

# Lesiones no intencionales

## Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades

Colisión y atropello por vehículos, caídas, quemaduras y ahogamientos



Preparado por **Susana Castiglione**  
Coordinado por  
**Mónica Bolis y Alberto Concha-Eastman**

**Área de Desarrollo Estratégico de la Salud**  
**Área de Desarrollo Sostenible y Salud**  
**Ambiental**

Washington, DC 2004



**Organización  
Panamericana  
de la Salud**

*Oficina Regional de la*  
Organización Mundial de la Salud

*Biblioteca de la Sede de la OPS — Catalogación en la fuente*

Organización Panamericana de la Salud

Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre programas preventivos y responsabilidades. Colisión y atropello por vehículos, caídas, quemaduras y ahogamientos.

Washington, D.C.: OPS, © 2004.  
(Publicación Ocasional No. 13)

ISBN 92 75 32293 7

I. Título II. Serie

1. HERIDAS Y TRAUMATISMOS
2. ACCIDENTES — legislación y jurisprudencia
3. QUEMADURAS — prevención y control
4. AHOGAMIENTO — prevención y control
5. ACCIDENTES DE TRÁNSITO — legislación y jurisprudencia
6. ACCIDENTES POR CAÍDAS — prevención y control
7. AMÉRICA LATINA

NLM WA275.O68I

La Organización Panamericana de la Salud dará consideración muy favorable a las solicitudes de autorización para reproducir o traducir, íntegramente o en parte, alguna de sus publicaciones. Las solicitudes y las peticiones de información deberán dirigirse al Área de Publicaciones, Organización Panamericana de la Salud, Washington, DC, Estados Unidos de América, que tendrá sumo gusto en proporcionar la información más reciente sobre cambios introducidos en la obra, planes de reedición, y reimpressiones ya disponibles. Toda solicitud relacionada con la traducción de este documento deberá dirigirse a la Oficina de Publicaciones, Organización Mundial de la Salud, Ginebra, Suiza.

© Organización Panamericana de la Salud, 2004

Las publicaciones de la Organización Panamericana de la Salud están acogidas a la protección prevista por las disposiciones sobre reproducción de originales del Protocolo 2 de la Convención Universal sobre Derecho de Autor. Reservados todos los derechos.

Las denominaciones empleadas en esta publicación y la forma en que aparecen presentados los datos que contiene no implican, por parte de la Secretaría de la Organización Panamericana de la Salud, juicio alguno sobre la condición jurídica de países, territorios, ciudades o zonas, o de sus autoridades, ni respecto del trazado de sus fronteras o límites.

La mención de determinadas sociedades mercantiles o de nombres comerciales de ciertos productos no implica que la Organización Panamericana de la Salud los apruebe o recomiende con preferencia a otros análogos. Salvo error u omisión, las denominaciones de productos patentados llevan en las publicaciones de la OPS letra inicial mayúscula.

# CONTENIDO

Introducción . . . . .	ix
Metodología . . . . .	x
<b>1. LEGISLACIÓN VIGENTE . . . . .</b>	<b>1</b>
1.1 Normas de tránsito, programas de prevención, seguros y mecanismos alternativos de reparación . . . . .	1
1.1.1 Argentina . . . . .	1
1.1.2 Bolivia . . . . .	4
1.1.3 Brasil . . . . .	6
1.1.4 Chile . . . . .	8
1.1.5 Colombia . . . . .	10
1.1.6 Costa Rica . . . . .	13
1.1.7 Cuba . . . . .	15
1.1.8 Ecuador . . . . .	18
1.1.9 El Salvador . . . . .	20
1.1.10 Guatemala . . . . .	23
1.1.11 Haití . . . . .	25
1.1.12 Honduras . . . . .	26
1.1.13 México . . . . .	27
1.1.14 Nicaragua . . . . .	29
1.1.15 Panamá . . . . .	31
1.1.16 Paraguay . . . . .	34
1.1.17 Perú . . . . .	36
1.1.18 República Dominicana . . . . .	38
1.1.19 Uruguay . . . . .	40
1.1.20 Venezuela . . . . .	42
1.2 Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores, y programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos . . . . .	44
1.2.1 Argentina . . . . .	44
1.2.2 Bolivia . . . . .	45
1.2.3 Brasil . . . . .	46
1.2.4 Chile . . . . .	46

---

1.2.5	<i>Colombia</i> . . . . .	47
1.2.6	<i>Costa Rica</i> . . . . .	48
1.2.7	<i>Cuba</i> . . . . .	48
1.2.8	<i>Ecuador</i> . . . . .	49
1.2.9	<i>El Salvador</i> . . . . .	49
1.2.10	<i>Guatemala</i> . . . . .	50
1.2.11	<i>Haití</i> . . . . .	51
1.2.12	<i>Honduras</i> . . . . .	51
1.2.13	<i>México</i> . . . . .	52
1.2.14	<i>Nicaragua</i> . . . . .	53
1.2.15	<i>Panamá</i> . . . . .	53
1.2.16	<i>Paraguay</i> . . . . .	54
1.2.17	<i>Perú</i> . . . . .	54
1.2.18	<i>República Dominicana</i> . . . . .	55
1.2.19	<i>Uruguay</i> . . . . .	56
1.2.20	<i>Venezuela</i> . . . . .	56
1.3	Normas sobre la responsabilidad del grupo familiar en la de lesiones no intencionales, y en la atención, el cuidado y la recuperación física y psicológica de la víctima . . . . .	57
<b>2.</b>	<b>NORMALIZACIÓN</b> . . . . .	<b>60</b>
<b>3.</b>	<b>ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE</b> . . . . .	<b>63</b>
3.1	Tránsito vehicular . . . . .	63
3.1.1.	<i>Educación vial y programas de prevención</i> . . . . .	63
3.1.2.	<i>Medidas de seguridad</i> . . . . .	64
3.1.3	<i>Requisitos para conducir</i> . . . . .	65
3.1.4	<i>Tránsito peatonal</i> . . . . .	66
3.1.5	<i>Consumo de alcohol y otras sustancias</i> . . . . .	66
3.1.6	<i>Registro de colisiones</i> . . . . .	67
3.1.7	<i>Mantenimiento de calles y caminos, y señalización</i> . . . . .	67
3.1.8	<i>Seguro obligatorio de responsabilidad civil</i> . . . . .	68
3.2	Caídas, quemaduras y ahogamientos . . . . .	69
3.2.1	<i>Normas relativas a las caídas de adultos mayores</i> . . . . .	69
3.2.2	<i>Reglamentaciones de edificación, diseño y construcción</i> . . . . .	70
3.2.3	<i>Normas relativas a la prevención de ahogamientos</i> . . . . .	70
3.2.4	<i>Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos</i> . . . . .	71

---

3.3 Atención de lesionados en salas de emergencia, y su recuperación física y psicológica . . . . .	72
3.4 Responsabilidad del grupo familiar en la prevención de lesiones no intencionales y en la atención, el cuidado y la recuperación física y psicológica de la víctima. . . . .	74
<b>4. CONCLUSIONES Y ANÁLISIS DE NECESIDADES . . . . .</b>	<b>75</b>
4.1. Tránsito vehicular y seguro obligatorio de responsabilidad civil. . . . .	75
4.2 Prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos . . . . .	77
4.3 Atención de lesionados en salas de emergencia, y su recuperación física y psicológica . . . . .	79
4.4 Responsabilidad del grupo familiar en la prevención de lesiones no intencionales y en la atención, el cuidado y la recuperación física y psicológica de la víctima. . . . .	80
4.5 Normalización. . . . .	80

#### **CUADROS**

Cuadro 1. Medidas de seguridad para el transporte terrestre . . . . .	xii
Cuadro 2. Medidas de seguridad para el transporte terrestre . . . . .	xiv
Cuadro 3. Seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños . . . . .	xv
Cuadro 4. Control del consumo de bebidas alcohólicas . . . . .	xvi
Cuadro 5. Organismos de normalización . . . . .	xvii



# INTRODUCCIÓN

La Organización Panamericana de la Salud (OPS) en su informe *La Salud en las Américas* estima que las lesiones no intencionales y la violencia se encuentran entre los principales problemas de salud pública en la Región.<sup>1</sup> Las lesiones o traumas se clasifican en intencionales y no intencionales. La mayoría de las lesiones provocadas a consecuencia de la colisión de vehículos, caídas, quemaduras, ahogamientos y envenenamientos se consideran no intencionales, mientras que los homicidios y suicidios se consideran intencionales.<sup>2</sup> Las lesiones son responsables de 13,2% del número total de defunciones en la Región.<sup>3</sup>

La OMS define a las lesiones como el menoscabo orgánico que resulta de la exposición a una energía mecánica, térmica, eléctrica, química o radiante que interactúa con el organismo en cantidades o con un índice que excede el límite de la tolerancia fisiológica.<sup>4</sup>

El ordenamiento jurídico cumple un papel importante en la prevención de las lesiones no intencionales. Así, la eliminación de barreras urbanísticas para evitar caídas, las medidas de seguridad en el tránsito vehicular, la fijación de estándares de seguridad de bienes y servicios, el diseño y construcción de edificios, el uso de piscinas, el acceso a los servicios de salud, y la determinación y funciones de las autoridades a cargo de programas preventivos tienen un claro contenido normativo. Ello sin olvidar la función fundamental que el ordenamiento jurídico cumple en la atribución de responsabilidades.

Las lesiones no intencionales obedecen a un conjunto de circunstancias y factores sociales, educativos, ambientales, económicos, culturales, políticos, urbanísticos y jurídicos. El objetivo del presente trabajo es estudiar el elemento jurídico mediante el análisis de la legislación vigente en materia de tránsito, prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos, y el sistema atributivo de responsabilidad aplicable.

La primera sección contiene la enumeración y síntesis de las disposiciones que regulan el tránsito vehicular, aquellas aplicables a la prevención de caídas

---

<sup>1</sup> Organización Panamericana de la Salud. *La salud en las Américas*. Edición de 2002. OPS: Washington, DC: 2002. (Publicación Científica y Técnica 587).

<sup>2</sup> Id.

<sup>3</sup> Id.

<sup>4</sup> Krug E. Ed. *Injury: a leading cause of the global burden of disease*. World Health Organization, Department of Injuries and Violence Prevention: Geneva: 1999. (Document WHO/HSC/PVI/99.11). Disponible en: [http://www5.who.int/violence\\_injury\\_prevention/download.cfm?id=0000000157](http://www5.who.int/violence_injury_prevention/download.cfm?id=0000000157)

de los adultos mayores y las referidas a la responsabilidad del grupo familiar en la prevención de lesiones no intencionales, y en la atención, cuidado y recuperación física y psicológica de los lesionados. Se mencionan también programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos.

La segunda sección se refiere a las normas técnicas de calidad de bienes y servicios emanadas de los organismos normativos, y remarca la importancia de dichos estándares técnicos en la prevención de lesiones no intencionales.

En la tercera sección, se analizan las normas enumeradas en la primera y se resaltan algunos aspectos de la normativa de tránsito; en especial, la relacionada con educación vial, programas de prevención, medidas de seguridad, tránsito peatonal, requisitos para conducir, consumo de alcohol y otras sustancias, registros de colisiones y atropellos por vehículos, mantenimiento de calles y caminos, señalización, seguros obligatorios de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que causan daños, y recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza vencida. Se analizan también normas y programas sobre prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos, y aquellas sobre atención de lesionados en salas de emergencia, su recuperación física y psicológica, y la responsabilidad del grupo familiar en la prevención de lesiones no intencionales y en la atención, cuidado y recuperación física y psicológica de los lesionados.

Por último, en la cuarta sección se presenta una conclusión de cada tema tratado y se incluye un análisis de necesidades.

Para complementar el estudio, se confeccionaron cuadros comparativos para facilitar una visión global de los distintos aspectos contemplados en las normas relativas a la prevención de lesiones no intencionales. Los cuadros 1 y 2 se refieren a las medidas de seguridad del tránsito en los países estudiados, el cuadro 3 resume la información nacional sobre el seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños, y el cuadro 4 sintetiza los controles de niveles de alcohol en la sangre —o alcoholemia— permitidos en cada país. Se incluye también un cuadro con la lista de los sitios en la Internet o los domicilios de correo electrónico de los organismos normativos de los países estudiados, para que el lector interesado efectúe consultas.

## **METODOLOGÍA**

Para elaborar el presente trabajo se tomaron en consideración las normas nacionales vigentes al 31 de octubre de 2002. Dado que objeto de este trabajo es el estudio de las lesiones no intencionales, se omite todo análisis sobre el obrar intencional o doloso en la generación de daños.

Los países estudiados son Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela. Cabe señalar que en materia de tránsito no fue posible localizar el texto normativo de Haití.

Las disposiciones analizadas corresponden a las publicaciones oficiales respectivas. Ellas se obtuvieron de distintas fuentes, entre las que cabe destacarse la Biblioteca Documental del Programa de Legislación de Salud, Unidad



de Políticas y Sistemas de Salud, Área de Desarrollo Estratégico de la Salud de la Organización Panamericana de la Salud, utilizando como referencia la Base de Datos LEYES.<sup>5</sup> Otro recurso fundamental fue la Red Mundial de Información Jurídica (GLIN —*Global Legal Information Network*) de la Biblioteca del Congreso de los Estados Unidos de América.<sup>6</sup> Algunas disposiciones fueron consultadas en sitios oficiales de la Internet, como congresos, asambleas legislativas y gacetas, diarios o boletines oficiales. En todos los casos posibles se indica al pie de la norma mencionada el sitio de la Internet donde está disponible el texto completo. A título ilustrativo, también se incluyen referencias a disposiciones publicadas en dominios comerciales (.com). Se advierte al lector que el único texto autorizado de las normas es el contenido en las publicaciones oficiales de cada país (boletines, gacetas o diarios oficiales).

Debido a la cantidad de países estudiados, las distintas jurisdicciones nacionales, provinciales o estatales y municipales que tratan la cuestión, la multiplicidad de textos legales y la complejidad misma del tema, no fue posible en algunos casos encontrar normas en la materia. Ello no significa que el país bajo estudio no regule en algún nivel jurisdiccional el tema sino que, pese a los esfuerzos de investigación, no se ha tenido acceso a la información jurídica.

Los programas y planes de prevención de lesiones no intencionales que se mencionan en este trabajo son aquellos contenidos en normas jurídicas o incluidos en los sitios de la Internet de los ministerios con competencia en el tema. Se ha tratado también de identificar a las instituciones encargadas de la elaboración de programas de prevención.

---

<sup>5</sup> Disponible en: <http://bases.bireme.br/cgi-bin/wxislind.exe/iah/online/?IsisScript=iah/iah.xis&base=LEYES&lang=p>

<sup>6</sup> Disponible en: <http://www.loc.gov/law/glin>

**CUADRO 1. Medidas de seguridad para el transporte terrestre**

País	Cinturón de seguridad			Calles y caminos <sup>a</sup>		Seguridad de los vehículos			Reglamentación de la conducta		
	Obligatorio	Menores asiento trasero	Mantenimiento	Señales <sup>c</sup>	Luces, frenos y bocinas <sup>b</sup>	Inspección periódica	Límites de velocidad	Adelantamientos y cruces	Uso de teléfono celular		
Argentina	Para asientos delanteros	De 12 años: asiento trasero	Estado	X	X	X	X	X	Prohibido expresamente		
Bolivia	—	—	Estado	X	X	X	X	X	—		
Brasil	Para todos los asientos	De 12 años: sistema de retención	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente		
Chile	Para asientos delanteros	—	Estado	X	X	Revisión no periódica	X	X	No prohibido expresamente		
Colombia	Para asientos delanteros	De 10 años: asientos traseros De 2 años: silla de seguridad	Estado	X	X	X	X	X	Prohibido expresamente		
Costa Rica	Para todos los asientos	De 4 años: silla de seguridad	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente		
Cuba	Para asientos delanteros	—	Estado	X	X	X	X	X	Prohibido expresamente		
Ecuador	Para todos los asientos	—	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente		
El Salvador	Para asientos delanteros	De 2 años silla de seg. de 12 asiento trasero	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente		

Guatemala	Para asientos delanteros	—	Estado	X	X	—	X	X	Prohibido expresamente
Haití	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Honduras	—	—	Estado	—	—	—	—	—	—
México	Para asientos delanteros	De 5 años: asiento trasero y cinturón si lo hubiere	Estado	X <sup>c</sup>	X	—	X	X	Prohibido expresamente
Nicaragua	LT <sup>d</sup>	LT	Estado	—	—	X	LT	LT	LT
Panamá	Para asientos delanteros	—	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente
Paraguay	—	—	Estado	X	X	Para ciertos vehículos	X	X	No prohibido expresamente
Perú	Para todos los asientos	—	Estado	X	X	X	X	X	Prohibido expresamente
República Dominicana	Para asientos delanteros	De 8 años: asiento trasero	Estado	X	X	X	X	X	Prohibido expresamente
Uruguay	Para asientos delanteros	De 12 años: asiento trasero	Estado	X	X	Regulado localmente	X	X	No prohibido expresamente
Venezuela	Para todos los asientos	De 10 años: asiento trasero	Estado	X	X	X	X	X	No prohibido expresamente

— Indica que no se encontraron disposiciones al respecto.

<sup>a</sup> Si se trata de vías entregadas en concesión a particulares, recae sobre ellos la responsabilidad de mantenimiento y señalización.

<sup>b</sup> Hace referencia a sistemas de iluminación, frenos, suspensión, bocinas, neumáticos, dimensiones, etc.

<sup>c</sup> Indica que el asunto está regulado expresamente en las normas de tránsito estudiadas.

<sup>d</sup> El supuesto en estudio está contemplado por la Ley de Tránsito sancionada por el Congreso de Nicaragua en 2002.

**Nota:** no fue posible localizar las normas de tránsito de Haití

CUADRO 2. Medidas de seguridad para el transporte terrestre

País	Motocicletas			Bicicletas		Exámenes de habilitación para conducir			Edades mínimas para conducir				Registro de accidentes
	Normas para peatones	Protector visual	Casco	Cascos	Elementos reflectantes	Psicofísico	Teórico práctico	Motos	Autos	Camiones	Pasajeros		
Argentina	X <sup>a</sup>	X	X	— <sup>b</sup>	X	X	X	17	17	21	21	21	X
Bolivia	X	X	X	—	—	X	X	18	18	21	21	21	—
Brasil	X	X	X	No	X	X	X	18	18	21	21	21	—
Chile	X	—	X	No	X	X	X	18	18 (17)	20	20	20	O
Colombia	X	—	X	X	X	X	X	16	16	O	O	18	X
Costa Rica	X	—	X	No	X	X	X	16–18	18	O	O	18+5	O
Cuba	—	—	—	—	—	—	—	18	18	18	18	18	—
Ecuador	X	—	X	X	X	X	X	18	18	18+	18+	18+	—
El Salvador	X	—	X	No	X	X	X	18	18	18	18	21	—
Guatemala	X	—	X	No	X	Solo visual	X	16	18	21	21	21	—
Haití	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Honduras	—	—	—	—	—	Reunir condiciones	X	16	18	21	21	21	—
México	X	X	X	X	X	Declaración jurada	X	18	18	18	18	18+3	X
Nicaragua	LT <sup>b</sup>	—	X	—	LT <sup>b</sup>	—	—	—	—	—	—	—	—
Panamá	X	—	X	No	X	Psicológico para licencia profesional	X	18	18	25	25	25	—
Paraguay	X	—	X	—	X	X	X	18	18	18	18	18	—
Perú	X	—	X	—	X	X	X	18	18	21(23)	21(23)	21(23)	—
República Dominicana	X	—	X	—	X	Examen médico	X	18(16)	18(16)	18(16)	18(16)	18(16)	—
Uruguay	X	X	X	—	X	Regulado localmente	X	18(16)	18(16)	19–21	18–19–21	18–19–21	X
Venezuela	X	X	X	—	X	X	X	16	18(16)	21	21	21	X

— Indica que no se encontraron disposiciones al respecto.

<sup>a</sup> Indica que el asunto está regulado expresamente en las normas de tránsito estudiadas.

<sup>b</sup> El supuesto en estudio está contemplado por la Ley de Tránsito sancionada por el Congreso de Nicaragua en 2002.

**Nota:** no fue posible localizar las normas de tránsito de Haití.

**CUADRO 3. Seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños**

País	Regulado	Vigente	Cobertura en casos de:		Alcance del seguro obligatorio
			Vehículo no identificado	Póliza no vigente	
Argentina	Si	Si	No	No	Responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados hasta los límites prescriptos
Bolivia	Si	Si	Si	No	Casos de muerte, incapacidad permanente total, gastos médicos, farmacéutico y hospitalarios
Brasil	Si	Si	Si	No	Indemnizaciones en caso de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos
Chile	Si	Si	No	No	Muerte, daños a las personas y atención médica. No cubre daños al vehículo.
Colombia	Si	Si	Si	Si	Gastos médicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima
Costa Rica	Si	Si	No	Si	Gastos por lesión y muerte derivados de la posesión, uso y mantenimiento del vehículo
Cuba	— <sup>a</sup>	—	—	—	—
Ecuador	Si	—	No	No	Muerte, lesiones corporales, gastos médicos y daños materiales ocasionados a los bienes de terceros
El Salvador	Si	—	—	—	Responsabilidad civil por daños ocasionados a terceros
Guatemala	Si	—	—	No	Responsabilidad civil contra terceros y ocupantes
Haití	—	—	—	—	—
Honduras	—	—	—	—	—
México	Si	No	No	No	Daños y perjuicios causados a terceros en su persona y patrimonio
Nicaragua	Si	—	No	No	Daños a terceros
Panamá	Si	No	No	No	Daños y lesiones a terceras personas
Paraguay	—	—	No	No	—
Perú	Si	Si	No	No	Muerte y lesiones corporales de ocupantes o terceros no ocupantes. Excluye daños materiales.
República Dominicana	Si	Si	No	No	Daños a terceros y a la propiedad ajena
Uruguay	No	No	No	No	
Venezuela	Si	Si	No	No	Responsabilidad civil por daños materiales y lesiones hasta los límites señalados en la póliza

— Indica que no se encontraron normas al respecto.

