tránsito. De acuerdo a investigadores de seguridad vial y a NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration), destaca Prevention Institute, “los cinturones de seguridad reducen un 45% la probabilidad de morir en un choque y un 50% la posibilidad de sufrir lesiones. Incluso varios estudios independientes han constatado que los cinturones de seguridad también disminuyen la severidad de las heridas: the odds of serious injury for people not wearing seatbelts are 4 to 5 times greater than for people who are belted”.

Específicamente, un informe presentado por el Departamento de Transporte del Reino Unido en el año 1985, muestra los porcentajes de reducción de lesiones por accidentes merced al uso del cinturón de seguridad:



H. Cámara de Diputados de la Nación



TIPO DE LESION:	PORCENTAJE DE REDUCCION DE LESIONES EN:	
	CONDUCTOR	PASAJERO
Lesiones al Cerebro	33%	56%
Fracturas de cráneo	18%	18%
Heridas faciales	45%	64%
Lesiones a los ojos	38%	40%
Fracturas faciales	6%	6%
Lesiones a los pulmones	33%	58%

Fuente: "Compulsory Seat Belt Wearing",
Report by Department of Transport, Oct. 1985, UK

Además el cinturón de seguridad, señala Institute Prevention, "evita salir despedido del automóvil al producirse la colisión, un factor importante para prevenir fatalidades, teniendo en cuenta que un 75% de los ocupantes del vehículo que son despedidos al chocar mueren, según la agencia gubernamental estadounidense NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration)". La organización Luchemos por la Vida esgrime otra serie de razones para promover el uso del cinturón de seguridad contrarias a ciertos prejuicios, entre ellas:

- En la ciudad, aún a poca velocidad, también evita la muerte o lesiones graves.
- Protege también a los pasajeros de los asientos traseros, que corren el mismo riesgo que los conductores.
- Es importante aún en casos de incendio, vuelco o inmersión en agua, porque puede evitar que el accidentado se fracture o pierda el conocimiento y así poder salir con vida del vehículo.

En los últimos años el Gobierno de la Ciudad haciéndose eco de la gravedad de la situación ha impulsado campañas orientadas a la prevención y a la gestión del riesgo en materia de seguridad vial, así como también, dirigidas a optimizar el aprovechamiento recursos de la Ciudad al alivianar la intervención del sistema público de salud en el auxilio de los accidentados. No obstante, las campañas preventivas resultan insuficientes ante la ausencia de medidas de seguridad tendientes a salvaguardar la vida de la totalidad de pasajeros de colectivos de larga y media distancia, especialmente de menores. En este sentido, Defensa Civil del Gobierno de la Ciudad expresa que "al Estado le corresponde la regulación de los derechos, la conservación y renovación vial, el dictado de una legislación adecuada y el



H. Cámara de Diputados de la Nación

ejercicio de la capacidad de coacción y penalización con criterio estable, como uno de los medios para que los ciudadanos adhieran a una legalidad internalizada como justa e imparcial." En consecuencia, el Estado se encuentra en la obligación de garantizar plena protección a los ciudadanos en lo que a seguridad vial se refiere.

Los especialistas de CESVI (Centro de Experimentación y Seguridad Vial Argentina) en un estudio sobre los peligros que pueden llegar a representar los colectivos de larga distancia destacaron que en la mayoría de los accidentes de tránsito donde se ha visto involucrado un micro de larga distancia se han tenido que pagar las peores consecuencias: gran cantidad de víctimas fatales y heridos. El mencionado informe indica que el transporte de larga distancia puede convertirse en una trampa mortal para los pasajeros.

La Unión Europea ha dado un paso adelante en la lucha por la prevención de accidentes de tránsito al sancionar la Directiva 2003/20/EC a través de la cual los Estados Miembro son requeridos a extender el uso obligatorio del cinturón de seguridad a todos los pasajeros mayores de 3 años que viajen en colectivos.

La principal razón que subyace a la iniciativa impulsada por la Unión Europea es el reconocimiento del derecho a ser protegido durante los viajes. Contrariamente, en nuestro país este derecho se ve cercenado ante ausencia de tal regulación y la imposibilidad de brindarle a los pasajeros un medio de protección adecuado.

En los últimos años se ha priorizado el confort en lugar de la seguridad de los pasajeros. Si bien es cierto que la calidad del servicio es importante, la responsabilidad del Estado en materia de seguridad vial es principalmente la de velar por la seguridad de los ciudadanos y de garantizar a quienes viajen los medios convenientes para protegerse en caso de eventuales accidentes.

A partir de la directiva precedentemente mencionada se ha suscitado en Europa un debate relativo a la extensión del uso obligatorio de sistemas de seguridad específicos a menores de tres años, como también otra discusión en relación al sujeto responsable de velar por el uso obligatorio del cinturón de seguridad. Con respecto a este último punto, a través de las rondas de consultas realizadas en Gran Bretaña a organismos especializados en el tema, la opinión predominante es la de eximir de responsabilidad de asegurar el uso del cinturón, especialmente por parte de menores de 14 años, al conductor del colectivo dada la concentración y la atención requerida para el manejo del vehículo en cuestión. No obstante, la citada Directiva establece claramente el deber de informar la obligatoriedad del uso del dispositivo de seguridad a través de distintos medios: por el chofer, por audio, video, signos



H. Cámara de Diputados de la Nación

visuales o pictogramas preferentemente dispuestos en todos los asientos. Debido a la imposibilidad del chofer de controlar el efectivo uso del cinturón de seguridad, la responsabilidad debe recaer sobre el adulto, tanto en los casos que viaje con o sin niños a su cargo, a quien el operador debe informar adecuadamente la exigencia del uso del mencionado dispositivo.