**CUADRO 4. Control de consumo de bebidas alcohólicas**

País	Control preventivo	Niveles máximos de alcohol en la sangre permitidos
Argentina	Si	0,5 gr/1.000 cc
Bolivia	—	—
Brasil	Si	0,6 gr/1.000 cc
Chile	Si	0,5/1.000 cc y 0,99/1.000 cc
Colombia	Si	Entre 40 y 99 miligramos por 100 mililitros, primer grado de embriaguez; entre 100 y 140 miligramos, segundo grado de embriaguez, niveles mayores a 150 miligramos, tercer grado de embriaguez
Costa Rica	Si	50 mg/100 ml (0,05%): preebriedad 100 mg/100 ml (0,10%): ebriedad
Cuba	—	—
Ecuador	Si	—
El Salvador	Si	1,0 gr/1000 cc
Guatemala	Si	—
Honduras	Sí	—
Haití	—	—
México	Si	0.8 gramos por litro o 0.4 miligramos por litro en aire expirado
Nicaragua	C <sup>a</sup>	—
Panamá	Si	—
Paraguay	—	—
Perú	Si	—
República Dominicana	—	—
Uruguay	Sí	8 dg/1l o su equivalente en términos de espirometría
Venezuela	—	—

— Indica que no se encontraron normas al respecto.

<sup>a</sup> Nicaragua incluye la realización de controles preventivos en la nueva norma.

**CUADRO 5. Organismos de normalización**

País	Organismo
ISO	Organización Internacional de Normalización <a href="http://www.iso.ch/iso/en/ISOOnline.frontpage">http://www.iso.ch/iso/en/ISOOnline.frontpage</a>
COPANT	Comisión Panamericana de Normas Técnicas <a href="http://www.copant.org/default_s.asp">http://www.copant.org/default_s.asp</a>
Argentina	Instituto Argentino de Racionalización de Materiales (IRAM) <a href="http://www.iram.com.ar/home_es.htm">http://www.iram.com.ar/home_es.htm</a>
Bolivia	Instituto Boliviano de Normalización y Calidad (IBNORCA) <a href="http://www.ibnorca.org/">http://www.ibnorca.org/</a>
Brasil	Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) <a href="http://www.abnt.org.br/">http://www.abnt.org.br/</a>
Chile	Instituto Nacional de Normalización <a href="http://www.inn.cl/">http://www.inn.cl/</a>
Colombia	Instituto Colombiano de Normas Técnicas y Certificación (ICONTEC) <a href="http://www.icontec.org.co/">http://www.icontec.org.co/</a>
Costa Rica	Oficina Nacional de Normas y Unidades de Medidas (ONNUM) <a href="http://www.meic.go.cr/esp/onnum/index.html">http://www.meic.go.cr/esp/onnum/index.html</a>
Cuba	Oficina Nacional de Normalización E-mail <a href="mailto:nc@ncnorma.cu">nc@ncnorma.cu</a>
Ecuador	Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) <a href="http://www.inen.gov.ec/">http://www.inen.gov.ec/</a>
El Salvador	Departamento de Normalización, Metrología y Certificación de la Calidad <a href="http://www.conacyt.gob.sv/">http://www.conacyt.gob.sv/</a>
Guatemala	Comisión Guatemalteca de Normas (COGUANOR) <a href="http://www.mineco.gob.gt/coguanor/">http://www.mineco.gob.gt/coguanor/</a>
Haití	No se encontró organismo de normalización. No participa en ninguna categoría como miembro de COMPANT o ISO
Honduras	Consejo Hondureño de Ciencia y Tecnología <a href="http://www.infoq.org.hn/">http://www.infoq.org.hn/</a>
México	Dirección General de Normas <a href="http://www.economia.gob.mx/?P=85">http://www.economia.gob.mx/?P=85</a>
Nicaragua	Dirección General de Ciencia y Tecnología (DGCYT) Correo electrónico: <a href="mailto:dcytmede@tmx.com.ni">dcytmede@tmx.com.ni</a>
Panamá	Comisión Panameña de Normas Industriales y Técnicas (COPANIT) <a href="http://www.mici.gob.pa/">http://www.mici.gob.pa/</a>
Paraguay	Instituto Nacional de Tecnología y Normalización (INTN) <a href="http://www.intn.gov.py/">http://www.intn.gov.py/</a>
Perú	Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual <a href="http://www.indecopi.gob.pe/">http://www.indecopi.gob.pe/</a>
República Dominicana	Dirección General de Normas y Sistemas de Calidad Correo electrónico: <a href="mailto:digenor@codetel.net.do">digenor@codetel.net.do</a>
Uruguay	Instituto Uruguayo de Normas Técnicas (UNIT) <a href="http://www.unit.org.uy/">http://www.unit.org.uy/</a>
Venezuela	Fondo para la Normalización y la Certificación de la Calidad <a href="http://www.fondonorma.org.ve/">http://www.fondonorma.org.ve/</a>





# 1. LEGISLACIÓN VIGENTE

## 1.1. NORMAS DE TRÁNSITO, PROGRAMAS PREVENTIVOS, SEGUROS Y MECANISMOS ALTERNATIVOS DE REPARACIÓN

### 1.1.1. Argentina

---

Normas vigentes	<p><i>Ley No. 24.449, Ley de Tránsito</i><sup>7</sup>, publicada el 10 de febrero de 1995.<sup>8</sup></p> <p><i>Decreto No. 779</i> de 1995, reglamentario de la <i>Ley No. 24.449</i>.<sup>9</sup></p> <p><i>Ley No. 23.348 de Educación Vial</i> de 1986 sobre educación vial.<sup>10</sup></p> <p><i>Decreto No. 1.320</i> de 1988, reglamentario de la <i>Ley No. 23.348</i>.</p>
Programas de prevención	<p>El art. 9 de la <i>Ley No. 24.449</i>, amplía los alcances de la <i>Ley No. 23.348</i> y dispone incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario. Dispone que se deben instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la ley en la enseñanza técnica, terciaria y universitaria.</p> <p>El art. 4 de la <i>Ley No. 24.449</i> crea el <i>Consejo Federal de Seguridad Vial</i>, el cual está integrado por todas las provincias, el Gobierno Federal y la Capital Federal. Su objetivo es armonizar los intereses y acciones de todas las jurisdicciones a fin de cumplir con los objetivos de la Ley.</p> <p>El <i>Consejo Federal de Educación Vial</i>, integrado por los directores de tránsito de las 24 provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los ministros de educación, tiene por fin promover la educación vial.</p>
Medidas de seguridad	<p>La <i>Ley No. 24.449</i> establece que las edades mínimas para conducir son: 21 años para camiones y vehículos de transporte de pasajeros, emergencia o seguridad, 16 años para ciclomotores y 17 años para las categorías restantes (automóviles</p>

---

<sup>7</sup> Las normas que regulan el tránsito en Argentina son de carácter local. La Ley No. 24.449 a la que se hace referencia, es de carácter federal y los gobiernos provinciales pueden adherir a ella. Así, la provincia de El Chaco ha adherido a la misma por medio de la Ley provincial No. 4.4 88. e igualmente lo ha hecho la provincia de Neuquén (Ley No. 2.178 de 1996). La provincia de Buenos Aires tiene su propio Código de Tránsito, Ley No. 11.430. Disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-11430.html>

<sup>8</sup> Disponible en: <http://infoleg.mecon.gov.ar/txtnorma/texactley24449.htm>

<sup>9</sup> Disponible en: <http://infoleg.mecon.gov.ar/txtnorma/779b-95.htm>

<sup>10</sup> Disponible en: <http://www1.hcdn.gov.ar/dependencias/ceduccion/leyes/23348.html>

y motonetas). Entre los requisitos para obtener la licencia de conducir, se mencionan saber leer y escribir y presentar una declaración jurada de que no se padecen ciertas afecciones, un examen médico y psicofísico, y un examen teórico y práctico. La ley dispone medidas de seguridad obligatorias entre las que se señala lo relativo a las características de frenos, suspensión, calidad de neumáticos, normas de construcción, relación peso-dimensión-potencia y otras, y menciona también lo referente a unidades de transporte urbano de pasajeros, motocicletas y bicicletas (art. 30). La ley regula también sobre sistemas de iluminación y luces adicionales (art. 31 y 32), requisitos para circular (art. 40), normas de tránsito (prioridades, adelantamiento, giros, vías con semáforos —arts. 41 a 46—), velocidades (arts. 50 a 52), normas para vehículos de transporte (arts. 53 a 58) y normas de tránsito para peatones y discapacitados (art. 38).

El art. 34 dispone la revisión técnica obligatoria. La norma contempla también lo referido a la señalización (art. 22) y los requisitos para automotores, tales como traba de seguridad para niños en puertas traseras, sistema autónomo de limpieza, lavado y desempañado de parabrisas, sistema retrovisor amplio, permanente y efectivo, y bocina de sonoridad. El art. 67 dispone que las autoridades locales competentes deben organizar el Sistema de Evaluación y Auxilio para Emergencias para prestar, requerir y coordinar los socorros necesarios mediante la armonización de los medios de comunicación, de transporte y asistenciales. Dichas autoridades centralizarán igualmente el intercambio de datos para la atención de heridos en el lugar del hecho y su forma de traslado hacia los centros médicos.

El Anexo C del Decreto No. 779 trata detalladamente el uso de cinturón de seguridad en los diferentes tipos de vehículos. El mismo es de carácter obligatorio. Contiene normas educacionales en la materia y sanciones. Reglamenta también el uso de cabezales de seguridad. El Anexo L establece el Sistema de Señalización Vial Uniforme.<sup>11</sup>

La Ley No. 24.449 también dispone mantener cierta distancia entre vehículos, prohíbe circular con cargas o elementos que obstaculicen la visibilidad y utilizar auriculares o sistemas de comunicación manual y continua, lo que incluye teléfonos celulares (Art. 48 inciso X).

Para licencias en las categorías transporte de pasajeros, cargas peligrosas y cargas generales, la Comisión Nacional de Regulación del Transporte expide un certificado de aptitud psicofísica conforme a la Resolución S.T. N°444/99.

Los Decretos Nos. 1.842 de 1973 y 2.658 de 1979 crean la Comisión Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, que es el organismo nacional facultado para modificar y disponer las normas de especificación técnica a las que deberán ajustarse los componentes de seguridad del vehículo (Decreto No. 779, Anexo B).

Dicho Decreto, en su Anexo T, crea el Sistema Nacional de Seguridad Vial, que comprende las políticas estratégicas de armonización federal, la coordinación nacional, el registro y la sistematización de datos, las funciones ejercidas por el

---

<sup>11</sup> Disponible en: <http://infoleg.mecon.gov.ar/txtnorma/779C-95.htm>

Consejo Federal de Seguridad Vial, la Comisión Nacional del Tránsito y la Seguridad Vial, y el Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito. Tales organismos deben coordinar sus cometidos.

El art. 8 de la *Ley 24.449* crea el *Registro Nacional de Antecedentes del Tránsito*. Deben comunicarse a dicho Registro los datos de las licencias para conducir de los presuntos infractores prófugos o rebeldes, las sanciones y demás información útil. El registro debe ser consultado antes de cada trámite nuevo o para todo proceso contravencional o judicial relacionado con la materia. El mismo compilará también estadísticas accidentes, seguros y datos del parque vehicular, y adoptará las medidas necesarias para crear una red informática interprovincial que permita el flujo de datos y de información. Este registro todavía no ha sido implementado en el orden nacional.

Alcohol y otras sustancias

La *Ley 24.449* establece impedimentos y prohibiciones para conducir en estado de intoxicación alcohólica o habiendo ingerido estupefacientes o ciertos medicamentos. El art. 73 establece un control preventivo para determinar si el conductor se encuentra en estado de intoxicación. La Policía Federal o las provinciales están a cargo de realizar la prueba de alcoholemia. Las leyes provinciales y nacionales de tránsito disponen que quien se niegue a dicha prueba se presume alcoholizado y se le pueden aplicar las sanciones correspondientes. Constituye una falta muy grave.

Seguros

Seguro obligatorio

El art. 68 de la *Ley 24.449* dispone que todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por un seguro de daños eventuales causados a terceros, transportados o no. Igualmente, resulta obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automotores. En todos los casos, el titular del vehículo deberá circular con el recibo oficial extendido por la compañía aseguradora a los fines de constatar la vigencia del mismo. La póliza del seguro obligatorio debe abarcar responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados, hasta los límites establecidos (*Resoluciones Nros. 21.999 y 24.833 de la Superintendencia de Seguros de la Nación*).

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No se prevé un mecanismo al respecto. Si el siniestro es causado por un vehículo no asegurado el conductor o el propietario son responsables solidarios por los daños. Si ellos carecen de recursos o no se identifica al vehículo causante del accidente, la víctima no recibe resarcimiento alguno. Puede, sin embargo, recibir asistencia médica de su propio seguro según la cobertura con que cuente o recurrir a los servicios de los hospitales públicos.

## 1.1.2. Bolivia

Normas vigentes	<p><i>Decreto Ley No. 10.135</i>, del 16 de febrero de 1973, Código Nacional de Tránsito. Tiene por objeto regular el tránsito por las vías terrestres de la República.</p> <p><i>Resolución Suprema No. 187.444</i> del 8 de junio de 1978, Reglamento del Código General del Tránsito.</p> <p><i>Decreto Supremo No. 17.696</i> de 1980. Establece las señales de tránsito obligatorias.</p>
Programas de prevención	<p>El art. 434 del <i>Reglamento</i> establece la inclusión de la asignatura de tránsito en los planes oficiales de enseñanza de los niveles básicos e intermedios. Dichos programas deberán ser elaborados por la Dirección General de Tránsito y aprobados por el Ministerio de Educación y Cultura.</p>
Medidas de seguridad	<p>El <i>Código de Tránsito</i> se divide en capítulos que se refieren a vías públicas, vehículos, circulación de vehículos, motocicletas, motonetas y bicicletas. Establece normas sobre adelantamientos, señales de circulación, giros, prioridades, maniobras prohibidas, cruces, uso de luces y bocina, reglas de circulación del transporte público y distancias entre vehículos. Dispone inspecciones, fija velocidades y establece normas de estacionamiento, paradas, señales de tránsito, pasajeros, carga, conductores, requisitos para conducir, derechos y deberes del conductor, servicios públicos y lo relativo a placas de identificación de vehículos. El Capítulo XI del <i>Reglamento</i> detalla normas aplicables a los peatones. En relación con las motonetas, prescribe el uso obligatorio de casco y de un dispositivo protector de los ojos. No exige el uso de casco o material reflectante en las bicicletas. Con respecto a las inspecciones, el <i>Reglamento</i> (Capítulo VI) dispone que las mismas sean periódicas y que se tenga especial cuidado en la revisión de los frenos, dirección y luces. El Título III del <i>Reglamento</i> se refiere a los requisitos para obtener licencia de conducir en sus distintas categorías. Para conducir automóviles o vehículos particulares es necesario tener 18 años, presentar certificados médicos que acrediten buenas condiciones de salud y visión normal, ambos otorgados por médicos de la Dirección General de Tránsito. También se debe remitir un certificado de buena conducta y haber cumplido con el ciclo intermedio de educación. Los conductores profesionales, además de cumplir con los requisitos anteriores deben ser mayores de 21 años. El Capítulo III del mencionado Título reglamenta lo relativo a tribunales examinadores para quienes soliciten licencias. Al respecto, se requiere que los motociclistas y ciclistas aprueben un examen teórico y práctico de manejo, y un examen psicotécnico. El <i>Reglamento</i> regula además lo relativo a los servicios públicos, las autoridades de tránsito, registro de vehículos, faltas, sanciones y normas para aplicar las sanciones. El art. 387 del <i>Reglamento</i> dispone que todo accidente o infracción debe registrarse en la ficha de cada conductor en el Departamento Nacional de Brevets de La Paz, quedando obligadas las jefaturas departamentales de tránsito a elevar el correspondiente parte. El <i>Reglamento</i> regula también la habilitación y funcionamiento de las escuelas de conducción. Ni el Código de Tránsito ni el Reglamento hacen referencia al uso del cinturón</p>

de seguridad, al transporte de menores y al uso de teléfonos celulares mientras se conduce.

Alcohol y otras sustancias

El art. 380 establece infracciones y sanciones y dispone multas, y en caso de reincidencia, inhabilitación o suspensión definitiva a quienes conduzcan vehículos en estado de embriaguez ocasional, por haber ingerido bebidas alcohólicas o bajo efecto de drogas, narcóticos u otros alucinógenos. Si a consecuencia del estado de embriaguez se causara la muerte o lesiones graves a una persona, procede la suspensión definitiva del conductor responsable (inciso 3). Se fija también multa a los peatones que circulen en la vía pública en manifiesto estado de embriaguez (inciso 18).

Seguros

Seguro obligatorio

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue creado por la *Ley No. 1.883 de Seguros* de 1998, reglamentada por el *Decreto No. 25.785* de 2000.<sup>12</sup>

El SOAT cubre supuestos de muerte, incapacidad permanente total, gastos médicos, farmacéuticos y hospitalarios, y se extiende a peatones, pasajeros y conductores hasta el límite fijado. Los automotores deben llevar una calcomanía donde conste que el seguro está actualizado.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

El Fondo de Indemnizaciones SOAT (FISO) se destina a pagar por los siniestros producidos cuando el vehículo causante se evade impidiendo su identificación. En caso de que el vehículo involucrado no tenga SOAT o esté vencido, el conductor o su propietario deberán pagar todos los gastos del siniestro, inclusive los de los lesionados o fallecidos que sí estén cubiertos por el SOAT hasta los límites establecidos. En este caso, las entidades aseguradoras podrán reclamar contra el propietario del vehículo involucrado no asegurado por los montos que hubieran erogado bajo sus respectivas coberturas. (Art. 31 del *Decreto No. 25.785*). El FISO no cubre los supuestos en que el responsable no tenga recursos para responder por los lesionados o fallecidos no cubiertos por el SOAT. No obstante ello, el art. 36 del Decreto mencionado dispone que todo centro médico, público o privado, está en la obligación ineludible de atender a las víctimas de lesiones de tránsito para lo cual deberá tomar los recaudos necesarios. La negativa será considerada como delito de denegación de auxilio, previsto y sancionado por el Art. 281 del Código Penal.

<sup>12</sup> Disponible en: <http://galeon.hispavista.com/ivanrosales/soat.htm>

## 1.1.3. Brasil

Normas vigentes	Código de Tránsito Brasileño, <i>Ley No. 9.503 del 23 de septiembre de 1997</i> . <sup>13</sup> El Código esta reglamentado mediante numerosas resoluciones y normas. <sup>14</sup>
Programas de prevención	<p>El Capítulo VI del <i>Código de Tránsito</i> dispone que los programas de educación deben ser coordinados entre cada entidad miembro del <i>Consejo Nacional de Tránsito</i> (CONTRAN) conforme a las directivas que dicho organismo fije. Establece campañas de prevención y programas de educación en escuelas y que los <i>ministerios de salud, educación y deportes, trabajo, transporte y justicia</i>, por intermedio de CONTRAN, deberán desarrollar y establecer programas destinados a la prevención de colisiones y atropellos por vehículos. Las empresas que contraten conductores profesionales deben dictar cursos de conducción defensiva y primeros auxilios. Una suma equivalente a 10% del seguro obligatorio se debe destinar a programas de prevención.</p> <p>Entre los programas de salud desarrollados por el <i>Ministerio de Salud</i> está el Programa Salve, orientado a reducir los accidentes de tránsito vehicular.<sup>15</sup></p>
Medidas de seguridad	<p>El <i>Código de Tránsito</i> establece en su Capítulo III normas generales de circulación y conducta e incluye: vías de circulación, sentidos, adelantamientos, uso de luces, estacionamiento, carga y descarga, vehículos de tracción a sangre, motocicletas y velocidades permitidas, entre otros asuntos. El Capítulo IV contiene normas aplicables a peatones y vehículos no motorizados. El Capítulo VII se refiere a la señalización. El Capítulo IX dispone sobre la seguridad e identificación de los vehículos. El <i>Código</i> incorpora también el uso obligatorio del cinturón de seguridad en distintos vehículos (art. 105), uso obligatorio del cabezal de seguridad (art. 105) y prohíbe el uso de cortinas, persianas y mensajes publicitarios en automóviles, que puedan distraer la atención de conductores. El Capítulo XI trata del registro de vehículos y el Capítulo XII regula lo relativo a una licencia anual para circular, que es otorgada luego de realizada una inspección de seguridad del vehículo. En cuanto a la emisión de la licencia de conducir, es necesario saber leer y escribir, ser penalmente imputable, aprobar un examen de aptitud física y mental, y otro teórico y práctico (arts. 146 a 148). Conforme al art. 65 del <i>Código</i>, el uso de cinturón de seguridad es obligatorio para todos los pasajeros.</p>

<sup>13</sup> El Código de Tránsito rige todo lo relativo al transporte en las vías nacionales y establece el denominado Sistema Nacional de Tránsito (CONTRAN). El CONTRAN está integrado por el Consejo Nacional de Tránsito, como órgano ejecutivo máximo, (CONTRAN), los Consejos Estadales de Tránsito (CETTRAN), el Consejo de Tránsito del Distrito Federal (CONTRANDIFE), los órganos y entidades ejecutivos de tránsito de la Unión, de los Estados, del Distrito Federal y los Municipios, la Policía de Carreteras (Rodoviaria), las Juntas Administrativas de Recursos por Infracciones (JARI), los Estados, el Distrito Federal y los municipios, sus órganos y entidades ejecutivos de tránsito de carretera, a quienes determina los límites de sus actuaciones. Disponible en: <http://www.senado.gov.br/web/codigos/transito/htoc.htm>

<sup>14</sup> Disponibles en: [http://www.mj.gov.br/Contran/deliberacoes\\_contran.htm](http://www.mj.gov.br/Contran/deliberacoes_contran.htm) y <http://www.mj.gov.br/Contran/resolu.htm>

<sup>15</sup> Disponible en: [http://portalweb02.saude.gov.br/saude/visao.cfm?id\\_area=168](http://portalweb02.saude.gov.br/saude/visao.cfm?id_area=168)

La *Portaria No. 849* de 1994 dispone que los automóviles deben estar provistos de cinturón de seguridad para el conductor y cada pasajero. Los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sean mayores de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso.<sup>16</sup>

No existen disposiciones específicas que prohíban conducir mientras se habla por un teléfono celular, pero el Código dispone que el conductor debe llevar siempre sus dos manos al volante (salvo excepciones), lo que implícitamente se interpreta como una prohibición. El uso obligatorio de cascos no está incluido entre el equipamiento obligatorio para ciclistas, pero es obligatorio para quienes viajen en motocicletas y ciclomotores. Estos deben llevar también protectores de la visión.

Alcohol y otras sustancias      Conforme al art. 269 del *Código de Tránsito*, las autoridades, dentro de su competencia, pueden realizar pruebas de alcohol u otras sustancias que crean dependencia. El art. 276 prohíbe conducir en estado de ebriedad o intoxicación, y compete al CONTRAN fijar los límites permitidos de alcohol en la sangre (0,6 gr/1.000 cc.). Todo conductor involucrado en un accidente de tránsito que genere daños será sometido a pruebas para comprobar si estaba bajo los efectos del alcohol u otras sustancias.

Seguros      Seguro obligatorio      *La Ley No. 6.194 del 19 de diciembre de 1974*, establece el Seguro Obligatorio de Daños Personales causados por Vehículos Automotores Terrestres (DPVAT). El mismo tiene una vigencia de un año y debe ser renovado por el propietario del automotor. Cubre indemnizaciones en casos de muerte e invalidez permanente y reembolso de gastos médicos, que se otorgan independientemente de la culpa del conductor y hasta los límites fijados.<sup>17</sup>

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida      En caso de que el siniestro fuera provocado por un vehículo no identificado, la víctima o los derechohabientes reciben igualmente la indemnización del DPVAT. En caso de que el vehículo no cuente con seguro o la póliza se hubiera vencido, el conductor o propietario responden con su propio patrimonio. No se encontró un mecanismo o fondo que compense a las víctimas cuando los responsables no tengan medios para hacerlo.

<sup>16</sup> Disponible en: [http://www.arac.pt/legisnac\\_diversos7.htm](http://www.arac.pt/legisnac_diversos7.htm)

<sup>17</sup> Disponible en: [http://www.capitolio.com.br/estrut/cons/legislacao/default2.asp?legislacao\\_id=261&arquivo=Lei\\_6194\\_74.htm](http://www.capitolio.com.br/estrut/cons/legislacao/default2.asp?legislacao_id=261&arquivo=Lei_6194_74.htm)

## 1.1.4. Chile

Normas vigentes	<p><i>Ley de Tránsito de Chile No. 18.290 de 1984.</i> Tiene aplicación en todo el territorio de la República. Las municipalidades dictan las normas específicas para regular el funcionamiento de los sistemas de tránsito en sus respectivas comunas, complementarias de las emanadas del <i>Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</i>, no pudiendo contemplar disposiciones contradictorias con las establecidas por dicho Ministerio. El Cuerpo de Carabineros de Chile y los inspectores fiscales y municipales son los encargados de vigilar el cumplimiento de la Ley.<sup>18</sup></p>
Programas de prevención	<p>El Título II de la <i>Ley No. 18.290</i> se refiere a la enseñanza de normas de tránsito. Dispone que el <i>Ministerio de Educación</i> deberá contemplar que los programas de los establecimientos de educación básica y media del país cuenten, entre sus actividades permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes.</p> <p><i>La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET)</i> aplica las medidas para llevar a cabo los planes de educación. La CONASET es un organismo interministerial creado mediante <i>Decreto Supremo No. 223 del 27 de diciembre de 1993</i> para asesorar al Presidente de la República y está a cargo de todo lo relativo a la seguridad vial.<sup>19</sup></p> <p>El <i>Decreto No. 61 del 12 de abril de 1984</i>, establece como obligatoria la enseñanza de las normas de tránsito.</p> <p>El <i>Decreto No. 28 del 6 de febrero de 1985</i> aprueba las Unidades Didácticas para la Educación de Tránsito en Educación Parvularia, General Básica y Enseñanza Media.</p>
Medidas de seguridad	<p>El Título I de la <i>Ley No. 18.290</i> se refiere al otorgamiento de licencias de conducir. La edad mínima para obtener licencia no profesional es de 18 años, pero excepcionalmente se podrá otorgar esta licencia a postulantes que sean mayores de 17 años, que hayan aprobado un curso en una escuela de conductores y estén debida y expresamente autorizados por sus padres, apoderados o representantes legales. Las licencias son expedidas por cada municipalidad y los postulantes deben acreditar idoneidad moral, física y psíquica, y conocimientos teóricos y prácticos de conducción, así como de las disposiciones legales y reglamentarias que rigen el tránsito público. El Título V regula las condiciones técnicas y las medidas de seguridad indispensables establecidas por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. Además, dispone normas sobre carga, sistemas de frenos, luces, bocinas, visibilidad de los automotores y espejo retrovisor. Prescribe también que los automotores deben contar obligatoriamente con rueda de auxilio, botiquín de emergencia y dos cuñas, dispositivos reflectantes para casos de emergencia y extintor de incendios (art. 79). El uso de cinturones de seguridad es obligatorio en los asientos delanteros. El Título VI se refiere a los vehículos de locomoción colectiva y el Título VII a la se-</p>

<sup>18</sup> Disponible en: [http://www.colegioabogados.org/normas/leyes/18290-ley\\_transito.htm](http://www.colegioabogados.org/normas/leyes/18290-ley_transito.htm)

<sup>19</sup> Disponible en: <http://www.conaset.cl/>



ñalización y señales luminosas. Este establece normas con respecto al sentido de circulación, retrocesos, adelantamientos, distancias entre vehículos, normas para bicicletas y motocicletas y maniobras de viraje. El Título XI se refiere al derecho de preferencia de paso, el Título XII a velocidades, el Título XII a estacionamiento y detención, el Título XIV a normas sobre uso de vías, y el Título XV a responsabilidad por colisiones y atropellos por vehículos.

El *Decreto Supremo 30 de 1985* regula lo relativo al uso de cinturones de seguridad. Esta disposición se complementa con el *Decreto Supremo No. 26 de 2000* del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Su uso es obligatorio para quienes viajen en los asientos delanteros. No se encontraron normas referidas al transporte de menores.

Esta prohibido que el conductor fume o use un teléfono celular o un sistema de audio personal (*walkman*). La legislación de tránsito chilena no considera explícitamente este hecho, sino que lo sanciona bajo la figura de no estar atento a las condiciones de tránsito (Título IX, conducción) y lo califica como una falta leve.

Conforme al art. 94 de la Ley, las municipalidades no otorgarán permisos de circulación a ningún vehículo motorizado que no tenga vigente la revisión técnica o un certificado de homologación. La revisión técnica comprende, en forma especial, los sistemas de dirección, frenos, luces, neumáticos y combustión interna. No surge del texto legal que la misma se realice en forma periódica. La Ley prevé el Registro Nacional de Conductores dónde se registran las infracciones cometidas. El Cuerpo de Carabineros de Chile publica el *Anuario Estadístico de Accidentes* por medio de la Subdirección de Tránsito y Servicios Especiales, utilizando la información recopilada a lo largo del país por las diferentes unidades operativas institucionales.

Conforme al art. 84 de la Ley, todo conductor de motocicletas, motonetas, bicimotos y su acompañante deberán usar casco protector reglamentario. Dicha norma no se aplica a las bicicletas, las que sí deben contar con material reflectante.

Alcohol y otras sustancias

Ninguna persona podrá conducir un vehículo cuando se encuentre en condiciones físicas deficientes o bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes (art. 115 de la Ley). El Cuerpo de Carabineros está a cargo de realizar pruebas para comprobar el consumo de alcohol. Si la prueba de alcoholemia marca entre 0,5 gr/l y 0,99 gr/l de sangre, se considera que es una infracción gravísima a la Ley de Tránsito. Esta infracción se sanciona con una multa y la suspensión de la licencia de conducir por un período de 10 a 90 días.

Seguros

Seguro obligatorio

El Seguro Obligatorio de Accidentes Personales (SOAP) es necesario para obtener o renovar el permiso de circulación de todos los vehículos. Cubre supuestos de muerte, daños a las personas (conductores, acompañantes y peatones) y atención médica hasta los límites fijados. No cubre ningún daño ocasionado al vehículo y procede independientemente de la culpa del conductor. El SOAP está regulado por *la Ley No. 18.490 de 1986 y la*

*Circular No. 1.462 de la Superintendencia de Valores y Seguros, de 1999.*<sup>20</sup>

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

Cuando el autor del hecho se da a la fuga y no es identificado, el cobro del seguro no procede. En caso de falta de seguro o póliza vencida, el propietario o conductor es responsable personalmente del pago de las indemnizaciones que puedan corresponder. No hay un mecanismo previsto para el caso que los responsables no puedan afrontar los pagos.

### 1.1.5. Colombia

Normas vigentes

*Decreto No. 769 de agosto de 2002.* El Nuevo Código Nacional de Tránsito Terrestre deroga el anterior del año 1970 y recopila todas las normas dispersas del transporte fijando los parámetros de comportamiento de los conductores. Rige con carácter obligatorio desde el 7 de noviembre de 2002.<sup>21</sup> Las normas del Código se aplican en todo el territorio nacional y regulan la circulación de los peatones, usuarios, pasajeros, conductores, motociclistas, ciclistas, agentes de tránsito y vehículos por las vías públicas o privadas que están abiertas al público.

Programas de prevención

La *Comisión Intersectorial de Seguridad en las Carreteras*, conformada entre otros por el Ministerio de Transporte, el Ministerio de Defensa Nacional, el Ministerio de Salud y el Ministerio del Interior, es un organismo dedicado a la coordinación y orientación superior de materias relacionadas con la seguridad en las carreteras y vías del país. La Comisión aprobó el *Plan de Acción de Seguridad Vial* cuyo objetivo primordial es reducir la probabilidad de que ocurran colisiones y atropellos por vehículos, y disminuir la gravedad de las consecuencias de los mismos mediante esfuerzos interinstitucionales sistemáticos y coordinados que permitan proteger a los usuarios y controlar las amenazas que existen en el sistema vial.<sup>22</sup>

El nuevo *Código Nacional de Tránsito Terrestre* dispone la obligatoriedad de impartir cursos de tránsito y seguridad vial, previamente diseñados por el Gobierno Nacional, en la educación preescolar, básica primaria, básica secundaria y media vocacional. Los ministerios de transporte y educación tienen un plazo de doce meses desde la sanción de la nueva ley para expedir la reglamentación correspondiente, presentar las cartillas y documentos básicos de estudio de educación para el tránsito y la seguridad vial, y adoptar herramientas tecnológicas didácticas modernas y dinámicas para dramatizar el contenido de dichas cartillas y documentos básicos de estudio en cada uno de los niveles de educación indicados.

<sup>20</sup> Disponible en: [http://www.corbat.cl/derechos\\_accidentado/ley\\_18490.html](http://www.corbat.cl/derechos_accidentado/ley_18490.html)

<sup>21</sup> Disponible en: <http://bib.minjusticia.gov.co/normas/leyes/2002/17692002.htm>

<sup>22</sup> Disponible en: [http://www.mintransporte.gov.co/pnsv/Presentacion\\_archivos/frame.htm](http://www.mintransporte.gov.co/pnsv/Presentacion_archivos/frame.htm)

Existe también el *Fondo de Prevención Vial Nacional* formado en conformidad con lo dispuesto en el art. 244 de la *Ley No. 100* y el *Decreto No. 1.813 de 1994* e integrado por compañías de seguros. El mismo tiene por fin realizar campañas de seguridad vial, en coordinación con los organismos estatales que tienen el mismo propósito.<sup>23</sup>

## Medidas de seguridad

La nueva *Ley de Tránsito Terrestre* dispone sobre las autoridades de tránsito, crea el Registro Único Nacional de Tránsito y regula los centros de enseñanza y de emisión de licencia de conducción. Establece que la edad mínima para conducir es de 16 años cuando se trata de vehículos que no son de servicio público. Para los de servicio público, la edad mínima es de 18 años. Entre los requisitos para el otorgamiento de licencias se señalan los de saber leer y escribir, aprobar un examen teórico y práctico de conducción para vehículos particulares que estarán a cargo de los organismos de tránsito, de acuerdo con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, o presentar un certificado de aptitud para conducir automóviles otorgado por un centro de enseñanza debidamente aprobado por el Ministerio de Educación Nacional, en coordinación con el Ministerio de Transporte. También se debe presentar un certificado de aptitud física y mental para conducir, expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud (art. 19). En cuanto a medidas de seguridad, dispone condiciones técnico mecánicas de gases y de operación: para que un vehículo pueda transitar por el territorio nacional, se debe garantizar como mínimo el perfecto funcionamiento de frenos, sistema de dirección, suspensión, señales visuales y audibles permitidas, y sistema de escape de gases, y se debe demostrar un estado adecuado de llantas, conjunto de vidrios de seguridad y espejos. La Ley contiene normas sobre dimensiones y pesos de vehículos, equipos de prevención y seguridad obligatorios (cruzeta, señales de carretera, botiquín de primeros auxilios, extintor, tacos para bloquear el vehículo, caja de herramienta básica, llanta de repuesto y linterna), salida de emergencia, condiciones de la carga y permiso de carga. El Capítulo 8 del Título II dispone una revisión técnico mecánica. Los vehículos automotores de servicio público, servicio escolar y de turismo deben someterse anualmente a revisión técnico mecánica, y los que no son de servicio público, cada dos años.

El Título III se refiere a las normas de comportamiento, reglas generales y educación para el tránsito, comportamiento del conductor, pasajero o peatón. Contiene también normas sobre luces exteriores, normas generales para bicicletas, triciclos, motocicletas, motociclos y mototriciclos, normas específicas para bicicletas y triciclos, señales de tránsito, prelación de las señales y procedimientos de control de tránsito. Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo. Los menores de diez años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo y los menores de dos años solo podrán viajar en el asiento trasero y usarán una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a ese asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor. Se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros de los vehí-

<sup>23</sup> Disponible en: <http://www.fonprevial.org.co/>

culos fabricados a partir del año 2004. Dispone sanciones por usar sistemas móviles de comunicación o teléfonos instalados en los vehículos en el momento de conducir, exceptuando a aquellos que son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permiten tener las manos libres. Para obtener licencia de conducir se debe contar con un certificado de aptitud física y mental para conducir expedido por un médico debidamente registrado ante el Ministerio de Salud (art. 19).

La nueva norma crea el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT). El mismo debe incorporar el Registro Nacional de Infracciones de Tránsito. Los conductores de motos deben llevar chaleco reflectante y casco, al igual que sus acompañantes. Los ciclistas deberán usar casco conforme a lo regule el Ministerio de Transporte.

Alcohol y otras sustancias

El conductor de un vehículo automotor que conduzca en estado de embriaguez o bajo los efectos de sustancias alucinógenas (Título IV) será sancionado con multa equivalente a quince salarios mínimos legales diarios vigentes. Al infractor se le suspenderá la licencia de conducción por ocho (8) meses a un (1) año. En todos los casos de embriaguez, el vehículo será inmovilizado y se determinará el estado de embriaguez o alcoholemia mediante una prueba que no cause lesión establecida por el Instituto de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Conforme al Capítulo VIII del Título IV, las autoridades de tránsito podrán solicitar a todo conductor de vehículo automotor que se someta al examen de embriaguez para determinar si se encuentra bajo los efectos del alcohol o drogas, o de sustancias estupefacientes, alucinógenas o hipnóticas. En un término no superior a 30 días contados a partir de la expedición de la presente ley, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses establecerá mediante resolución los límites de los diferentes grados de estado de embriaguez. Para la entrada en vigencia de la nueva Ley, dicho Instituto ha reducido los niveles de alcoholemia permitidos, de 50 mg de alcohol por 100 ml de sangre a 40 mg de alcohol por 100 ml de sangre. Así, entre 40 y 99 miligramos de alcohol por 100 mililitros de sangre se considera primer grado de embriaguez; entre 100 y 140 miligramos de alcohol, segundo grado, y niveles mayores a 150 miligramos, tercer grado.

Seguros

Seguro obligatorio

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) incluye una cobertura con tope máximo por gastos médicos y quirúrgicos, incapacidad permanente, muerte, gastos funerarios y de movilización de la víctima. Agotadas las cuantías, los hospitales pueden reclamar hasta un máximo al Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA). Excedido ese máximo, el gasto es asumido por el seguro médico de la víctima o el patrimonio de quien resulte responsable. (*Decreto No. 1.032 de 1991, Decreto No. 2.878 de 1991 y Decreto No. 1.283 de 1996*).

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

El Fondo de Solidaridad y Garantía (FOSYGA) fue establecido por el art. 218 de la *Ley No. 100* de 1993 y el art. 1ro. Del *Decreto No. 1.283* del 23 de julio de 1996. El SOAT tiene una subcuenta de seguro de riesgos catastróficos y accidentes de tránsito (ECAT). El objetivo del Fondo es garantizar la atención integral de las víctimas que hayan sufrido daño en su integridad física como consecuencia directa de colisiones y atropellos por vehículos, eventos terroristas y catastróficos. El FOSYGA reconoce hasta 800 salarios mínimos por concepto de gastos médico quirúrgicos cuando se trate de un accidente de tránsito ocasionado por un vehículo no identificado (fantasma) o no asegurado (sin póliza SOAT, póliza vencida o póliza falsa). El FOSYGA reconocerá hasta 300 salarios mínimos cuando se trate de daños ocasionados por un vehículo cuya póliza SOAT se encuentre vigente al momento del accidente. En este caso, el pago de los 500 salarios mínimos iniciales corresponde a la aseguradora.<sup>24</sup>

#### 1.1.6. Costa Rica

Normas vigentes

*Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestre No. 7.331 de Marzo de 1993*. Regula la circulación de los vehículos, las personas y los semovientes por las vías terrestres de la Nación que estén al servicio y el uso del público en general, y todo lo relativo a la seguridad vial.<sup>25</sup>

Programas de prevención

El Instituto Nacional de Seguros (INS) ha creado el *Manual para la prevención de accidentes de tránsito*. Asimismo, desarrolla permanentemente programas de prevención.<sup>26</sup>

El Consejo de Seguridad Vial es la entidad rectora en la materia. La Dirección General de Educación Vial garantiza que se inculque a la población nacional la educación, capacitación y conocimiento de las normas establecidas sobre la seguridad vial, para asegurar un adecuado comportamiento del conductor y el peatón en el territorio nacional. Los Consejos de Seguridad Vial (COLOSEVIS) son organizaciones locales adscritas formalmente a las municipalidades y reconocidas por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte y el Consejo de Seguridad Vial. Se los considera organismos especiales de apoyo a sus municipalidades y les corresponde velar para que el sistema de tránsito de su cantón funcione correctamente. Para ello, promueven hábitos seguros de desempeño en el sistema de tránsito mediante proyectos y actividades dirigidas a peatones, conductores y pasajeros.<sup>27</sup>

<sup>24</sup> Disponible en: <http://www.fosyga.gov.co/>

<sup>25</sup> Disponible en: <http://www.pgr.go.cr/leyes-usuales/Ley%20N%207331.htm>

<sup>26</sup> Disponible en: <http://www.ins.go.cr/machofersnsf/pag/inspre0>

<sup>27</sup> Disponible en: <http://www.csv.go.cr/>

El Consejo de Seguridad Vial del Ministerio de Obras Públicas y Transporte estableció el Plan Nacional de Prevención de Accidentes: 1995–2000.

#### Medidas de seguridad

La *Ley de Tránsito* abarca, en general, lo relativo a requisitos para la circulación de vehículos, propiedad de vehículos, Registro Público de la Propiedad de Vehículos, placas, permisos especiales de circulación, licencias, permisos de aprendizaje, licencias de conducir, prohibiciones, sanciones, multas y autoridades de tránsito. Se dispone del *Manual de señales viales*. Para obtener una licencia de conducir hay que ser mayor de edad (18 años), salvo para conducir motocicletas. Para conducir vehículos de pasajeros se debe tener, además, cinco años de experiencia. Para vehículos pesados, un reglamento establecerá los requisitos de idoneidad. En todos los casos, se debe cumplir con un examen médico de aptitudes físicas y psíquicas, y rendir satisfactoriamente un examen práctico para el tipo de licencia a la que se aspira. En lo referente a medidas de seguridad, dispone que el Ministerio de Obras Públicas y Transporte extienda la Tarjeta de Derechos de Circulación a los vehículos que reúnan las condiciones mecánicas, de seguridad, de emisiones contaminantes y otras, luego de una revisión técnica periódica (6 meses para transporte público, 1 año para vehículos de más de 5 años de antigüedad y 2 años para los que tengan menos de 5 años de antigüedad — art. 19). Los requisitos mínimos para la circulación de los vehículos incluyen: bocina, indicador de velocidad, espejos retrovisores, luces, parachoques, extintor de incendios, llantas y silenciador (art. 31). La Ley establece también reglas para la conducción de vehículos (art. 78 a 81), límites de velocidad, carriles, adelantamiento, utilización de luces, circulación prioritaria de vehículos, estacionamiento y disposiciones para vehículos públicos, lentos y de carga. Contiene normas aplicables a los ciclistas, motociclistas y peatones. Los motociclistas deben usar casco y las bicicletas películas reflectantes.

Todos los pasajeros deben usar cinturón de seguridad. Su uso es obligatorio para los menores de edad en los automóviles y en los vehículos de transporte exclusivo de estudiantes (reformado por *Ley No. 8.167* de 27 de noviembre del 2001). Se impone multa al conductor que no use el cinturón de seguridad o que permita que menores de edad o personas con incapacidad mental viajen sin usarlo correctamente, y a quien transporte niños sin la debida silla de seguridad. Para el transporte de menores de cuatro años o de infantes cuyo peso no exceda de 20 kg, se debe proveerse una silla de seguridad sujeta por los cinturones de seguridad. La Policía de Tránsito es la encargada de elaborar un informe sobre los accidentes provocados por vehículos automotores, pero no se encontró un registro de colisiones y atropellos por vehículos. Existe sin embargo un registro de conductores (art. 76). No se encontró una norma legal que prohíba expresamente hablar por teléfono mientras se conduce.

#### Alcohol y otras sustancias

Se considera conductor temerario a la persona que conduzca en estado de ebriedad, bajo los efectos de drogas o de sustancias enervantes o depresoras del sistema nervioso central, de acuerdo con las definiciones que al respecto haya establecido el Ministerio de Salud (art. 106). El art. 107 establece los límites para determinar el estado de quienes conducen bajo los efectos del alcohol. Al respecto, una cantidad de alcohol igual o mayor a 50 mg/100 ml de sangre (0,05)

se considera preebriedad y una cantidad de alcohol igual o mayor a 100 mg/100 ml de sangre (0,10) se considera ebriedad. Las autoridades de tránsito, cuando medie un motivo razonable, pueden requerir al conductor sospechoso que se someta a pruebas químicas de su sangre, aliento u orina, con el propósito de determinar el contenido de esos agentes. El conductor tiene derecho a escoger el tipo de prueba.