En cuanto al uso obligatorio de sistemas de seguridad específicos para menores de 3 años, la obligatoriedad se extiende únicamente a vehículos pequeños. A pesar de reducir la aplicación de la normativa a tales casos, se toma progresivamente mayor conciencia de la necesidad de proveer a los niños los medios convenientes para brindarles protección en el transcurso de los viajes. Algunos países europeos, como Austria, permiten a los niños menores de 12 años o de una estatura no mayor a 150 cm. viajar en el asiento delantero sólo si usan un apropiado sistema de seguridad para niños ajustado a su tamaño y peso. Así como también establece para los niños menores de 4 años, la obligación de viajar bajo un sistema de seguridad especial. También en Finlandia el uso de sillas especiales para niños menores de 3 años es obligatorio, en cambio sólo se recomienda la utilización de ese tipo de asientos para niños de entre 3 a 12 años. Más allá de la diversidad de medidas que se han impulsado en la Unión Europea, la tendencia es clara: asegurar que cada niño viaje en su asiento y con una protección adecuada a su altura y peso. Es nuestro país son recurrentes los casos de adultos que viajan con los niños en sus faldas sin brindarles ningún tipo de protección ante eventuales accidentes.

Según información suministrada por una organización británica llamada Child Car Seats, en un choque de 60 km por hora, un niño sin cinturón de seguridad sería arrojado hacia adelante con una fuerza de 30 a 60 veces el peso de su cuerpo. Serían propulsados dentro del vehículo, hiriéndose y posiblemente, lesionando seriamente (o aún matando) a alguien más dentro del vehículo. También pueden salir despedidos del automotor por alguna de las ventanillas.

Investigaciones sobre la efectividad de las sillas de seguridad para niños, señala FARS (Fatality Analysis Reporting System), han demostrado que reducen las heridas fatales en un 71% de menores de 1 año y en un 54% de niños entre 1 y 4 años en vehículos (...)

Las estadísticas evidencian claramente la posibilidad concreta de evitar fatalidades y lesiones provocadas por accidentes de tránsito a través de la incorporación de cinturones de seguridad y sistemas específicos para niños. Frente a las preocupantes cifras vinculadas a los accidentes de tránsito y a la factibilidad de prevenir sus graves consecuencias, el Estado tiene el deber de promover todo aquellos mecanismos de seguridad que protejan la vida e integridad de los ciudadanos. La introducción de tales

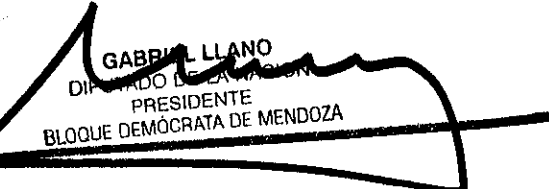


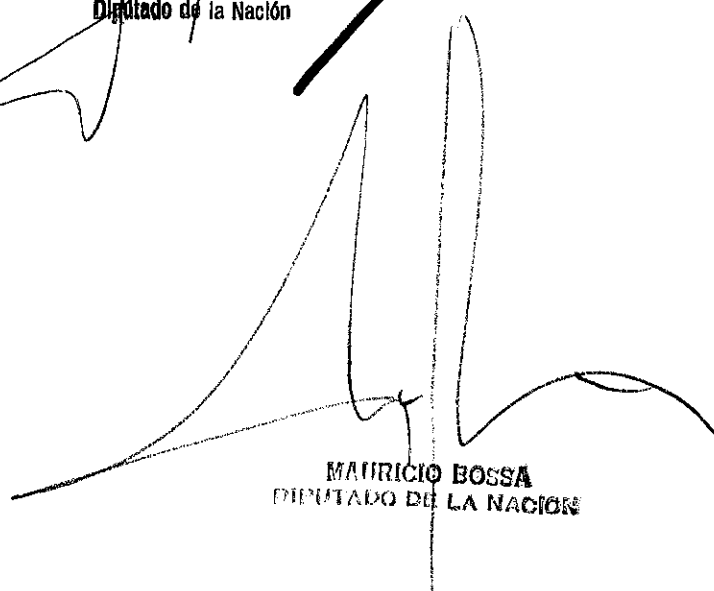
H. Cámara de Diputados de la Nación

instrumentos es propicia ante una opinión pública favorable. En una encuesta realizada por Luchemos por la Vida entre conductores, el 81 % dijo estar de acuerdo con que se controle el uso del cinturón de seguridad y el 98% dijo que considera su uso útil en caso de accidente.

En el Estado radica la obligación de suministrar los medios adecuados para la salvaguarda de la vida de los ciudadanos que transiten por su territorio. En este sentido, Dirección de Defensa Civil del Gobierno de la Ciudad claramente define un contexto "seguro" por la ampliación de la capacidad de los sujetos para administrar y controlar el riesgo fundado en el deseo de evitarlo y en la incorporación de conductas responsables. La prevención se torna imposible si el Estado no provee a los ciudadanos de los medios idóneos para resguardar su vida.


ANDRÉS COSTAS ZOTTOS
Diputado de la Nación


GABRIEL LLANO
DIPUTADO DE LA NACIÓN
PRESIDENTE
BLOQUE DEMÓCRATA DE MENDOZA


MAURICIO BOSSA
DIPUTADO DE LA NACIÓN