Seguros	Seguro obligatorio	Existe el Seguro Obligatorio de Accidentes (SOA) administrado por el Instituto Nacional de Seguros (INS) y regulado por la <i>Ley de Tránsito No. 7.331</i> . El INS clasifica los vehículos según el tipo de riesgo y establece una prima diferenciada. El seguro cubre gastos con tope máximo por lesión y muerte de personas víctimas de un accidente de tránsito, exista o no responsabilidad subjetiva del conductor. Cubre los daños derivados de la posesión, uso y mantenimiento del vehículo. No se tramitan solicitudes de inscripción o traspaso ni se emite tarjeta de circulación sin que el propietario del vehículo haya suscrito la póliza de seguro. <sup>28</sup>
	Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida	Si se causan lesiones o muerte con un vehículo cuyo seguro obligatorio no está vigente, la víctima o los beneficiarios tendrán derecho a exigir solidariamente al conductor y al propietario del vehículo causante la prestación inmediata de los servicios médicos y las garantías económicas previstas hasta el monto máximo de cobertura vigente. En estos casos, el Instituto Nacional de Seguros suministra las prestaciones económicas y los servicios médicos, subrogándose de pleno derecho respecto al monto pagado para recobrarlo por la vía ejecutiva al conductor y al propietario del vehículo causante de los daños. (Art. 53 <i>Ley de Tránsito</i> ). No se encontraron disposiciones aplicables en caso de que el vehículo responsable de la colisión se de a la fuga.

### 1.1.7. Cuba

Normas vigentes	<p><i>Ley No. 60 de 1987</i>, Código de Vialidad y Tránsito.</p> <p><i>Resolución No. 23-98</i> del 9 de febrero de 1998 del Ministerio de Transporte sobre servicio público de transporte de personas utilizando vehículos de tracción animal.</p> <p><i>Resolución No. 184 de 1998</i> del Ministerio de Transporte, Reglamento para la Revisión Técnica de los Vehículos de Motor.</p> <p><i>Decreto No. 261 del 20 de mayo de 1999</i>, Contravenciones Personales de las Regulaciones de las Ramas de Transporte Terrestre.</p>
-----------------	--

<sup>28</sup> Disponible en: <http://www.ins.go.cr>

*Resolución No. 252 de 1999* del Ministerio de Transporte, Reglamento para la Utilización de Vehículos de Motor de Carga por Carretera en la Transportación de Pasajeros.

*Decreto-Ley No. 231* del 12 de noviembre de 2002, aprobado por el Consejo de Estado, modifica la Ley No. 60.

#### Programas de prevención

Entre los programas priorizados por el Ministerio de Salud, existe uno relativo a lesiones no intencionales que menciona las colisiones y atropellos por vehículos.<sup>29</sup>

El Programa Nacional de Acción sobre los Accidentes en menores de 20 años se implementa con el objetivo de desarrollar el Programa Nacional de Atención Materno-Infantil e incluye lo relativo a la necesidad de incrementar la educación vial a toda la población, incluyendo peatones, pasajeros y conductores de ciclomotores y vehículos.<sup>30</sup>

#### Medidas de seguridad

La *Ley No. 60* está dividida en cinco libros; el primero se refiere al tránsito en las carreteras, el segundo al tránsito y uso de calles, el tercero al control y registro de vehículos, el cuarto al comportamiento de los conductores y licencias de conducir, y el quinto a las autoridades de tránsito. Existe el Registro de Vehículos Automotores de la Secretaría de Hacienda. Para poder circular los vehículos deben contar con la Licencia de Circulación y la Tarjeta de Revisión Técnica.

El *Código* ha sido complementado y modificado por numerosas normas, como la *Resolución 23-98* del Ministerio de Transporte que regula lo relativo al servicio público de carga y pasajeros utilizando vehículos de tracción a sangre. Esta norma dispone que los mismos deben ser habilitados a través del cumplimiento de una serie de requisitos; entre ellos, la presentación de un certificado sanitario de los animales, la revisión técnica del carretón o coche, y la póliza de seguro de responsabilidad civil vigente.

La *Resolución 1848/98* tiene como objetivo reglamentar lo dispuesto en el art. 196 del *Código de Tránsito* con el objeto de detectar los defectos mecánicos u otros, si los hubiere, que constituyen un riesgo para la circulación vial. La revisión técnica periódica es efectuada por plantas de revisión técnica controladas por la Dirección de Seguridad e Inspección Automotor del Ministerio de Transporte. El art. 12 enumera los requisitos que deben reunir los vehículos objeto de revisión técnica y hace referencia a sistemas de iluminación, frenos, suspensión, transmisión, neumáticos y visibilidad entre otros temas.

La *Resolución No. 226-99* reglamenta el uso de medios de transporte por carretera que se utilizan en el transporte de pasajeros y carga. Dispone lo relativo a recorridos, revisiones técnicas y condiciones de seguridad.

La *Resolución 252-99* dispone las reglas para la utilización de los vehículos de motor de carga por carretera en el transporte de pasajeros, las regulaciones para la prestación del servicio, los requerimientos generales de la estructura de los vehículos, la capacidad de pasajeros y otras disposiciones.

<sup>29</sup> Disponible en: <http://www.sld.cu/instituciones/fcm10octubre/programa.htm>

<sup>30</sup> Disponible en: <http://webftp.pri.sld.cu/prog-mgi/accidentes.doc>



El *Decreto-Ley No. 23* de 2002, aprobado por el Consejo de Estado, introduce modificaciones al *Código de Vialidad y Tránsito*. Se incluyen numerosos asuntos de seguridad que entraron en vigencia el 1 de enero de 2003. Entre los artículos que se modifican está el 97, relacionado con la obligación del conductor de cualquier vehículo de mantener la atención en su control y dirección, y evitar la distracción. Se introduce la prohibición de utilizar teléfonos u otros medios de comunicación al conductor del vehículo mientras está en marcha. Se exceptúan los casos en los que se empleen aditamentos adecuados para ello, los cuales permitan utilizarlos sin emplear las manos (por ejemplo, cascos o auriculares). El inciso 10 prohíbe dar a los equipos de sonido un volumen que moleste o impida la concentración necesaria para conducir. Se modifica el art. 105 que prohíbe conducir vehículos a menores de 12 años de edad fuera de zonas o lugares de recreación, repartos residenciales o vías de poco tránsito, en áreas urbanas y rurales. En su nueva versión, el art. 115 prohíbe la reparación de cualquier vehículo en la vía pública, excepto en los casos de fuerza mayor y por el tiempo indispensable para continuar la marcha o ser recogido, siempre que se tomen medidas que eviten colisiones. El art. 132 establece que el Ministerio del Interior (MININT) está facultado para ocupar las chapas de identificación o retirar mediante grúas o inmovilizar, a cualquier vehículo estacionado o parqueado en lugar prohibido o donde obstruya la circulación.

La nueva norma actualiza y agrava las sanciones derivadas del tránsito y dispone la suspensión de la licencia de conducción por acumulación de sanciones. El Capítulo II del *Código Penal*, Ley No. 62, se refiere a delitos contra la seguridad de tránsito. No se encontraron normas relativas al transporte de menores y a la existencia de un registro de colisiones y atropello por vehículos.

Alcohol y otras sustancias

El art. 81 del *Código Penal*, Ley No. 62, impone sanciones a quien conduzca un vehículo encontrándose en estado de embriaguez alcohólica o bajo los efectos de la ingestión de drogas tóxicas o sustancias alucinógenas, hipnóticas, estupefacientes u otras de efectos similares, o permita que otra persona en tales estados conduzca un vehículo de su propiedad o del que esté encargado por cualquier concepto. Si el delito se comete por un conductor de vehículo de carga o de transporte colectivo de pasajeros, o un conductor profesional que actúe como tal, la sanción se aumenta. No se encontraron disposiciones respecto a controles preventivos.

Seguros

Seguro obligatorio No se encontró información.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida No se encontró información.

## 1.1.8. Ecuador

---

Normas vigentes	<p><i>Ley de Tránsito y Transporte Terrestre</i> del 2 de agosto de 1996.<sup>31</sup></p> <p><i>Reglamento General de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre</i> del 28 de enero de 1997. Establece normas para los conductores y propietarios de vehículos a motor y de tracción humana, mecánica o animal, así como peatones y pasajeros que utilicen o transiten por las vías públicas o privadas abiertas al tránsito y transporte terrestre en el país.</p>
Programas de prevención	<p>El art. 3 de la <i>Ley de Tránsito</i> establece la enseñanza obligatoria de las disposiciones fundamentales que regulan el tránsito, su señalización, el uso de las vías públicas y de los medios de transporte terrestre, en todos los establecimientos de educación públicos o privados del país, en sus niveles primario y secundario, de conformidad con los programas de estudio elaborados conjuntamente por el <i>Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre</i> y el <i>Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación</i>. Conforme al art. 44 de la <i>Ley</i>, la <i>Dirección Nacional de Tránsito</i> y la <i>Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas</i> realizarán periódicamente campañas masivas de educación para el tránsito y transporte terrestres, de acuerdo con los programas de estudio elaborados conjuntamente por el Consejo Nacional de Tránsito y el Ministerio de Educación, Cultura, Deportes y Recreación. Estas campañas también se harán extensivas al personal de las Fuerzas Armadas, previa coordinación con las autoridades militares pertinentes.</p>
Medidas de seguridad	<p>El <i>Reglamento de Tránsito</i> regula lo relativo a las autoridades de transporte (Título I) y a los conductores y licencias de conducir (Título II). Al respecto, para obtener una licencia de conducir será necesario someterse a exámenes médicos y psicotécnicos (art. 39 del Reglamento). Conforme al art. 34 de la <i>Ley de Tránsito y Transporte Terrestre</i>, para conducir vehículos a motor se requiere ser mayor de edad (18 años). No obstante, mediante permisos se podrá autorizar la conducción de vehículos motorizados a los menores, mayores de 16 años, si la persona que ejerce su patria potestad lo solicita por escrito y presenta una garantía bancaria. Los conductores pueden ser no profesionales (para motocicletas, ciclomotores y automóviles) o profesionales, para los que se requiere entrenamiento y tiempo de conducción previos. La norma se refiere también a peatones y pasajeros (Título III), escuelas e capacitación (Título IV), educación para el tránsito (Título V), matriculas de vehículos (Título VI), placas de identificación (Título VII) y revisión vehicular (Título VIII). Dicha revisión es anual y es requisito para el otorgamiento de la matrícula. La misma comprende el estado de funcionamiento del motor, frenos, embrague, sistema eléctrico, luces, caja de cambio, chasis, nivel de tolerancia de contaminación, llantas, equipos de emergencia (botiquín, herramientas, extintor de incendios y triángulos de seguridad) y cinturón de seguridad. Se prohíbe el uso de vidrios oscuros. El Título IX se refiere al transporte nacional (público de pasajeros, de carga, mixto y escolar). El Título XI prescribe sobre las normas de conducción, velocidades y estacionamiento. Al respecto, los conductores están obligados a utilizar las</p>

---

<sup>31</sup> Disponible en: [http://www.corpece.org.ec/documentos/leyes\\_ecuador/](http://www.corpece.org.ec/documentos/leyes_ecuador/)

dos manos, lo que tácitamente excluye la posibilidad de usar teléfonos celulares. Los conductores de motonetas y bicicletas deben usar casco y, en la noche, chalecos reflectantes (art. 128). Se establecen sanciones para los conductores de motocicletas, motonetas, bicimotos, tricar y cuatrimotor que no lleven correctamente sujeto a su cabeza el casco de seguridad, al igual que a su acompañante. El Título XII trata sobre el control de la contaminación y el ruido. En el Título XIII se incluyen disposiciones generales donde se hace referencia a que los vehículos deben tener cinturones de seguridad para los ocupantes.

#### Alcohol y otras sustancias

La Ley dispone al respecto que, sin perjuicio de las contempladas en el Código Penal, es circunstancia agravante cometer una infracción de tránsito en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas, o bajo la acción de estupefacientes o drogas psicotrópicas (art. 70). Quien condujere en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, drogas o sustancias estupefacientes cometerá una infracción considerada grave.

Conforme al art. 74, será reprimido con reclusión menor extraordinaria de seis a nueve años, revocatoria definitiva de la licencia para conducir vehículos motorizados y multa de diez a cuarenta salarios mínimos vitales generales, quien ocasionare daños conduciendo un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación bajo los efectos de bebidas alcohólicas, o bajo la acción de estupefacientes o sustancias psicotrópicas, del que resultaren muertas una o más personas. Conforme al art. 98 de la Ley, cuando producido un accidente de tránsito se presuma que quien lo causó se encontraba en estado de embriaguez, se procederá a realizar de inmediato el examen de alcoholemia. Para tal efecto, los agentes encargados del control del tránsito en las vías públicas portarán necesariamente un botiquín para la prueba de alcoholemia o cualquier aparato dosificador de medición. No obstante, si fuere posible efectuar de inmediato el examen de sangre y de orina en una clínica, hospital o cualquier otro establecimiento médico o laboratorio de análisis clínico, se preferirán estos exámenes. Si se sospecha que el causante del accidente de tránsito se halla en estado de intoxicación por haber ingerido drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas, se realizará también el correspondiente examen pericial por medio del *narcotex*, exámenes de sangre u orina o todos ellos juntos. El negarse a que se le practiquen dichos exámenes, se tendrá como indicio de hallarse en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de drogas estupefacientes o psicotrópicas. Los efectos alcohólicos o de intoxicación por el uso de drogas estupefacientes o psicotrópicas también podrán probarse por otros medios aceptados en la Ley.

#### Seguros

Seguro obligatorio

Conforme al art. 140 de la *Ley de Tránsito*, las compañías, empresas o cooperativas de transporte terrestre y los propietarios de vehículos a motor, sean de servicio masivo, de uso particular o del sector público, obligatoriamente contratarán un seguro de responsabilidad civil contra terceros, según el caso, con el objeto de cubrir los riesgos de posibles colisiones y atropellos por vehículos

e indemnizar por la muerte, las lesiones corporales causadas a las personas y los correspondientes gastos médicos, así como los daños materiales ocasionados a los bienes de terceros. Ningún vehículo podrá ser matriculado si su propietario no presenta el original del correspondiente contrato de seguro. Si el monto total de los daños y perjuicios causados por una infracción de tránsito no es cubierto por la respectiva póliza de seguro, el saldo correspondiente seguirá constituyendo responsabilidad civil del infractor.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No se encontraron mecanismos que cubran tales situaciones. En consecuencia, el propietario y conductor de un vehículo son responsables de indemnizar a la víctima o derechohabientes por los daños que le ocasionare. Si el responsable no tuviera medios o no fuera posible identificar al propietario o conductor del vehículo que causó el daño, la víctima deberá afrontar los gastos y su recuperación con su propio patrimonio.

### 1.1.9. El Salvador

Normas vigentes

*Decreto Legislativo No. 477* del 19 de octubre de 1995, Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

*Decreto Ejecutivo No. 61* de 1996, Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial. Los preceptos de la Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, y los del presente Reglamento, y las demás disposiciones que la desarrollen serán aplicables en todo el país y obligarán al acatamiento de parte de los Titulares y usuarios de las vías y sitios de uso público y aquellos de origen privado que se destinen al uso público.<sup>32</sup>

*Decreto Ejecutivo No. 35* del 14 de febrero de 2002, Reglamento General de Transporte Terrestre. El presente ordenamiento tiene por objeto regular los servicios de transporte terrestre de pasajeros, turismo, carga y servicios auxiliares y a la totalidad de las prestaciones de servicios de transporte colectivo por automotor de pasajeros por parte de personas naturales y jurídicas autorizadas que desarrollen dicha actividad.<sup>33</sup>

*Decreto No. 420* de 1967, Ley de Procedimientos Especiales sobre Accidentes de Tránsito.<sup>34</sup>

<sup>32</sup> Disponible en: <http://www.csj.gob.sv/leyes.nsf/d99c058e0c4c391306256a8400738426/644ccb3db8c091230625644f0067f976?OpenDocument&Highlight=0,transporte>

<sup>33</sup> Disponible en: <http://www.csj.gob.sv/leyes.nsf/d99c058e0c4c391306256a8400738426/eb9e7835ffbea91906256bb3005d8176?OpenDocument&Highlight=0,transporte>

<sup>34</sup> Disponible en: <http://www.asamblea.gob.sv/leyes/19670420.htm>

## Programas de prevención

El art. 190 del *Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial* dispone que se imparta la enseñanza de las normas, práctica y principios que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas, los medios de transporte y la formación de conciencia y hábitos de seguridad en el tránsito vehicular en los establecimientos educativos estatales y particulares.

El *Viceministerio de Transporte (VTM)* lleva adelante programas educativos en materia de prevención, entre ellos y en coordinación con el *Ministerio de Educación*, uno dedicado a niños que consiste en charlas en diferentes centros educativos, tanto públicos como privados, para orientar a los jóvenes sobre el daño que causa el alcohol y las drogas en la conducción y donde se explican los artículos de la Ley General de Tránsito, Terrestre y Seguridad vial y sus reglamentos.<sup>35</sup>

## Medidas de seguridad

El *Reglamento No. 35 de 2002* se refiere exclusivamente a aspectos vinculados al transporte público de pasajeros y establece en detalle las medidas de seguridad en la materia. Crea la Dirección General de Transporte Terrestre.

El *Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial* de 1996, reglamentario de la *Ley de Transporte*, regula lo relativo a organismos administrativos, administración de tránsito y matrículas de automotores (Título II). El art. 24 establece un examen, revisión y/o inspección técnica vehicular, en la que deben verificarse condiciones de seguridad como la coincidencia de los números del motor y chasis, modelo, color, número de asientos y tonelaje, mecanismos de dirección y control en estado de funcionamiento, aparatos indicadores agrupados en forma eficiente, sistema de frenos, pito eléctrico o mecánico, espejo retrovisor, limpiador de parabrisas y sistema de luces. Dicha revisión se realiza también en camiones, autobuses, motocicletas y triciclos. Si el resultado del examen fuere satisfactorio, la Dirección General de Tránsito extenderá la orden de matrícula, previa presentación del seguro obligatorio, procediendo posteriormente a la emisión de la Tarjeta de Circulación respectiva. El Reglamento se refiere también a las placas, características de los vehículos en general (medidas de seguridad como bocinas, luces, parachoques, espejos y cinturones). Al respecto, los vehículos, incluyendo los de alquiler y de carga, deben estar provistos de cinturones de seguridad para todos los ocupantes del asiento delantero del vehículo. Los ubicados en los asientos laterales delanteros deben tener tres puntos de apoyo, y los restantes pueden ser subabdominales. Los asientos delanteros deben estar provistos de apoya cabeza. Las bicicletas deben llevar en la parte delantera un dispositivo proyector de luz blanca o amarilla, y en la parte trasera un dispositivo que refleje o proyecte luz roja. Igualmente deben llevar dispositivos reflectantes en los rayos de las ruedas. El Reglamento regula también lo referente al registro y control de vehículos, Registro Público de Vehículos Automotores, vehículos del Estado, vehículos de carga y de transporte público. Se dispone la Revisión Vehicular que será periódica (dos veces al año para los vehículos de pasajeros y una vez al año para los automotores). El Título III se refiere a las normas de circulación: peatones, distancias, adelantamientos, cruces, paradas, estacionamiento, prioridades de paso, normas para ciclistas, motociclistas y vehículos de tracción humana o animal; restricciones a la circulación,

<sup>35</sup> Disponible en: <http://www.mop.gob.sv/manda.php>

vehículos con vía libre, lugares de estacionamiento y límites de velocidad. El Título VII se refiere a señales y signos de los agentes de tránsito. Para obtener una licencia de conducir es necesario un examen médico y de aptitudes físicas y psíquicas, aprobar debidamente los exámenes teórico, práctico y visual, y ser mayor de edad (18 años), salvo en el caso de obtención de una licencia juvenil (15 años). Para obtener matrícula para conducir vehículos pesados, hay que ser mayor de edad, y para transporte de pasajeros hay que tener por lo menos 21 años (art. 155-A). El Reglamento dispone también sobre prohibiciones y deberes para motoristas, en general, y aplicables a taxistas y ciclistas.

A los menores 2 años o niños cuyo peso no exceda de 15 kg debe proveerse una silla de seguridad debidamente sujeta por cinturones de seguridad (art. 183). Los menores de 12 años deben ir en los asientos traseros. Todos los vehículos deben de estar provistos de por lo menos un extintor de incendios y luces intermitentes o triángulos reflectantes. Finalmente, el Reglamento contiene normas sobre emisión de gases, uso de bocinas, prohibiciones, sanciones y multas. Los conductores de motocicletas de todo tipo y clase deberán usar un casco de seguridad debidamente colocado y sujetado, al igual que cualquier pasajero que transporten y se impone multa en caso de transgresión. No se encontraron normas que prohíban expresamente utilizar teléfonos celulares ni que establezcan un registro de colisiones y atropellos por vehículos.

#### Alcohol y otras sustancias

El art. 110 de la *Ley de Tránsito* y el art. 170. del *Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial* de 1996 prohíben a los conductores ingerir bebidas embriagantes u otros tóxicos enervantes mientras se encuentren manejando. El que contraviere esta disposición será castigado y considerado conductor temerario. La autoridad de tránsito que investigue a un conductor sospechoso de conducir bajo los efectos de licor o drogas, deberá tener una justificación razonable para suponer que la persona estaba conduciendo el vehículo automotor en ese estado. El conductor tendrá derecho a escoger el tipo de prueba dentro de las que técnicamente sean procedentes y se le deberá advertir que, en caso de negativa a realizar la prueba, se le podrá suspender el privilegio de operar el vehículo automotor. Los exámenes de sangre y orina podrán realizarse en cualquier centro de salud pública autorizado por el Ministerio de Salud. La prueba del aliento será administrada a través de alcosensores y otros dispositivos debidamente calibrados por las autoridades de tránsito adiestradas en su uso. Si el conductor se negara a realizar el examen y el resultado arrojara un exceso en los límites del alcohol en la sangre, la persona solo podrá presentar como prueba técnica de descargo el resultado de una prueba de sangre realizada dentro de los 30 minutos posteriores a la hora indicada en la esquila, por un profesional autorizado por el Ministerio de Salud. La autoridad está en la obligación de acompañarlo para realizar el examen. Si la concentración de alcohol en la sangre es menor a 50 mg de alcohol/100 ml de sangre (0,05%), se está en estado de sobriedad. Si la concentración del alcohol en la sangre es igual o mayor a 50 mg de alcohol/100 ml de sangre (0,05%) pero menor a 100 mg de alcohol/100 ml de sangre (0,10%), se está en estado preebriedad. Si la concentración de alcohol en la sangre es mayor a 100 mg de alcohol/100 ml de sangre (0,10%), se está en presencia de ebriedad. Conforme al art. 178, se presume la culpabilidad del pe-

atón que cruce las vías en lugar no permitido y del que transite bajo la influencia del alcohol, drogas o estupefacientes.

Seguros	Seguro obligatorio	El <i>Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial</i> de 1996 dispone en su art. 65 que los propietarios de vehículos deberán mantener vigente el Seguro Obligatorio para cubrir la responsabilidad civil por los daños ocasionados a terceros por colisiones y atropellos por vehículos. El Registro Público de Vehículos Automotores no inscribirá ni formalizará ninguna transferencia si no se comprueba que el Seguro Obligatorio está vigente. Cuando la cobertura del Seguro Obligatorio no alcanzare para la indemnización de daños a terceros, se podrá reclamar el excedente no cubierto por la vía judicial a las personas civilmente responsables.
	Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida	El art. 73 del <i>Reglamento</i> establece que, para el caso de un vehículo automotor cuya póliza se haya vencido y causare daños a terceros, los perjudicados o sus representantes podrán exigir judicialmente la indemnización a los civilmente responsables. No se encontraron disposiciones que otorguen compensación o ayuda a quien sufra daños por un vehículo dado a la fuga.

#### 1.1.10. Guatemala

Normas vigentes	<i>Decreto No. 136</i> de 1996, Ley de Tránsito. <i>Acuerdo Gubernativo No. 273</i> de 1998, Reglamento de Tránsito. El Reglamento tiene por objeto normar lo relativo al tránsito de peatones y vehículos automotores terrestres en las vías públicas del territorio nacional. El Ministerio de la Gobernación podrá bajo ciertas circunstancias trasladar a las municipalidades la administración de la competencia de tránsito (art. 5).
Programas de prevención	El <i>Decreto No. 136</i> , dispone que compete al <i>Departamento de Tránsito de la Dirección General de la Policía Nacional del Ministerio de Gobernación</i> , diseñar, dirigir y coordinar el plan y sistema de educación vial. El Capítulo X de dicha norma establece que el mencionado organismo implementará y coordinará con entidades públicas y privadas, políticas, programas y proyectos de educación vial de carácter nacional, regional, departamental o municipal, general o especial, cuyos elementos se incorporarán a los planes educativos formales e informales así como a la capacitación superior.
Medidas de seguridad	El <i>Reglamento de Tránsito</i> dispone en su Título II lo relativo a clasificación de vehículos, autorizaciones para circular (tarjeta de circulación y placas), equipamiento básico de vehículos, incluyendo motonetas y bicicletas, las que deben tener una luz reflectante trasera y luz delantera. Los automotores deben contar

con bocina, espejo retrovisor, parabrisa y limpiaparabrisas, cinturón de seguridad en asientos delanteros —y es obligatorio el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros en el caso de que el rodado cuente con ellos—, llanta de repuesto y herramientas para su cambio, silenciador, velocímetro y luces, incluyendo triángulo reflectante. El Título III dispone que para conducir es necesario ser mayor de edad (18 años), salvo mayores de 16 años con autorización. Para conducir camiones hay que tener 23 años, 21 años para conducir automóviles de hasta 3,5 toneladas pudiendo recibir remuneración y 18 años sin recibir remuneración. Se debe también aprobar un examen de visión y teórico práctico (no especifica la necesidad de un examen psicofísico). El Título IV trata de las normas de comportamiento en la circulación y prohíbe que los conductores usen auriculares conectados a aparatos de sonidos, teléfonos, radios o comunicadores, salvo que para operarlos no sea necesario utilizar las manos. Contiene también normas ambientales, disposiciones sobre el transporte de pasajeros, carga y conducción de animales en la vía pública. El Capítulo V se refiere a los peatones, ciclistas, transporte colectivo y de carga, y señalización. Dispone excepciones para el uso de cinturón de seguridad (art. 92). Los motociclistas deben llevar casco. El Capítulo XII versa sobre comportamiento en accidentes. El Título V trata sobre la circulación de vehículos, uso de calzadas y carriles, velocidades, prioridad de paso, intersecciones, incorporación a la circulación, cambios de direcciones, adelantamientos, paradas y estacionamientos, cruces de ferrocarril, utilización de luces y advertencia de maniobras. El Título VI dispone multas para numerosas situaciones, entre ellas por no utilizar casco protector o cinturón de seguridad, y fija los procedimientos en caso de infracción. Las normas estudiadas no se refieren a un registro de colisiones y atropellos por vehículos de tránsito, necesidad de una inspección periódica de los vehículos ni transporte de menores en asientos traseros.

Alcohol y otras sustancias

El Capítulo XI del Título V dispone que mientras se lleven a cabo las pruebas de alcoholemia y/o influencia de drogas estupefacientes o sustancias psicotrópicas y si estas resultan positivas, la autoridad de tránsito deberá retener la licencia de conducir y la tarjeta de circulación, consignar el vehículo y detener al conductor. El *Decreto No. 273* de 2001, reforma el art. 171 del *Código Penal* y dispone que en caso de homicidio culposo cometido al manejar un vehículo bajo la influencia de alcohol, drogas tóxicas o estupefacientes, se impondrá el doble de la pena que le correspondería al autor en caso de no existir dicha circunstancia. Si se trata de lesiones culposas bajo las mismas circunstancias, se impondrá multa al responsable. Dispone también sanciones para conductores de transporte colectivo que conduzcan bajo la influencia de sustancias.

Seguros

Seguro obligatorio

El Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA) está contemplado en el art. 29 del *Decreto No. 136 de 1996*, Ley de Tránsito. Todo propietario de vehículo deberá contratar, como mínimo, un seguro de responsabilidad civil contra terceros y ocupantes. El Reglamento no regula lo relativo a dicho seguro.



Los *Acuerdos Gubernativos Nos. 265-2001 y 392-2001* disponen que todo propietario de medio de transporte extraurbano de pasajeros que preste servicios en el país debe contratar y mantener vigente un seguro de accidentes de tránsito para indemnizar por muerte o lesiones a las personas que, viajando en el autobús o vehículo dedicado al transporte terrestre extraurbano de personas, sufran algún siniestro. El seguro por accidentes de tránsito cubre, con topes máximos, supuestos de muerte, incapacidad e invalidez.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No se encontraron normas que amparen a las víctimas de daños cuando no es posible identificar al vehículo que los causare. La reparación del daño causado por vehículo no asegurado o con póliza vencida, es responsabilidad solidaria del propietario y el conductor.

#### 1.1.11. Haití

Normas vigentes	No se tuvo acceso a la legislación de tránsito.	
Programas de prevención	No se tuvo acceso a la legislación de tránsito.	
Medidas de seguridad	No se tuvo acceso a la legislación de tránsito.	
Alcohol y otras sustancias	El <i>Decreto 12 de 1978</i> organiza y mejora el sistema de inspección de vehículos. La misma será obligatoria para todos los vehículos que circulen por la vía pública. El Servicio de Inspección de Vehículos esta a cargo de la realización y la regulación de lo relativo a las inspecciones.	
	No se tuvo acceso a otra legislación de tránsito.	
Seguros	Seguro obligatorio	No se obtuvo información.
	Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida	No se obtuvo información.

## 1.1.12. Honduras

---

Normas vigentes	<i>Decreto Ley No. 117</i> de 1958, Reglamento General de Tránsito. Actualmente se está trabajando en un anteproyecto de Ley de Tránsito cuya redacción está a cargo del Ministerio de Seguridad.	
Programas de prevención	El <i>Decreto Ley No. 117</i> no hace referencia al tema.	
Medidas de seguridad	El <i>Decreto Ley No. 117</i> dispone que para obtener licencia de conducir será necesario ser mayor de 18 años, tener buena conducta, no haber sido detenido por ebriedad, poseer instrucción elemental, reunir condiciones físicas y mentales apropiadas, y haber aprobado un examen teórico y práctico. El Decreto no legisla lo referido a medidas de seguridad, límites de velocidad, adelantamientos o cruces, registro de colisiones y atropellos por vehículos, requisitos para conducir motocicletas y bicicletas.	
Alcohol y otras sustancias	El <i>Reglamento de Tránsito</i> establece como requisito para obtener la licencia de conducir que el solicitante no haya sido detenido por ebriedad. Dispone también en su art. 5 que se le suspenderá su licencia a todo conductor sorprendido manejando en estado de ebriedad o bajo el efecto de drogas estupefacientes, aún cuando no causare daños,. La Ley de Penalización de la Embriaguez Habitual, <i>Decreto No. 100 de 2000</i> , autoriza a la Policía Nacional a practicar pruebas de alcoholemia a los conductores. Si la prueba es positiva, se puede prohibir al conductor la circulación por no más de tres horas y se le impondrá una multa y suspensión de la licencia.	
Seguros	Seguro obligatorio	No se encontraron normas que establezcan un seguro obligatorio. El <i>Reglamento General de Tránsito</i> dispone que todos los conductores deberán rendir una fianza para responder por los daños que pudieran ocasionar a la propiedad y a las personas y por las multas que les fueran impuestas (art. 3).
	Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida	No se encontraron disposiciones al respecto. El art. 11 del <i>Reglamento General de Tránsito</i> establece que el conductor de un vehículo es responsable de los daños y perjuicios que se deriven de un hecho dañoso ocurrido por su culpa. El dueño de un vehículo que permitiere que lo conduzca una persona que carece de licencia y todos aquellos que bajo cualquier título exploten vehículos dedicados al transporte remunerado de personas o de carga, son solidariamente responsables con el conductor de los daños de que este sea culpable.

---

## 1.1.13. México

Normas vigentes	<p><i>Ley de Transporte del Distrito Federal</i> de 1995.<sup>36</sup></p> <p><i>Reglamento de Tránsito del Distrito Federal</i> del 30 de noviembre de 1999. Reglamenta la anterior.<sup>37</sup></p> <p>Reglamento de Tránsito en Carreteras Federales.<sup>38</sup></p> <p>Las normas que rigen el tránsito en México son de carácter local. Cada Estado cuenta con sus propias normas de tránsito. Los Estados pueden convenir normas de vigilancia y control con la Federación. La aplicación de dichas normas compete a las autoridades estatales y municipales en las respectivas esferas de su competencia. El Reglamento de Tránsito del Distrito Federal tiene por objeto establecer las normas relativas a la seguridad vial de los menores, personas en edad avanzada, personas con discapacidad y peatones en general, así como la de conductores y pasajeros, en su tránsito por la vía pública del Distrito Federal.</p>
Programas de prevención	<p>Las autoridades competentes deben llevar a cabo en forma permanente campañas, programas y cursos de seguridad y educación vial (arts. 17 a 21 del Reglamento).</p> <p>La <i>Secretaría de Comunicaciones y Transportes</i> tiene a su cargo programas de prevención y seguridad vial.<sup>39</sup></p> <p>Desde 1997 existe el <i>Comité Nacional de Prevención de Accidentes</i> (CONAPREA), que tiene por objeto establecer una estrategia de coordinación de esfuerzos de diferentes organizaciones públicas y privadas interesadas en reducir la ocurrencia de colisiones y atropellos por vehículos en la Red Carretera Federal.</p>
Medidas de seguridad	<p>La <i>Ley</i> y el <i>Reglamento de Tránsito</i> se refieren en general a la circulación peatonal, protección de escolares, personas discapacitadas, programas de educación vial, regulación, inspección y vigilancia, licencias y permisos de conducir. Para obtener licencias de conducir es necesario ser mayor de edad (18 años), aprobar un examen teórico práctico y declarar bajo protesta de decir verdad que se encuentra físicamente apto para la conducción. Para conducir vehículos de pasajeros se debe contar con tres años de licencia para conducir automotores y la aprobación de los exámenes psicométricos y de no ingestión de sustancias. Se dispone de un control vehicular que incluye alta y baja de vehículos, automotores nuevos y usados, tarjeta de circulación, reposición de calcomanía de circulación permanente, de placas de matrícula y cambio de propietario. El Reglamento contiene disposiciones sobre emisiones, colisiones y atropellos por vehículos y responsabilidad civil, vialidad, tránsito y normas de circulación. En este sentido, se dispone sobre velocidades, adelantamientos, sentidos de circu-</p>

<sup>36</sup> Disponible en: [http://www.asambleadf.gob.mx/princip/E-06\\_t.htm](http://www.asambleadf.gob.mx/princip/E-06_t.htm)

<sup>37</sup> Disponible en: <http://www.df.gob.mx/leyes/regtran/index.html>

<sup>38</sup> Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/>

<sup>39</sup> Disponible en: <http://www.sct.gob.mx/>

lación y estacionamiento. Regula con respecto a luces, llantas, llanta de reemplazo, herramientas para su cambio y espejos retrovisores. Dispone normas sobre circulación de vehículos de carga y pasajeros, de bicicletas y motocicletas. Los motociclistas así como los acompañantes deben llevar prendas reflectantes, y usar casco y anteojos protectores. El Reglamento se refiere también al transporte de sustancias tóxicas y a procedimientos, sanciones y medios de impugnación. En lo relativo a medidas de seguridad incluye normas de circulación, vías, velocidades, intersecciones, adelantamientos y estacionamiento (arts. 65 a 72). Prescribe sobre luces, vidrios polarizados, obstáculos en la conducción, remolques y llantas (arts. 73 al 81). Contempla también lo relativo a la circulación de bicicletas, motocicletas y similares (arts. 86 a 91). El art. 82 dispone que los conductores de vehículos deben colocarse y ajustarse el cinturón de seguridad. Los menores de 5 años deben viajar en los asientos traseros de los vehículos, cuando este cuente con ellos. El art. 82 prohíbe a los conductores utilizar audífonos y teléfonos celulares u otros objetos o bienes que imposibiliten la conducción del vehículo. El Registro Público de Transporte se integra al Registro de Infracciones, Sanciones y Delitos (art. 69 de la Ley de Transporte). Existe una revisión vehicular definida como la inspección física de las unidades, equipamiento auxiliar e infraestructura de los servicios de transporte público y privado, a fin de comprobar el cumplimiento de las disposiciones en materia de equipo, aditamentos, sistemas y, en general, las condiciones de operación y especificaciones técnicas para la óptima prestación del servicio. No se contemplan inspecciones técnicas periódicas para automotores.

#### Alcohol y otras sustancias

Los conductores de vehículos que muestren síntomas de conducir en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes, estupefacientes o sustancias psicotrópicas o tóxicas, quedan obligados a someterse a las pruebas para la detección del grado de intoxicación que determine el médico del Juzgado Cívico ante el cual sean presentados. Los agentes de tránsito podrán detener la marcha de un vehículo cuando la Seguridad Pública lo establezca y llevar a cabo programas de control y prevención de la ingestión de alcohol u otras sustancias. Ninguna persona podrá conducir vehículos por la vía pública si tiene una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0,8 gr/l o una cantidad de alcohol en aire espirado superior a 0,4 ml/l. Cuando se trate de vehículos de carga ligera, sus conductores no deberán conducir con una cantidad de alcohol en la sangre superior a 0,5 gr/l o un índice de alcohol en aire espirado superior a 0,25 mg/l (arts. 99 y 100 del Reglamento). Conforme al art. 59 del Reglamento, los agentes remitirán a depósito a aquellos vehículos conducidos por personas que se encuentren en estado de ebriedad o bajo el influjo de enervantes, estupefacientes o sustancias tóxicas o psicotrópicas.

#### Seguros

##### Seguro obligatorio

Existe el Seguro Único de Vehículos Automotores (SUVA) establecido por el art. 66 de la *Ley de Transporte* del Distrito Federal y el art. 47 del *Reglamento*. Los vehículos matriculados en el Distrito Federal deben contar con una póliza de seguro que cubra los daños y perjuicios que puedan causarse a la persona o patrimonio de

terceros. Conforme a las normas mencionadas, el SUVA debió entrar en vigencia el 1 de julio de 1998 con carácter obligatorio para todos los vehículos con placas del Distrito Federal, incluidas las motocicletas. Sin embargo su vigencia se pospuso hasta el 1 de enero de 2002 y, a partir de allí, indefinidamente.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No existe un fondo solidario u otro recurso que cubra los daños ocasionados por conductores que no cuenten con seguro o se den a la fuga. Los conductores no asegurados responden por los daños que causen con su propio patrimonio.

#### 1.1.14. Nicaragua

Normas vigentes

*Decreto No. 164* de 1986, Ley General de Transporte.

*Decreto No. 49* de 1993. Régimen de Circulación de Vehículos.

*Decreto No. 32* de 1994, Reglamenta el Decreto No. 49 de 1993 sobre Régimen de Circulación de Vehículos. Tiene por objeto establecer las disposiciones normativas para el control de vehículos de todos los usos, inscripción, venta, distribución y entrega de placas, calcomanías y licencia de circulación con la correspondiente recaudación que esto conlleva.

*Decreto Ejecutivo No. 84* de 1999, Actualización de Sanciones de Tránsito. Es parte de una serie de normas que periódicamente actualiza multas.

*Decreto Ejecutivo No. 62* de 1993, reglamentario del Decreto No. 49 de 1993: Régimen de Circulación Vehicular.<sup>40</sup>

La *Nueva Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito* fue aprobada por la Asamblea Legislativa el 26 de junio de 2002. La misma intenta unificar y modernizar la legislación en la materia y entrará en vigencia dos meses después que sea sancionada por el Ejecutivo.<sup>41</sup>

Programas de prevención

La *Policía Nacional de Tránsito* lleva adelante programas de capacitación en la materia. La *Nueva Ley* introducirá la seguridad vial y de tránsito en los planes de estudio de las escuelas.

<sup>40</sup> Disponible en: <http://www.asamblea.gob.ni/>

<sup>41</sup> Solo se mencionan aspectos de dicha norma ya que no entrará en vigencia hasta que no sea promulgada y publicada.

## Medidas de seguridad

El *Reglamento sobre el Régimen de Circulación Vehicular* dispone que, para poder circular, los automotores deben estar inscriptos en el Registro de Propiedad Vehicular, portar licencia de circulación, placas de matrícula y permiso de circulación debidamente autorizado por la Dirección General de Aduana, Dirección General de Tránsito, y Ministerio de Construcción y Transporte en su caso. Deben también cumplir los requisitos mínimos de seguridad de vehículos que al efecto establezcan las autoridades de tránsito (art. 29). Lo relativo al Registro Automotor está normado en el *Decreto No. 253* de 1980. El Registro está a cargo del Ministerio del Interior y tiene como funciones inscribir vehículos, realizar inspecciones técnicas a todo vehículo que circule en el territorio nacional y a los que se importen con el fin de comprobar sus condiciones de comodidad, seguridad e higiene para circular, y así determinar sus límites y posibilidades de servicio y uso. Le compete también otorgar la licencia de circulación y las placas, y retirarlas cuando corresponda. Se deben anotar en el registro con carácter obligatorio las nuevas inscripciones, los traspasos de propiedad, los cambios de motores, de carrocería, colores, tonelage, domicilio y otros aspectos que se determinen.

El otorgamiento y regulación de licencias de conducir está a cargo del *Departamento de Licencias de la Policía de Tránsito*. Las mismas son de categoría ordinaria y profesional.

No se encontraron normas sobre la existencia de un registro de colisiones y atropellos por vehículos, aunque la Unidad de Análisis de la Dirección de Tránsito de la Policía Nacional está a cargo de llevar estadísticas de colisiones y atropellos por vehículos. Tampoco se localizaron disposiciones relativas a conducta de peatones, tránsito de motocicletas y bicicletas, uso de cinturón de seguridad y transporte de menores, ni requisitos específicos de seguridad vehicular como frenos, luces, límites de velocidad, adelantamientos, cruces y asuntos similares, excepto por lo que disponen las normas que establecen multas por infracciones. En este sentido, el *Decreto Ejecutivo No. 84* de 1999 establece multas a quienes conduzcan sin licencia, con las luces apagadas, con las puertas abiertas, incumpliendo señales de tránsito, sin guardar distancias, con exceso de velocidad, sin respetar las normas sobre adelantamientos y giros, por conducir vehículos en mal estado mecánico, con exceso de pasajeros y carga, y obstruyendo el tránsito. Fija multas también a los motociclistas que no usen casco.

Al entrar en vigencia, la *Nueva Ley* modificará la tabla de multas por infracciones que cometan los conductores de vehículos automotores, incluyendo conducir con exceso de velocidad y provocar accidentes y darse a la fuga. Regulará también el uso y categoría de las licencias de conducir y las velocidades máximas permitidas. Asimismo creará un fondo para señalización vial que será administrado por el Consejo Nacional de Seguridad y Educación Vial dirigido por el Ministerio de Gobernación con participación del Ministerio de Transporte e Infraestructura, los transportistas y sectores interesados en el tema. La *Nueva Ley* establece nuevas infracciones, entre ellas por no conducir con cinturón de seguridad, llevar niños en los asientos delanteros y hablar por teléfono celular mientras se conduce. Dispone que todo vehículo no automotor que circule en

las vías públicas por las noches (bicicletas, carretones, etc.) y que no disponga de luces, deberá utilizar señales o cintas reflectantes al frente y atrás que lo haga visible o detectable. Reglamenta también lo relativo a velocidades.

Alcohol y otras sustancias

El *Decreto Ejecutivo No. 84* de 1999 establece multas a quienes conduzcan en estado de ebriedad y con aliento alcohólico, pero sin estar en estado de ebriedad.

Al entrar en vigencia, la *Nueva Ley* modificará la tabla de multas por infracciones que cometan los conductores de vehículos automotores, incluyendo conducir en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas. Autoriza también el uso de alcoholímetros.

Seguros

Seguro obligatorio

El *Decreto No. 26* de 1996 dispone que uno de los requisitos para obtener licencia de conducir es contar con seguro obligatorio para responder por daños contra terceros.

La *Nueva Ley* establecerá un seguro obligatorio para los propietarios de vehículos, quienes deben tener asegurados los mismos por daños a terceros. La *Ley* establece la posibilidad de que los gremios del transporte establezcan sus empresas aseguradoras bajo la supervisión de la Superintendencia de Bancos.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

En caso de que el conductor no cuente con seguro, responderá por los daños con su propio patrimonio. No existe recurso para resarcir a la víctima cuando el autor no tiene recursos o se ha dado a la fuga siendo imposible su identificación.

### 1.1.15. Panamá

Normas vigentes

*Ley No. 14* de 1993, regula el Transporte Público de Pasajeros.

*Decreto Ejecutivo No. 160* de 1993, Reglamento de Tránsito Vehicular. El Decreto regula el uso de las vías de circulación en todo el territorio nacional y es de aplicación a todos los vehículos, aparatos, personas y animales sueltos o conducidos en rebaño.

*Decreto Ejecutivo No. 116* de 1997 sobre sistemas de luces, señales luminosas y acústicas.

*Ley No. 34* de 1999, crea la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre de Panamá (ATTT).

*Ley No. 47* de 2001 sobre estándares de seguridad.

**Programas de prevención**

*El Reglamento de Tránsito* crea el *Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial*. El mismo actuará como ente consultor de la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (DNNTT) y está integrado por representantes de numerosos sectores, entre ellos el Director de Operaciones de la Policía Nacional, el Director Nacional de Tránsito y representantes del Ministerio de Educación, de los transportistas y de la Asociación Panameña de Escuelas de Manejo, entre otros. Entre sus funciones se encuentran ser ente consultor en materia de seguridad de tránsito, estructurar planes de seguridad vial para someterlos a consideración del Ministerio de Educación y desarrollar actividades y seminarios en la materia.

La *Ley 34 de 1999* establece entre las funciones de la ATTT el diseño de programas y campañas educativas dirigidos a transportistas y usuarios, coordinados con otras entidades a través de las escuelas de educación vial reguladas por la Autoridad.

La *Dirección de Operaciones de Tránsito de la Policía Nacional de Panamá* lleva adelante un programa de educación vial mediante el dictado de seminarios y charlas en entidades estatales y privadas sobre la prevención de colisiones y manejo defensivo.<sup>42</sup>

**Medidas de seguridad**

*El Reglamento de Tránsito* dispone que los vehículos deben estar inscriptos en el *Registro Nacional de Vehículos Motorizados* (art. 4) y solo se inscribirán aquellos examinados por la DNNTT o por talleres debidamente autorizados, siempre que cumplan con los requisitos de funcionamiento, sanidad y seguridad (art. 6). Se disponen revisiones periódicas (art. 6). Los requisitos de seguridad deben ser establecidos por Resolución de la DNNTT. El Reglamento se refiere también al transporte de sustancias peligrosas, circulación de animales y sistemas de iluminación. Los vehículos de tracción animal deben tener material reflectante y las bicicletas y motocicletas deberán también contar con luces. Los conductores están obligados a prestar primeros auxilios y el conductor y quien viaje en el asiento delantero deben usar cinturón de seguridad. Establece normas de conductas para ciclistas y motociclistas. Los conductores de motocicletas y la persona que los acompañe deben utilizar casco protector (art. 58). Se prohíbe el uso de aparatos de sonido que impidan escuchar ruidos ambientales. Regula lo relativo a la conducta de peatones (Capítulo XII), normas generales de circulación (Capítulo XIII), velocidades (Capítulo IX), responsabilidad civil y procedimientos por accidentes de tránsito (capítulos XI y XI). La norma analizada no hace referencia expresa a los requisitos para obtener licencia para conducir. Lo relativo a la licencias de conducir está a cargo del *Departamento de Licencias de la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre*. Para la licencia de transporte no comercial o comercial liviano se debe ser mayor de 18 años y para la licencia de transporte comercial, mayor de 25 años, aprobar un examen teórico práctico y presentar una examen de glucosa y tipo de sangre. Para obtener la licencia comercial por primera vez, se debe presentar además un certificado médico de

<sup>42</sup> Disponible en: <http://www.adap.com.pa/revisado.html>



buena salud, récord policial no mayor de tres meses, certificado negativo de drogas comprobado, certificación psiquiátrica y certificación de aprobación de curso de capacitación en una escuela de manejo. La norma bajo análisis no hace referencia al transporte de menores ni al uso de teléfono celular; tampoco contempla un registro de colisiones y atropellos por vehículos.

El *Decreto Ejecutivo No. 116 de 1997* contiene normas sobre sistemas de luces, señales luminosas y acústicas.

La *Ley No. 47 de 2001* dispone que todo vehículo público o privado, de carga o pasajeros, debe llevar adherida en su carrocería láminas o cintas reflectantes.

Alcohol y otras sustancias

El art. 59 del *Reglamento de Tránsito* prohíbe conducir vehículos después de haber ingerido, fumado, aspirado, sido inyectado o recibido por cualquier medio sustancias que alteren las condiciones psíquicas o físicas del conductor conforme a la lista de sustancias que elabore la ATTT. El Capítulo X define estado de embriaguez o intoxicación y determina las pruebas que puede realizarse. La negativa del conductor o peatones a realizar los exámenes correspondientes constituye un grave indicio en contra. Se establecen multas. La norma no fija los niveles de alcohol en sangre permitidos.

Seguros

Seguro obligatorio

El art. 106 del *Reglamento de Tránsito* establece que todo propietario de vehículo está obligado a mantener vigente un seguro de responsabilidad civil frente a terceros por el monto mínimo establecido por la Superintendencia de Seguros y Reaseguros y la DNTTT. El Ministerio de Comercio e Industrias debe emitir la reglamentación correspondiente.

La *Ley No. 14 de 1993* establece que todo vehículo de transporte terrestre público que circule en el territorio nacional debe tener un seguro obligatorio por daños y lesiones a terceras personas (responsabilidad civil).

El Seguro Obligatorio existe así desde 1993, pero aún no ha sido implementado.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

En caso de que el vehículo involucrado en una colisión no contara con seguro, el conductor y el propietario responden con su patrimonio. (art. 104 del *Reglamento de Tránsito*). No se identificó un mecanismo para resarcir a la víctima cuando el causante del accidente no tuviera recursos o se hubiera dado a la fuga siendo imposible su identificación.

### 1.1.16. Paraguay

Normas vigentes	<p><i>Decreto No. 22.094 de 1947</i>, Reglamento General de Tránsito Caminero.<sup>43</sup> El uso de caminos públicos trabajados o mejorados se rige por las disposiciones de este Reglamento. Su cumplimiento corresponde a todo usuario de los caminos, transeúntes, conductor o propietario de vehículos o animales, así como a todo propietario, locatario y ocupante de predios linderos de los caminos. Las municipalidades de la República podrán adoptar, conforme a este Reglamento, las disposiciones necesarias en lo que respecta al ejido urbano.</p> <p><i>Decreto No. 21.674 de 1998</i>: reglamenta la <i>Ley No. 608 de 1995</i> que crea el Sistema de Matriculación y la Cédula del Automotor.<sup>44</sup></p> <p><i>Decreto No. 1.216 de 1993</i>: establece la actualización de la Reglamentación para la expedición de licencias de conducir automotores.<sup>45</sup></p> <p><i>Decreto No. 7.885 de 2000</i>: dispone la obligatoriedad del control médico previo de las personas que deseen obtener licencias para conducir.<sup>46</sup></p> <p><i>Ley No. 1.590 de 2000</i>: regula el Sistema Nacional de Transporte.<sup>47</sup></p>
Programas de prevención	<p>Conforme a la <i>Ley No. 1.590</i>, la <i>Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA)</i> tiene entre sus funciones impulsar la capacitación del personal afectado al transporte y a la educación vial.</p> <p>El <i>Departamento de Educación Vial de la Municipalidad de Asunción</i> tiene a su cargo campañas de concientización vial en las escuelas.</p> <p>La <i>Dirección de Control y Seguridad de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones</i> publicó en 1999 el <i>Manual del Conductor</i> con el fin de brindar consejos a los conductores y evitar colisiones.<sup>48</sup></p>
Medidas de seguridad	<p>El <i>Reglamento General de Tránsito</i> regula lo relativo a la obtención de licencias de conducir. Al respecto, los conductores particulares, profesionales, mecánicos y de motocicletas deben tener 18 años y poseer aptitudes físico-psíquicas certificadas por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. El <i>Decreto No. 1.216 de 1993</i> exige que se acredite poseer conocimientos sobre las reglas y señales de tránsito nacional e internacional para ciertos tipos de licencias, pero no habla de un examen teórico o práctico. El <i>Decreto No. 7.885 de 2000</i> establece la obligatoriedad del control médico previo de las personas que deseen obtener licencias para conducir vehículos terrestres, en las dependencias habilitadas por el Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social (reglamenta el art. 65 del Código Sanitario). La norma se refiere también a las dimensiones de vehículos,</p>

<sup>43</sup> Disponible en: <http://www.opaci.org.py/asistencia/leyes/Decreto22094.doc>

<sup>44</sup> Disponible en: <http://www.opaci.org.py/asistencia/leyes/Decreto21674.doc>

<sup>45</sup> Disponible en: <http://www.opaci.org.py/asistencia/leyes/Decreto1216.doc>

<sup>46</sup> Disponible en: <http://www.opaci.org.py/asistencia/leyes/Decreto7885.doc>

<sup>47</sup> Disponible en: <http://www.opaci.org.py/asistencia/leyes/Ley1590.doc>

<sup>48</sup> Disponible en: <http://www.mopc.gov.py/>

equipos, llantas, características técnicas, identificación de vehículos, inscripción y expedición de patentes, permiso de conducción, circulación local e internacional de vehículos, tránsito de peatones, velocidades, tránsito en carreteras, tránsito de ganado, surtidores y estaciones de servicios, protección de los caminos, abandono de vehículos en la vía pública, operaciones de carga y descarga, servicios de ómnibus y chapas de matrículas, y establece penalidades. El Capítulo II regula lo relativo a las características que deben tener los vehículos, como frenos, bocinas, espejo retrovisor, parabrisas, características de construcción de las carrocerías y peso bruto de los automotores. El Capítulo VI se refiere a las luces que deben llevar los vehículos, incluyendo a motocicletas, bicicletas (llevarán por lo menos un faro encendido que haga visible un espacio mínimo de 50 metros) y remolques. El Capítulo IX trata de la circulación de vehículos, incluyendo vías de circulación y cruces, adelantamientos, distancias entre vehículos, prioridades de paso, ingreso y salida de carreteras, vehículos detenidos, procedimientos en caso de colisiones y atropellos por vehículos, y transporte de materiales peligrosos. El Capítulo XI se refiere a la circulación de peatones y el XII establece velocidades apropiadas. El Capítulo XIII prescribe sobre la protección de los caminos, remoción de señales y obstrucciones. El *Decreto No. 21.674* de 1998, reglamentario de la *Ley No. 608* de 1995, establece el Registro de Automotores dependiente de la Dirección General de los Registros Públicos, que se encarga de todo lo relativo a la inscripción, otorgamiento de la cédula que identifica la propiedad, condiciones del vehículo y patentamiento. La *Ley No. 1.590* de 2000 regula el Sistema Nacional de Transporte y crea la Dirección Nacional de Transporte (DINATRAN), la Secretaría Metropolitana de Transporte (SMT) y la Secretaría de Transporte del Área Metropolitana de Asunción (SETAMA), que tiene por objeto establecer y administrar políticas y regulaciones comunes e integrales de tránsito y transporte para los municipios y gobernaciones que la integran. La SETAMA se encarga de otorgar y cancelar concesiones de explotación de servicios públicos de transporte, y reglamentar y controlar el funcionamiento de las escuelas de conducción de vehículos en general, regular, proveer y cancelar los servicios de revisión técnica para la habilitación e inhabilitación de la circulación de todos los vehículos, impulsar la capacitación del personal afectado al transporte y la educación de tránsito del público, coordinar planes, programas, proyectos y la acción de las municipalidades y de las gobernaciones en todo lo concerniente los criterios de otorgamientos, retención, y cancelación de licencias de conducir, entre otras cuestiones. Respecto a la revisión técnica vehicular, la misma es obligatoria y periódica para vehículos de transporte de pasajeros, camiones, camionetas y automotores de carga de menos de 3.500 toneladas y puede ser efectuada en talleres habilitados al efecto (*Decreto No. 3.340* de 1999). No se encontraron normas que hagan obligatorio el uso de cinturón de seguridad ni que establezcan un registro de accidentes de tránsito.

Alcohol y otras sustancias

El art. 5 del *Reglamento* dispone que está prohibido conducir por los caminos públicos cualquier clase de vehículos o animales a toda persona, tenga o no licencia para el efecto, que se halle en estado de embriaguez o bajo la influencia de estupefacientes. En caso de comprobarse que un conductor de vehículo o

animales se encuentra en uno u otro estado, deberá darse cuenta de inmediato a la autoridad policial a fin de que se lo detenga y se lo someta a la acción correspondiente. El Capítulo XX establece multas a quienes conduzca en estado de ebriedad o bajo la influencia de estupefacientes. No se encontraron normas respecto a la utilización de detectores de niveles de alcohol en conductores.

Seguros	Seguro obligatorio	El <i>Reglamento de Tránsito</i> no contempla la contratación de un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que causen daños.
	Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida	No se encontraron mecanismos que contemplen dichas situaciones. En consecuencia, el propietario y conductor de un vehículo son responsables de indemnizar a la víctima o derechohabientes por los daños que ocasionen. Si el responsable no tuviera medios o no fuera posible identificar al propietario o conductor del vehículo que causó el siniestro, la víctima deberá afrontar los gastos y su recuperación con su propio patrimonio.

### 1.1.17. Perú

Normas vigentes	<p><i>Decreto Legislativo No. 420</i>, de 1987, Código de Tránsito y Seguridad Vial.<sup>49</sup> El Código de Tránsito rige para todo el territorio nacional y regula la circulación de personas, animales y vehículos en las vías públicas y en las vías privadas abiertas al tránsito. Las municipalidades provinciales regulan el tránsito en sus respectivas jurisdicciones ciñéndose a lo dispuesto en el código.</p> <p><i>Ley No. 27.181</i> de 1999, Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre.<sup>50</sup></p> <p><i>Decreto Supremo No. 033-2001-MTC</i>, Reglamento General de Tránsito.<sup>51</sup></p>
Programas de prevención	<p>El <i>Código de Tránsito</i> establece en los arts. 134 a 137 que se dispondrán asignaturas de educación vial en los programas de estudio de educación primaria y secundaria, y se trabajará programas en la materia. Fija los requisitos de los establecimientos de enseñanza de conducción.</p> <p>El <i>Consejo Nacional de Seguridad Vial (CNSV)</i> está integrado por el <i>Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción</i> (ente rector), el <i>Ministerio de Educación</i>, el <i>Ministerio de Salud</i> y el <i>Ministerio Interior</i>. El objetivo principal del CNSV es promover y coordinar las acciones vinculadas a la seguridad vial en el Perú, convocando para ello no solo a instituciones del sector público, sino también a organismos privados y no gubernamentales.<sup>52</sup></p>

<sup>49</sup> Disponible en: <http://www.leyes.congreso.gob.pe/Imágenes/Codigos/2100801++.pdf>

<sup>50</sup> Disponible en: <http://www.asesor.com.pe/teleley/179139.htm>

<sup>51</sup> Disponible en: <http://www.elcomercioperu.com.pe/servicios/html/transito.pdf>

<sup>52</sup> Disponible en: <http://www.mtc.gob.pe/Transportes/CNSV/index.html>

Medidas de seguridad	<p>El <i>Código de Tránsito</i> y el <i>Reglamento de Tránsito</i> contemplan numerosas medidas de seguridad. Se incluye lo relativo a vías públicas: mantenimiento, uso y responsabilidad (arts. 8 a 20 del Código), conservación y zonas de seguridad (arts. 22 a 26 del Código) y señalización vial (arts. 28 a 69 del Código). Se legisla también lo referente a vehículos: disposiciones generales, clasificación y condiciones técnicas. Entre estas se dispone una revisión técnica obligatoria y periódica. Se menciona la obligatoriedad de que los vehículos cuenten con parachoques, guardafango, limpiaparabrisas, sistema retrovisor, bocinas, vidrios de seguridad, elementos refractantes, suspensión, cubiertas y sistemas de iluminación. El <i>Reglamento</i> profundiza en dichas condiciones técnicas. Así, el art. 253 dispone que los automotores y camionetas deben llevar cinturones de seguridad que deben ser usados por el conductor y los pasajeros, así como cabezales en los asientos delanteros y posteriores. Su falta se considera una infracción grave. No se encontraron normas relativas al transporte de menores. Se disponen también normas sobre usuarios de vías públicas, conductores de vehículos mayores y menores, licencias de conducir, normas aplicables a peatones y capacitación. (arts. 101 a 137). Para obtener una licencia de conducir se requiere tener 18 años, certificado de aptitud psicosomática (autos y motocicletas) y aprobar un examen de manejo. Para transporte de carga y pasajeros se requiere tener 21 o 23 años y aprobar cursos especiales. El <i>Reglamento</i> dispone también normas de circulación y velocidades y, entre las normas de seguridad, establece lo relativo a distancias, adelantamiento, giros, uso de luces, derecho de paso, detención y estacionamiento. Prescribe también el uso obligatorio de cascos para los motociclistas. Las bicicletas deben contar con cinta refractante trasera y delantera (art., 250). Se establece el Registro Vehicular. Al respecto, todo vehículo debe estar inscripto y contar con placas y tarjeta de identificación vehicular. Dispone luego infracciones de tránsito, procedimientos y sanciones. El art. 87 del <i>Reglamento</i> establece que no se podrá utilizar teléfonos si ello implica dejar de conducir con ambas manos. La infracción a esta norma se considera grave. No se encontraron normas referidas a un registro de colisiones y atropellos por vehículos.</p>	
Alcohol y otras sustancias	<p>Conforme al art. 87 del <i>Reglamento General de Tránsito</i>, está prohibido conducir bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas, estimulantes o disolventes y se debe dejar de conducir ante signos de cansancio. La infracción a esta norma se considera muy grave. El art. 94 dispone que los conductores deben someterse a las pruebas que los efectivos de la Policía Nacional le soliciten para determinar si conducen en estado de ebriedad o bajo la influencia de drogas, estupefacientes u otros tóxicos. Su negativa sienta presunción legal en contra. El art. 274 del <i>Código Penal</i>, impone sanciones de hasta cuatro años de pena privativa de la libertad a quienes causaren daños a otros manejando en estado de ebriedad.</p>	
Seguros	Seguro obligatorio	<p>El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) fue establecido por el <i>Código de Transporte</i> y está regulado por la <i>Ley General de Transporte y Tránsito Terrestre</i> No. 27.181 de 1999, el <i>Reglamento Nacional de Responsabi-</i></p>

lidad Civil y Seguros Obligatorios por Accidente de Tránsito y el Decreto Supremo No. 049-2000-MTC. El SOAT cubre supuestos de muerte y lesiones corporales sufridas por las personas, sean ocupantes o terceros no ocupantes del vehículo, como consecuencia de un accidente de tránsito. No incluye daños materiales. Todo conductor debe llevar el certificado único de SOAT y se impone multa y retención de vehículo en caso de incumplimiento. La responsabilidad del conductor no es determinante para la aplicación del SOAT. Su entrada en vigencia se dispuso a partir del 1 de julio de 2002.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No existe un mecanismo al respecto. En tal sentido, la víctima de daños causados por un vehículo no asegurado y cuyo responsable no cuente con recursos para resarcir por daños o que se haya dado a la fuga y no sea identificado debe asumir por su cuenta los daños materiales y su recuperación física y psicológica.

#### 1.1.18. República Dominicana

Normas vigentes	<p><i>Ley No. 241</i> de 1967 de Tránsito de Vehículos de Motor.</p> <p><i>Ley No. 222</i> del año 1967, que establece un sistema de señalamiento del tránsito en las vías públicas del país.</p> <p><i>Ley No. 114</i> de 1999, que modifica la <i>Ley No. 241</i>.<sup>53</sup></p>
Programas de prevención	<p>La <i>Autoridad Metropolitana de Transporte (AMET)</i> tiene entre sus funciones promover programas de prevención de accidentes a consecuencia del tránsito vehicular.<sup>54</sup></p>
Medidas de seguridad	<p>La <i>Ley No. 241</i> regula todo lo relativo al registro y matriculación de los vehículos de motor, expedición de licencias de conducir, colisiones de vehículos, disposiciones sobre tránsito y seguridad de vehículos, conductores, pasajeros y peatones, equipos, dimensiones y carga de los vehículos, regulación del transporte público, urbano e interurbano, procedimientos ante los tribunales por violación a la ley, reglamentación de las escuelas para conductores, alquiler de vehículos y uso de la vía pública. La <i>Dirección General de Tránsito Terrestre</i> se encarga de lo relativo a la emisión de licencias de conducir. Al respecto se debe aprobar un examen práctico de manejo y la edad mínima es de 18 años. Los mayores de 16 años podrán ser autorizados por su padre, madre o tutor. Se requiere examen médico para extranjeros que soliciten la licencia dominicana y</p>

<sup>53</sup> Disponible en: <http://www.suprema.gov.do/novedades/sentencias/ley114-99.htm>

<sup>54</sup> Disponible en: <http://www.amet.gov.do/>

para el carnet de aprendizaje. Es obligatorio el uso de casco para el conductor de motocicleta y acompañante.

*Ley sobre Tránsito de Bicicletas No. 3.388* de 1952 no contiene normas que hagan obligatorio el uso de casco.

El *Decreto No. 17.554* de 2002 dispone que los vehículos importados deben contar con cinturones de seguridad originales en todos los asientos, apoya cabezas y parabrisa inastillable. La *Ley No. 114* de 1999, modificatoria de la *Ley No. 241*, prescribe el uso obligatorio de cinturones de seguridad para quienes viajen en los asientos delanteros y que los menores de 8 años deben ser transportados en los asientos traseros. Dispone multas por incumplimiento. Establece también regulaciones sobre los mecanismos de dirección y uso de parachoques, y que se dictará prisión preventiva a los responsables de causar daños cuando conduzcan sin contar con póliza de seguro obligatorio, sin licencia, que abandonen a sus víctimas o hayan manejado en forma temeraria o con exceso de velocidad. La *Unidad de Inspección de Vehículos de Motor* se encarga de efectuar revisiones periódicas a los vehículos.

No se localizaron normas que consagren la existencia de un registro de colisiones y atropellos por vehículos. En julio de 2001, el Senado de la República convirtió en ley un proyecto mediante el cual se prohíbe el uso de teléfonos celulares mientras se esté conduciendo un vehículo de motor en las vías públicas y establece multas.

Entre las normas que intentan modernizar y completar la *Ley No. 241*, se menciona el *Reglamento No. 3.301* del año 1977, que establece las licencias especiales para ciclomotores, el *Reglamento No. 674* del año 1975, para el establecimiento y operación de escuelas para enseñar a manejar vehículos de motor y el *Reglamento No. 156* del año 1970, sobre dimensiones, peso y carga de los vehículos autorizados a transitar por las vías públicas.

Alcohol y otras sustancias

La *Ley No. 114* de 1999 dispone que se dictará prisión preventiva a los responsables de causar daños cuando estos se encuentren bajo los efectos de bebidas embriagantes o sustancias estupefacientes debidamente comprobadas por certificación médico legal. No se encontraron disposiciones referidas al uso de detectores de alcohol.

Seguros

Seguro obligatorio

Existe un seguro obligatorio regulado por la *Ley No. 4.117* del año 1955 sobre daños ocasionados por vehículos de motor, con modificaciones introducidas en los años 1955, 1960 y 1964. Cubre daños a terceros y a la propiedad ajena. Todo propietario o poseedor de un vehículo de motor que circule por las vías terrestres del país está obligado a proveerse de una póliza de seguro que cubra la responsabilidad civil en casos de daños causados por el vehículo a terceras personas o a la propiedad. El seguro cubre lesión o muerte a más de una persona, riesgos del conductor, lesión o muerte a más de un pasajero y fianza judicial.

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No se prevé un mecanismo al respecto. Si el daño es causado por un vehículo no asegurado, el conductor o el propietario son responsables solidarios por los daños. Si este carece de recursos o no se identifica al vehículo causante de la colisión, la víctima no recibe resarcimiento alguno. Conforme a la nueva Ley de Seguridad Social (*Ley No. 87* de 2001), el Seguro Familiar de Salud no cubrirá los costos de atención derivada de lesiones causadas a consecuencia del tránsito vehicular. Ellos serán cargados al seguro obligatorio de vehículo de motor o, en su defecto, al causante responsable del mismo.

### 1.1.19. Uruguay

Normas vigentes

*Decreto No. 118* de 1984, Reglamento General de Circulación Vial.<sup>55</sup> El Poder Ejecutivo, por intermedio del Ministerio de Transporte y Obras Públicas, reglamenta el tránsito en toda vía del territorio nacional librada al uso público. Las administraciones municipales, dentro de sus respectivas jurisdicciones, establecerán las normas de tránsito complementarias y particulares a las fijadas por el Poder Ejecutivo de conformidad con lo establecido en el Reglamento. Los municipios reglamentan en detalle lo referido al tránsito; por ejemplo, la Ordenanza General de Tránsito de Montevideo.<sup>56</sup>

*Ley No. 16.585* de 22 de setiembre de 1994, reforma y completa el decreto anterior.<sup>57</sup>

Programas de prevención

*Ley No. 17.452* de 2002, declara al año 2002 como Año de la Educación Vial.<sup>58</sup>

*Ley No. 16.585* del 22 de setiembre 1994, regula lo relativo a la educación vial y crea y establece las funciones de la *Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito*. La misma está integrada por delegados del *Ministerio de Transporte y Obras Públicas*, que la preside, *Ministerio de Salud Pública*, *Ministerio del Interior*, *Ministerio de Educación y Cultura*, *Intendencia Municipal de Montevideo*, *Congreso Nacional de Intendentes*, *Bancos de Seguros del Estado*, *Cámara de Transporte del Uruguay* y *Federación Obrera del Transporte*.<sup>59</sup>

El Ministerio del Interior lleva adelante campañas de seguridad vial.<sup>60</sup>

Medidas de seguridad

En materia de seguridad, el *Reglamento Nacional de Circulación Vial* dispone normas para el uso de la vía pública y sobre conductores, inclusive obligaciones y habilitación para conducir. Las licencias son expedidas en las municipa-

<sup>55</sup> Disponible en: [http://marcopolo.clearinghouse.gub.uy/gttu/RNCV\\_Decreto\\_118\\_84.doc](http://marcopolo.clearinghouse.gub.uy/gttu/RNCV_Decreto_118_84.doc)

<sup>56</sup> Disponible en: <http://www.montevideo.gub.uy/transito/indice.htm>

<sup>57</sup> Disponible en: <http://www.parlamento.gub.uy/Leyes/Ley16585.htm>

<sup>58</sup> Disponible en: <http://www.parlamento.gub.uy/Leyes/Ley17452.htm>

<sup>59</sup> Disponible en: <http://www.parlamento.gub.uy/Leyes/Ley16585.htm>

<sup>60</sup> Disponible en: [http://www.minterior.gub.uy/prevencion/vial/index\\_vial.htm](http://www.minterior.gub.uy/prevencion/vial/index_vial.htm)



lidades y para su obtención se requiere tener 18 años. Para conducir vehículos de hasta 18 pasajeros y camiones livianos se debe contar con 19 años, para camiones sin límite de carga 21 años, taxímetros 21 años, micros y camiones con remolque 23 años, motonetas 18 años y ciclomotores 16 años. La norma nacional no menciona lo relativo a exámenes psicofísicos, pero establece que cada intendencia municipal podrá exigir los exámenes complementarios que considere convenientes. Se establece la obligatoriedad del examen práctico de manejo. En relación con los vehículos, establece normas con respecto a sus dimensiones, luces, refractantes, frenos, bocinas y otros elementos. Contiene disposiciones sobre circulación peatonal y vehicular, incluyendo velocidades, adelantamientos, preferencias de paso, giros, detenciones, cambios de senda, estacionamiento, cruces de vías férreas, vehículos de emergencia, vehículos de dos ruedas y transporte de cargas. Se refiere también a la circulación de animales y el Capítulo VII trata sobre la señalización. Regula también con respecto a las perturbaciones del tránsito, procedimientos en caso de colisiones y atropellos por vehículos, y establece sanciones. El art. 21.3, inciso a) dispone el uso del casco protector reglamentario para el conductor y el eventual acompañante de motocicletas, motonetas y ciclomotores debiendo llevar los ojos protegidos. Las bicicletas llevarán en la parte trasera, como mínimo, un dispositivo reflectante de color rojo. El *Decreto No. 121* de 1989 dispone que es obligatorio el uso de cinturón de seguridad para quienes viajen en los asientos delanteros de vehículos de más de dos ruedas y que los niños menores de 12 años deben viajar en los asientos traseros. El art. 27.25 establece que el Ministerio de Transporte y Obras Públicas organizará el Registro Nacional Único de Conductores, Vehículos, Infracciones e Infractores conforme a lo establecido por la *Ley No. 16.585*. La norma nacional no contempla una inspección vehicular, pero sí está regulada a nivel municipal.

#### Alcohol y otras sustancias

La *Ley No. 16.585* dispone que los funcionarios del Ministerio del Interior especialmente habilitados y después de ser debidamente capacitados, podrán investigar a cualquier persona que conduzca un vehículo en zonas urbanas, suburbanas o rurales del territorio nacional por la eventual presencia y concentración de alcohol u otras drogas en su organismo a través de procedimientos de espirometría. La negativa supone presunción de culpabilidad. El conductor que fuera hallado conduciendo en trasgresión de los límites indicados en el art. 24 (concentración de alcohol en la sangre superior a 8dg de alcohol/l de sangre o su equivalente en términos de espirometría) se le retendrá la libreta de conductor y se le aplicará, en caso de tratarse de una primera infracción, una suspensión de dicha habilitación para conducir de seis meses a un año y, en caso de reincidencia, se extenderá dicha sanción hasta el término de dos años. En caso de nueva reincidencia, podrá cancelarse la libreta de conductor. El *Reglamento de Circulación* dispone sanciones en la materia y establece en el art. 4 que los conductores deberán en todo momento, hallarse física y psíquicamente aptos para conducir de modo seguro y eficiente. En particular, queda prohibido conducir vehículos de cualquier clase o animales en estado de ebriedad o bajo los efectos de drogas o de cualquier psicofármaco que pueda inhibir o incapacitar, aun en forma transitoria, para conducir con seguridad. El *Decreto No. 121*

de 1989 adopta normas autorizando a las autoridades a utilizar procedimientos de espirometría.

Seguros	<p>Seguro obligatorio</p> <p>Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida</p>	<p>No existe en el Uruguay un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generen daños.</p> <p>Los conductores contratan voluntariamente seguros de automotores cuyas pólizas son variables. En caso de que el causante de la colisión no tenga el vehículo asegurado, es responsable por los daños y perjuicios que hubiera provocado. En caso de que el mismo no tenga medios o que el vehículo responsable se hubiera dado a la fuga, no existe un mecanismo de compensación para las víctimas o derechohabientes.</p>
---------	---	---

### 1.1.20. Venezuela

Normas vigentes	<p><i>Ley de Tránsito Terrestre</i> de 1996.<sup>61</sup> La Ley regula todo lo relacionado con el tránsito terrestre por vías públicas y privadas destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas por leyes especiales.</p> <p><i>Reglamento de la Ley de Tránsito</i> de 1998.<sup>62</sup></p>
Programas de prevención	<p>Conforme al art. 2 de la <i>Ley de Tránsito</i>, el Ejecutivo Nacional por medio de el <i>Ministerio de Transporte y Comunicaciones</i> y el <i>Ministerio de Educación</i>, los Estados y municipios, auspiciará la enseñanza de las reglas generales del tránsito, la conveniencia de su observancia y el desarrollo de programas permanentes de educación y seguridad vial. El art. 40 dispone que el Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. A tal efecto, los organismos competentes incluirán en los programas de educación básica, media, diversificada, profesional y superior, las asignaturas relacionadas con estas materias.</p> <p>El <i>Sistema Nacional de Seguridad Vial</i> se dirige a sentar las bases para consolidar proyectos programas y planes en materia de educación, seguridad y prevención de colisiones y atropellos por vehículos.<sup>63</sup></p>
Medidas de seguridad	<p>En relación con los aspectos de seguridad, la <i>Ley de Tránsito</i> establece las obligaciones y derechos de los conductores, normas de circulación vehicular, licencias de conducción y edad mínima para conducir. Al respecto, es necesario poseer condiciones físicas y psicológicas, aprobar un curso y examen y tener 18 años. Los mayores de 16 pueden obtener matrícula con autorización paterna. Para vehículos de pasajeros y camiones la edad mínima exigida es de 21 años.</p>

<sup>61</sup> Disponible en: [http://www.analitica.com/bitbliblioteca/congreso\\_venezuela/ley\\_transito.asp](http://www.analitica.com/bitbliblioteca/congreso_venezuela/ley_transito.asp)

<sup>62</sup> Disponible en: <http://www.platino.gov.ve/setra/reglamento.htm>

<sup>63</sup> Disponible en: <http://www.platino.gov.ve/setra/seguri.htm>

Entre las obligaciones impuestas a los conductores por el art. 15 se menciona: portar un certificado médico y psicológico en los casos que determine el reglamento, hallarse en estado físico y psíquico para conducir correctamente, llevar debidamente colocado el cinturón de seguridad, velar porque los demás ocupantes del vehículo cumplan este requisito y para que quienes no hayan cumplido 10 años de edad ocupen los asientos traseros, salvo aquellos niños que sean transportados en asientos especiales en la parte delantera del mismo. El *Reglamento* detalla los dispositivos de seguridad para vehículos de tracción humana, animal, motocicletas y automóviles, incluyendo luces, parabrisas, bocinas, silenciadores, frenos, espejos retrovisores y materiales reflectantes. El conductor de motocicleta así como su acompañante deberán utilizar casco de seguridad y deberá usar además anteojos o casco integral con visera. Las bicicletas son consideradas vehículos de tracción humana y deben llevar material reflectante. El Título V del *Reglamento* profundiza en lo referido a las normas de circulación y dispone la revisión técnica periódica de vehículos y el modo, condiciones y oportunidades en que esta debe realizarse (art. 233). Regula también lo relativo al comportamiento de peatones, adelantamientos, cruces, medidas de seguridad en casos de trabajos que afecten la circulación, tiempo de conducción y descanso, medidas de seguridad como bocinas, luces y elementos reflectantes. Las autoridades administrativas del tránsito deben velar por la utilización, preservación y mantenimiento de los elementos funcionales de las carreteras. No se encontraron norma que incluyan una prohibición expresa con respecto al uso de teléfonos celulares durante la conducción. Existe el Registro Nacional de Vehículos, el Registro Nacional de Conductores y el Registro Nacional de Estacionamientos. Conforme al art. 103 del Reglamento, el Registro Nacional de Conductores deberá contar con un registro actualizado que llevará además las estadísticas de accidentes en los cuales ha estado involucrado un determinado conductor.

Alcohol y otras sustancias

El *Reglamento de Tránsito* en su art. 55 prescribe que se presume, salvo prueba en contrario, que es culpable el conductor que en el momento del hecho se encontrase bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o que condujese con exceso de velocidad. A dicho conductor se le practicará el examen toxicológico correspondiente, el cual podrá ser omitido en caso de utilización de pruebas e instrumentos científicos por parte de la autoridad competente al momento de levantar el siniestro. En caso de que se haya provocado la muerte de una persona y cuando la negligencia del conductor sea agravada por ingestión de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes, psicotrópicas o por exceso de velocidad, le será revocada la licencia y quedará inhabilitado por diez (10) años para obtener nueva licencia. (art. 102). Se prohíbe la publicidad en las vías públicas que estimule a consumir bebidas alcohólicas.

Seguros

Seguro obligatorio

Conforme a la *Ley de Tránsito Terrestre*, todo propietario de vehículo debe contratar un seguro de responsabilidad civil válido para indemnizar por los daños materiales ocasionados a terceros por el vehículo asegurado y hasta los límites señalados en la póliza. La responsabili-

dad civil del asegurado solo obligará a la compañía cuando exista la culpabilidad o responsabilidad del asegurado o del conductor. En caso de responsabilidad civil ante pasajeros, la cobertura es para las posibles lesiones que se cause a las personas que se encuentren dentro del vehículo que ha padecido el siniestro. Si hay varios perjudicados y el total de las indemnizaciones debidas por los propietarios excede la suma asegurada, los derechos de aquellos contra el asegurador se dividirán proporcionalmente hasta la concurrencia de esta suma.

La *Providencia No. 1.536* de 1998 de la Superintendencia de Seguros aprueba con carácter general y uniforme la tarifa y las condiciones generales de la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos.<sup>64</sup>

Recursos para casos de siniestros ocasionados por vehículos no identificados, no asegurados o con póliza de seguro vencida

No se encontraron normas que amparen a la víctima de un vehículo no identificado o que no cuente con seguro.

Conforme al art. 61 de la *Ley de Tránsito*, en ningún caso le podrán ser opuestas a la víctima o a sus causahabientes las excepciones que pudiera tener el asegurador contra el asegurado. El asegurador podrá repetir contra el asegurado en ciertos casos, como cuando no haya pagado la prima convenida, cuando los daños reclamados hayan sido causados intencionalmente por el asegurado o con su complicidad, y cuando hubiere causado el daño conduciendo el vehículo a exceso de velocidad, bajo los efectos de bebidas alcohólicas o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas.

## 1.2. NORMAS SOBRE LA PREVENCIÓN DE CAÍDAS DE ADULTOS MAYORES, Y PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE CAÍDAS, QUEMADURAS Y AHOGAMIENTOS

### 1.2.1. Argentina

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

No existe una legislación nacional que habilite, controle y acredite a los establecimientos geriátricos. Ello significa que el control de dichas instituciones depende de las jurisdicciones locales. En la ciudad de Buenos Aires, por ejemplo, se está trabajando en un proyecto de ley en la materia, ya que la normativa vigente dispone que los establecimientos geriátricos privados solo deben garantizar condiciones edilicias aplicables a locales comerciales.

<sup>64</sup> Disponible en: <http://www.platino.gov.ve/sudeseg/go5254.html>

Normas sobre la prevención de ahogamientos	Los requisitos sanitarios y de seguridad y la habilitación e inspección de piscinas están regulados a nivel local. Por ejemplo, la Provincia de Buenos Aires, por <i>Ley No. 10.217</i> , delega en los municipios de la Provincia la habilitación, contralor y fiscalización del funcionamiento de los natatorios y piletas de natación de carácter público, semipúblico y comerciales que se encuentren situados en el ámbito de jurisdicción de las respectivas comunas. <sup>65</sup>
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	Existe un programa con un componente orientado a prevenir lesiones en personas de la tercera edad. El mismo está desarrollado por la Subsecretaría de la Tercera Edad del Ministerio de Desarrollo Social y Medio Ambiente. Se trata del Programa Nacional de Cuidados Domiciliarios que tiene entre sus objetivos brindar apoyo domiciliario con el fin de facilitar la superación de situaciones de riesgo. <sup>66</sup> El Ministerio de Salud de la Nación desarrolla un plan de prevención de lesiones no intencionales y violencias en la infancia, y colisiones y atropellos por vehículos. <sup>67</sup> No se encontraron programas oficiales específicos sobre prevención de quemaduras y ahogamientos.

### 1.2.2. Bolivia

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	Existe un proyecto de Ley del Anciano y Adulto Mayor elaborado por el Viceministerio de Asuntos de Género, Generacionales y de Familia. El mismo plantea la conformación de la Dirección Nacional del Anciano, cuyo principal objetivo es formular una política social de asistencia al adulto mayor. No se encontraron normas aplicables a la habilitación y condiciones edilicias para hogares de adultos mayores.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se encontraron normas
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	La Comisión Nacional para el Adulto Mayor de Bolivia ha elaborado el Plan Nacional sobre el Envejecimiento. <sup>68</sup> Sus objetivos incluyen el desarrollo de políticas públicas, planes y programas estratégicos y el fortalecimiento de las organizaciones de la tercera edad. No fue posible ubicar planes específicos relacionados con la prevención de lesiones por caídas, quemaduras o ahogamientos.

<sup>65</sup> Texto completo disponible en: <http://www.gob.gba.gov.ar/legislacion/legislacion/l-10217.html>

<sup>66</sup> Disponible en: <http://www.desarrollosocial.gov.ar/>

<sup>67</sup> Disponible en: [http://www.msal.gov.ar/html/site/prog\\_DPPS6.asp](http://www.msal.gov.ar/html/site/prog_DPPS6.asp)

<sup>68</sup> Discurso del Embajador Extraordinario y Plenipotenciario de la República de Bolivia en España ante la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, Madrid, España, 11 de abril de 2002 (disponible en: <http://www.un.org/ageing/coverage/boliviaS.htm>).

### 1.2.3. Brasil

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

La Política Nacional para la Persona de Edad (*Política Nacional do Idoso*), creada por la *Ley 8.842* de 1994, está reglamentada por el *Decreto No. 1.948* de 1996.<sup>69</sup> El *Decreto No. 4.227* de 2002 crea el Consejo Nacional de los Derechos de Personas de Edad.<sup>70</sup> El *Decreto No. 1.948* dispone que corresponde al Ministerio de Planeamiento, por intermedio de la Secretaría de Política Urbana, establecer normas para eliminar barreras arquitectónicas y urbanas para la población mayor. Corresponde al Ministerio de Salud elaborar las disposiciones aplicables a los servicios geriátricos hospitalarios e instituciones geriátricas y gestionar su implementación. La *Portaria No. GM 810* de 1989 del Ministerio de Salud aprueba normas y patrones para el funcionamiento de casas de reposo, clínicas geriátricas y otras instituciones dedicadas a la atención de los adultos mayores en el territorio nacional. Contiene disposiciones sobre las características arquitectónicas de las mismas de manera que faciliten la circulación de personas para evitar lesiones.<sup>71</sup>

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se cuenta con una norma general en la materia y cada municipio se encarga de la habilitación de piscinas y reglamenta sus condiciones de seguridad, por ejemplo, la *Ley No. 4.179* de 1998 del municipio de Itapetininga<sup>72</sup> o el *Decreto No. 13.166* de 1979 que aprueba la Norma Técnica Especial (NTE) Relativa a Piscinas en Río de Janeiro.<sup>73</sup>

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

En el marco de la Política Nacional para la Persona de Edad de Brasil, se elaboran programas orientados a los adultos mayores (*Ley No. 8.842* del 4 de enero de 1994).<sup>74</sup> No se encontraron programas de prevención de lesiones a nivel nacional; sin embargo, algunos ministerios de salud de los estados implementan programas en la materia.

### 1.2.4. Chile

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

Existe un proyecto de ley que crea el Servicio Nacional del Adulto Mayor como servicio público. Su función será velar por la plena integración de este grupo a la sociedad, su protección ante el abandono e indigencia, y el ejercicio de los derechos que la Constitución y las leyes le reconocen. El Servicio será el encargado de proponer las políticas destinadas a lograr la integración familiar y social efectiva de los adultos mayores, y la solución de los problemas que los afectan.<sup>75</sup> El *Decreto No. 2.061* de 1994 del Ministerio de Salud aprueba la reglamentación de establecimientos de larga estadía para adultos mayores, casas de reposo,

<sup>69</sup> Disponible en: [http://www.mj.gov.br/sedh/dpdh/gpdh/ddh\\_proj\\_idosos\\_lei.htm](http://www.mj.gov.br/sedh/dpdh/gpdh/ddh_proj_idosos_lei.htm)

<sup>70</sup> Disponible en: <http://www21.brinkster.com/angnet/arq01/cndiatosexec.doc>

<sup>71</sup> Disponible en: [http://www.cremesp.org.br/administra/deptos/def/html/Portaria\\_810-89.htm](http://www.cremesp.org.br/administra/deptos/def/html/Portaria_810-89.htm)

<sup>72</sup> Disponible en: [http://www.camaraitapetininga.sp.gov.br/leis\\_gerais/lei\\_4179.htm](http://www.camaraitapetininga.sp.gov.br/leis_gerais/lei_4179.htm)

<sup>73</sup> Disponible en: [http://www.apm.org.br/site1/previdencia/prev\\_lei.htm](http://www.apm.org.br/site1/previdencia/prev_lei.htm)

<sup>74</sup> Disponible en: <http://www.ufrgs.br/3idade/lei8842.html>

<sup>75</sup> Texto del proyecto disponible en: <http://www.senado.cl/>

hogares de ancianos, asilos, hospicios y similares. Contiene normas sobre las características físicas y arquitectónicas, fija las funciones del Ministerio de Salud en la materia y establece un instructivo de requisitos mínimos para solicitar su autorización sanitaria.<sup>76</sup>

Normas sobre la prevención de ahogamientos

El *Decreto No. 327* de 1977, Reglamento para el Funcionamiento y Seguridad de Piscinas es aplicable tanto a aquellas instalaciones de uso privado como a las públicas.<sup>77</sup> La disposición fija requisitos sanitarios e introduce ciertas medidas de seguridad; por ejemplo, establece que las superficies de las instalaciones deben ser de buena adherencia, que debe señalarse la profundidad de la piscina, establece las características de trampolines y asideros, prohíbe el ingreso de bañistas cuando la piscina no está llena y fija normas sobre iluminación y ventilación. Dispone también que las piscinas de uso público deben tener personal entrenado para la vigilancia y el salvamento, y regula lo relativo a primeros auxilios y procedimientos en casos de emergencia. El Servicio Nacional de Salud está cargo de la habilitación e inspección de las piscinas incluidas en el alcance de la Ley.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El Ministerio de Salud tiene a su cargo los Programas para la Salud del Adulto. En ese marco, ha editado la Serie de Guías Médicas Para la Prevención y Manejo de las Caídas del Adulto Mayor.<sup>78</sup> El Ministerio desarrolla también el Programa de Salud del Niño, pero no se enfoca específicamente en la prevención de lesiones por quemaduras, caídas o ahogamientos.

### 1.2.5. Colombia

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

Las normas principales referidas a la protección del adulto mayor son la *Ley No. 79* de 1975 y el *Decreto No. 2.011* de 1976, que organiza la protección nacional de la ancianidad. No se localizaron disposiciones sobre accesibilidad para la población adulta mayor.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se encontraron normas.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El *Decreto No. 731* de 1995 crea la Comisión Tripartita de Concertación para el Desarrollo de Programas para la Tercera Edad. El *Decreto No. 2.226* de 1996 asigna al Ministerio de Salud la dirección, orientación, vigilancia y ejecución de los planes y programas que en el campo de la salud se relacionen con la tercera edad, indigentes, minusválidos y discapacitados. No se encontraron programas específicos en la materia.

<sup>76</sup> Disponible en: <http://www.ssvsa.cl/asilos.htm>

<sup>77</sup> Texto completo disponible en: [http://www.sesma.cl/reglamento/pagina\\_1.htm](http://www.sesma.cl/reglamento/pagina_1.htm)

<sup>78</sup> Disponible en: <http://www.minsal.cl/>

### 1.2.6. Costa Rica

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

La *Ley Integral para la Persona Adulta Mayor*, promulgada en 1999, regula lo relativo a los derechos de los adultos mayores y crea el Consejo Nacional de la Persona Adulta Mayor.<sup>79</sup> Corresponde al Ministerio de Salud el control técnico de todas las instituciones públicas y privadas que realicen acciones de salud en todas sus formas, entre las que se señalan los hogares de ancianos, de cuya regulación y supervisión es responsable dicho Ministerio. La *Ley General de Salud*, que regula el otorgamiento del permiso de funcionamiento con un enfoque ambientalista e infraestructural, establece las condiciones sanitarias y de seguridad que garantizan la salud y el bienestar de los habitantes. El *Decreto No. 29.679-S* de 2001 contiene normas para la habilitación de los establecimientos de atención integral a las personas adultas mayores.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

*Decreto Ejecutivo No. 26.671-S*, Reglamento sobre Manejo de Piscinas Públicas.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El Plan Nacional 1999–2004 del Ministerio de Salud de Costa Rica incluye entre sus acciones estratégicas programas dirigidos a adultos mayores referidos a nutrición, atención integral de salud y calidad de vida.<sup>80</sup> No se encontraron acciones referidas a la prevención de lesiones y lo propio cabe afirmar respecto a la prevención de caídas, ahogamientos y quemaduras.

### 1.2.7. Cuba

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

No se encontraron normas sobre accesibilidad para la población adulta mayor o habilitación de hogares para la tercera edad.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se encontraron normas.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

Entre los denominados Programas Priorizados del Ministerio de Salud, existe uno dedicado a la prevención de lesiones. El mismo se divide en nueve puntos entre los que se destaca lo relativo a lesiones de niños en el hogar, colisiones y atropellos por vehículos, prevención comunitaria, y alcoholismo y sumersión.<sup>81</sup> El Ministerio de Salud lleva adelante el Programa Integral de Atención al Adulto Mayor que comprende tres

<sup>79</sup> Texto completo disponible en: <http://www.racsaco.cr/asamblea/ley/leyes/l-7935.doc>

<sup>80</sup> Disponible en: [http://www.netsalud.sa.cr/ms/plan\\_nac/](http://www.netsalud.sa.cr/ms/plan_nac/)

<sup>81</sup> Disponible en: <http://www.sld.cu/instituciones/fcm10octubre/programa.htm>



subprogramas: Atención Comunitaria, Atención Institucional y Atención Hospitalaria.<sup>82</sup> El Ministerio de Educación desarrolla el Programa Nacional de Acción sobre los Accidentes en Menores de 20 Años, con el fin de contribuir a la disminución de la mortalidad mediante acciones de promoción, prevención, protección y recuperación. Se incluye el incremento de la educación vial de peatones, pasajeros y conductores.<sup>83</sup>

### 1.2.8. Ecuador

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	Existe una serie de instrumentos legales de protección a los adultos mayores como la <i>Ley Especial del Anciano No. 127</i> , publicada el 6 de noviembre de 1991, el Reglamento General de Aplicación de la Ley del Anciano expedido mediante <i>Decreto Ejecutivo No. 3.477</i> del 17 de abril de 1992 y la última reforma a la <i>Ley del Anciano</i> en materia económica <i>No. 71</i> , publicada el 11 de noviembre de 1994. El <i>Decreto Ejecutivo No. 1.669</i> del 11 de marzo de 1986 contiene el Reglamento de Funcionamiento de los llamados centros gerontológicos-geriátricos. El Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social (IESS), se encarga del manejo y funcionamiento de dichos establecimientos públicos y privados.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se localizaron normas.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	La Dirección Nacional de Gerontología implementa programas para mejorar las condiciones de las personas de la tercera edad. <sup>84</sup> El Estado es el ejecutor de políticas asistenciales por intermedio de la Cartera de Bienestar Social, unidades de gerontología, Procuraduría General del Anciano y municipios. No fue posible localizar programas específicos sobre prevención de lesiones.

### 1.2.9. El Salvador

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	El Ministerio de Salud desarrolla un Programa Integral en Salud para el Adulto Mayor. Entre sus principales actividades están el monitoreo y supervisión de los establecimientos de salud que atienden al adulto mayor. Conforme al <i>Decreto No. 955</i> de 1988, <i>Código de Salud</i> , el Ministerio de Salud, por intermedio del Instituto Salvadoreño de Rehabilitación de Inválidos, desarrolla actividades técnicas a través de una serie de unidades, entre ellas el Centro de Atención a Ancianos "Sara Zaldívar" que atiende especialmente a personas de edad avanzada (art. 229). <sup>85</sup> No
---	--

<sup>82</sup> Disponible en: <http://www.sld.cu/instituciones/gericuba/paamc/index.htm>

<sup>83</sup> Disponible en: <http://webftp.pri.sld.cu/prog-mgi/accidentes.doc>

<sup>84</sup> Disponible en: <http://www.un.org/esa/socdev/iyp/iecuador.htm>

<sup>85</sup> Disponible en: [http://www.mspas.gob.sv/leyes\\_salud.htm](http://www.mspas.gob.sv/leyes_salud.htm)

se encontraron normas técnicas específicas referidas a las características edilicias de los centros de atención de ancianos con el fin de prevenir caídas.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se localizaron normas.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El Programa Integral en Salud para el Adulto Mayor ya mencionado, tiene por objeto promover la salud de los adultos mayores a través de intervenciones en las áreas de promoción, prevención, tratamiento y rehabilitación, que aseguren la atención integral de este grupo poblacional.<sup>86</sup> El Ministerio de Salud lleva también adelante un Programa de Salud Integral para la Niñez que incluye una estrategia para la prevención de lesiones.<sup>87</sup> La *Secretaría General de la Familia* tiene a su cargo programas dirigidos a la protección de los adultos mayores.

#### 1.2.10. Guatemala

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

El *Acuerdo Gubernativo No. 135* de 2002 emite el Reglamento de la Ley de Protección para las Personas de la Tercera Edad, el cual tiene por objeto desarrollar los preceptos de la *Ley de Protección para las Personas de la Tercera Edad, Decreto 80-96*. La Ley dispone que es responsabilidad de las municipalidades eliminar las barreras arquitectónicas para el libre desenvolvimiento de las personas de la tercera edad. El art. 5 del Reglamento de la Ley establece que el Comité Nacional de Protección a la Vejez, con el auxilio del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, y el Ministerio de Gobernación, y por intermedio de las Gobernaciones Departamentales, supervisará el adecuado funcionamiento de los albergues y los hogares permanentes o temporales para personas de la tercera edad.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se encontraron normas en la materia.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

Existe el Programa Nacional de la Ancianidad dirigido por la Secretaría de Obras Sociales de la Esposa del Presidente de la República.<sup>88</sup> El Ministerio de Salud lleva adelante Programas Técnicos Normativos, entre ellos, el de Atención al Adulto Mayor y Discapacidad. El Plan Nacional de Salud 2000–2004 se propone desarrollar una serie de programas, entre ellos uno dedicado a la prevención de lesiones no intencionales y

<sup>86</sup> Disponible en: [http://www.mspas.gob.sv/p\\_attadulmayor.htm](http://www.mspas.gob.sv/p_attadulmayor.htm)

<sup>87</sup> Disponible en: [http://www.mspas.gob.sv/p\\_attniño.htm](http://www.mspas.gob.sv/p_attniño.htm)

<sup>88</sup> Disponible en: <http://www.un.org/esa/socdev/iyop/iguatemala.htm>

otro a la atención de grupos específicos como los adultos mayores.<sup>89</sup> La Procuraduría de los Derechos Humanos de Guatemala ha emitido recientemente el Acuerdo No. SG 009-2002, por medio del cual se reconoce y se da validez a la Instancia Multiinstitucional de Atención al Anciano. La Instancia está integrada por el Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social, el Ministerio de Cultura y Deportes y el Centro de Atención Médico Integral para Pensionados, entre otros. No se encontraron programas dirigidos a la prevención de quemaduras o ahogamientos.

### 1.2.11. Haití

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	No se encontraron normas.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se encontraron normas.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	No fue posible localizar información.

### 1.2.12. Honduras

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	La <i>Ley del Régimen de Tratamiento Especial para Personas de la Tercera Edad y Jubilados y Pensionados por Invalidez</i> , Decreto No. 220 de 1993, fue reglamentada por el Acuerdo No. 159 de 1994. En lo relativo a accesibilidad, el Acuerdo No. 862 de 1999 aprueba el <i>Manual de normas arquitectónicas para facilitar el acceso, tránsito y permanencia de personas discapacitadas y de la tercera edad en los establecimientos nacionales de atención médica</i> .
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se encontraron normas en la materia.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	La Comisión Nacional de Prevención de Accidentes (CONAPRA) es un organismo interinstitucional conformado por autoridades civiles y militares, dependencias estatales e instituciones de asistencia y socorro a cargo de programas y campañas de prevención de lesiones. <sup>90</sup> No se localizaron programas específicos.

---

<sup>89</sup> Disponible en: <http://www.mspas.gob.gt/>

<sup>90</sup> Disponible en: <http://www.comisiondeemergencia.com/ss2002honduras.htm>

## 1.2.13. México

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

La *Ley de los Derechos de las Personas Adultas Mayores, Decreto Legislativo del 21 de junio de 2002* establece la Política Pública Nacional sobre adultos mayores y dispone que la Federación, las entidades federativas y los municipios ejercerán sus atribuciones en la formulación y ejecución de las políticas públicas para las personas adultas mayores, de conformidad con la concurrencia prevista en esta Ley y en otros ordenamientos legales. Se crea, por Decreto de la Secretaría de Desarrollo Social y adscrito a esta, el Instituto Nacional de las Personas Adultas Mayores (INAPLEN). Compete a esta institución denunciar ante las autoridades correspondientes las anomalías que se detecten durante las visitas realizadas a instituciones, casas hogares, albergues, residencias de día o cualquier otro centro de atención a adultos, y llevar un registro de las instituciones públicas y privadas dedicadas a atender a los adultos mayores en cada una de las entidades federativas, así como en el Distrito Federal.<sup>91</sup> Existen también instituciones públicas y privadas para personas de la tercera edad. La *Norma Oficial Mexicana NOM-167-SSA1 No. 157, sobre la Prestación de Servicios de Asistencia Social para Menores y Adultos Mayores* establece algunos parámetros arquitectónicos al referirse a la prestación de servicios de asistencia social en casas hogar y albergues para adultos mayores.<sup>92</sup> No se encontraron normas relativas a la autorización para funcionar y características de albergues y hogares para adultos mayores.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se localizaron normas en la materia.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

La Secretaría de Salud del Gobierno del Distrito Federal lleva adelante varios programas orientados a los adultos mayores aunque no se encontró uno específico referido a la prevención de caídas.<sup>93</sup> En el año 2002, la Secretaría de Salud impulsó la campaña "Tú los puedes prevenir", mediante la cual se pretende desarrollar una cultura de prevención para evitar accidentes de tránsito, en el hogar, en el trabajo, en las escuelas y en los deportes y actividades recreativas.<sup>94</sup> El Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes de la Secretaría de Salud (CONAPRA).<sup>95</sup> fue establecido por decreto en 1961 con la finalidad de reunir a los diversos sectores involucrados en la prevención de lesiones. Dicha institución desarrolla en forma permanente campañas para la prevención de todo tipo de lesiones.

<sup>91</sup> Disponible en: <http://www.inaplen.gob.mx/articulos/1022176395.shtml>

<sup>92</sup> Disponible en: <http://www.ssa.gob.mx/>

<sup>93</sup> Disponible en: [http://www.salud.df.gob.mx/programas/adultos\\_mayores/](http://www.salud.df.gob.mx/programas/adultos_mayores/)

<sup>94</sup> Disponible en: <http://www.ssa.gob.mx/>

<sup>95</sup> Disponible en: <http://www.ssa.gob.mx/>

#### 1.2.14. Nicaragua

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	No fue posible localizar la normativa nicaragüense sobre protección del adulto mayor, habilitación de hogares o albergues y medidas de accesibilidad.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se encontraron normas.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	El Ministerio de la Familia tiene entre sus funciones proponer y ejecutar programas para apoyar a los adultos mayores y a las personas con discapacidad. Específicamente, lleva adelante un programa denominado “Tercera Edad” y entre sus objetivos está prestar asesoramiento técnico y subvenciones a los hogares de ancianos públicos y privados. Asimismo, existen varios programas dedicados a la niñez, pero ninguno orientado específicamente a la prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos. <sup>96</sup>

#### 1.2.15. Panamá

---

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	El Consejo Nacional del Adulto Mayor se creó en 1999 por <i>Decreto Ejecutivo No. 23</i> . El mismo promueve la creación de Consejos Provinciales. La Secretaría Técnica del Consejo Nacional está integrada por la Dirección Nacional de Adultos Mayores del Ministerio de la Juventud, la Mujer, la Niñez y la Familia. No se encontraron normas aplicables al control y habilitación de hogares para la tercera edad, ni a condiciones edilicias y de diseño de los mismos.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se localizaron normas.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	No fue posible obtener información en la materia.

---

<sup>96</sup> Disponible en: <http://www.mifamilia.gob.ni/programas3.html>

### 1.2.16. Paraguay

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

La *Ley No. 1889* de las Personas Adultas se promulgó en 2002. La aplicación y elaboración de programas compete al Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social. Conforme a su art. 11, corresponde a dicho Ministerio, a los gobiernos departamentales y municipalidades promover la eliminación de barreras arquitectónicas y facilidades para el transporte de las personas de tercera edad. Compete al Ministerio de Salud prestar asistencia técnica, fiscalizar y controlar a las entidades que se dediquen al cuidado de los adultos mayores. No se localizaron normas referidas a su funcionamiento y condiciones arquitectónicas o de diseño.<sup>97</sup>

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No cuenta con una norma general en la materia y cada municipio se encarga de la habilitación de piscinas y reglamenta sus condiciones de seguridad; por ejemplo, la Ordenanza No. 04 de 1999 regula el Control y Habilitación de las Piscinas de Uso Público y Balnearios Públicos en el Distrito de Hohenau.<sup>98</sup>

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

La Dirección General de Bienestar Social del Ministerio de Salud Pública y Bienestar Social del Paraguay ha desarrollado el Plan de Acción para los Adultos Mayores.<sup>99</sup> Lleva también adelante el Plan Nacional de Concientización dirigido a la comunidad educativa en colegios de la capital e interior del país con respecto a los factores sociológicos del envejecimiento y las características de las personas adultas mayores. No se encontraron programas orientados específicamente a la prevención de caídas o a la prevención de quemaduras y ahogamientos.

### 1.2.17. Perú

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

Existe un proyecto de Ley de las Personas de la Tercera Edad.<sup>100</sup> La *Ley No. 22.408* de 2001 dispone que los lugares públicos y privados de atención al público deben brindar atención preferente e implementar medidas para facilitar el uso y acceso adecuado a las mismas para mujeres embarazadas, niñas, niños, adultos mayores y personas con discapacidad. El *Decreto Supremo No. 10-2000-PROMUDEH* del 28 de junio de 2000 aprueba el documento denominado Políticas para las Personas Adultas Mayores. No fue posible encontrar normas sobre habilitación y condiciones arquitectónicas de hogares para adultos mayores.

<sup>97</sup> Disponible en: [http://www2.paraguaygobierno.gov.py/gacetaoficial/gacetabril2002/gaceta\\_8\\_mayo\\_2002.pdf](http://www2.paraguaygobierno.gov.py/gacetaoficial/gacetabril2002/gaceta_8_mayo_2002.pdf)

<sup>98</sup> Texto completo disponible en: [http://www.idea.org.py/bai/ORDENANZA04-99\\_HOHENAU.doc](http://www.idea.org.py/bai/ORDENANZA04-99_HOHENAU.doc)

<sup>99</sup> Discurso del Ministro de Acción Social de la Presidencia de la República de Paraguay en España ante la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, Madrid, España, 12 de abril de 2002. Disponible en: <http://www.un.org/ageing/coverage/paraguayS.htm>

<sup>100</sup> Disponible en: <http://www.asesor.com.pe/teleley/Proyectot/proyecto1644.htm>

Normas sobre la prevención de ahogamientos	Reglamento Sanitario de Piscinas, Piletas de Natación o Natatorios, <i>Resolución Suprema del 22 de enero de 1953.</i>
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	El Instituto Nacional de Bienestar Familiar (INABIF) del Ministerio de Promoción de la Mujer y del Desarrollo Humano (PROMUDEH) es el órgano rector del Sistema Nacional para la Población en Riesgo, cuya finalidad es dirigir las actividades del Estado y convocar a la comunidad para la promoción, atención y apoyo a niños, adolescentes, jóvenes, mujeres, adultos mayores y, en general, a toda persona en situación de riesgo y abandono o con problemas psicosociales o corporales que menoscaben su desarrollo humano. <sup>101</sup> En ese marco existen programas orientados a dichos grupos, pero no se localizaron planes específicos sobre prevención de lesiones.

### 1.2.18. República Dominicana

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores	En 1998 se sancionó la <i>Ley No. 352</i> de Protección a la Persona Envejeciente promulgada en agosto de 1999. La misma crea el Consejo Estatal de Protección a la Persona Mayor que debe regir su ejecución. No se encontraron normas aplicables a la habilitación de hogares para adultos mayores y condiciones de accesibilidad.
Normas sobre la prevención de ahogamientos	No se encontraron normas al respecto.
Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos	La Secretaría de Estado de Salud Pública y Asistencia Social (SESPAS) ha elaborado un cuadernillo con consejos útiles para la prevención de lesiones, incluyendo quemaduras y ahogamientos. <sup>102</sup> La <i>Ley General de Salud</i> dispone que el Estado debe velar por la salud de las personas de la tercera edad, garantizando que las instituciones del Sistema Nacional de Salud ofrezcan las atenciones fundamentales y promuevan los programas que garanticen la atención a la salud que requieren los adultos mayores. El art. 80 dispone que, dentro de los programas de educación para la salud y en coordinación con las demás instituciones competentes, el Sistema Nacional de Salud oriente sus acciones a la prevención y control de lesiones no intencionales. <sup>103</sup> Existe también la Comisión Nacional de Emergencias. <sup>104</sup>

<sup>101</sup> Disponible en: <http://www.inabif.gov.pe>

<sup>102</sup> Disponible en: <http://www.saludpublica.gov.do/saludpublica.gov.do2/consejospracticos.htm>

<sup>103</sup> Disponible en: <http://www.saludpublica.gov.do/leysalud.htm>

<sup>104</sup> Disponible en: <http://www.comisiondeemergencia.com/marco.htm>

### 1.2.19. Uruguay

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

La *Ley No. 17.066* de 1999 establece la Política General en Materia de Ancianidad. El *Decreto No. 320* de 1999 reglamenta la *Ley No. 17.066* y dispone la Reglamentación Técnica de los Alojamientos Privados para Adultos Mayores y establece que el Ministerio de Salud Pública tiene a su cargo la habilitación y registro de hogares, residencias, refugios y servicios de inserción familiar. Dispone normas con respecto a las características de las plantas físicas, incluyendo diseño adaptado para facilitar la movilidad y evitar lesiones no intencionales en los residentes.<sup>105</sup> La División Control de Calidad de la Dirección General de Salud del Ministerio de Salud, está a cargo de habilitar casas de salud.<sup>106</sup>

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se localizaron normas.

Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El Instituto Nacional de Solidaridad con el Adulto Mayor (INASAM) es el organismo encargado de desarrollar políticas y programas en relación con la población adulta mayor.<sup>107</sup> No fue posible localizar programas específicos de protección de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos.

### 1.2.20. Venezuela

Normas sobre la prevención de caídas de adultos mayores

Existe un Proyecto de Ley Orgánica para la Protección de los Adultos Mayores o Personas de la Tercera Edad que establece normas de accesibilidad a los lugares públicos y medios de transporte.<sup>108</sup> La *Resolución No. 822* de 1998 dispone normas y procedimientos para la ejecución de la Reglamentación de Hospitales, Clínicas, Casas de Salud, Enfermerías y Lugares Similares, incluyendo aquellos destinados a los adultos mayores. El Instituto Nacional de Geriátrica y Gerontología (INAGER) es un organismo adscrito al Ministerio de Salud y Desarrollo Social que se encarga de regular lo relativo al funcionamiento de las unidades geriátricas y guarderías.

Normas sobre la prevención de ahogamientos

No se encontraron normas en la materia.

<sup>105</sup> Texto completo disponible en: <http://www.elderechodigital.com.uy/smu/legisla/D9900320.html>

<sup>106</sup> Disponible en: [http://www.msp.gub.uy/documentos/habilitacion\\_casas\\_salud.htm](http://www.msp.gub.uy/documentos/habilitacion_casas_salud.htm)

<sup>107</sup> Texto de la intervención del Embajador del Uruguay Dr. Felipe H. Paolillo, jefe de Delegación, ante la Segunda Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento, Madrid, España, 9 de abril de 2002. Disponible en: <http://www.un.org/ageing/coverage/uruguayS.htm>

<sup>108</sup> Disponible en: <http://el-nacional.com/NacionalFront/referencia/documentos/doc/proley3raedad.doc>



Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos

El Instituto Nacional de Geriátría y Gerontología de Venezuela (INAGER) lleva adelante los planes denominados Atención Médica, Atención Social y Programas Especiales.<sup>109</sup> Su objetivo fundamental consiste en mejorar la atención primaria de salud y la asistencia nutricional de la población anciana del país por intermedio de los servicios que se dispensan en las unidades gerontológicas, guarderías geriátricas, centros ambulatorios, servicios domiciliarios y operativos móviles, y lograr la integración social y emocional del anciano tanto en el grupo familiar como en la comunidad donde reside. No se encontraron programas específicos sobre prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos.

### 1.3. NORMAS SOBRE LA RESPONSABILIDAD DEL GRUPO FAMILIAR EN LA PREVENCIÓN DE LESIONES NO INTENCIONALES, Y EN LA ATENCIÓN, EL CUIDADO Y LA RECUPERACIÓN FÍSICA Y PSICOLÓGICA DE LA VÍCTIMA

Argentina	El <i>Código Civil</i> dispone en su art. 265 que los hijos menores de edad están bajo la autoridad y cuidado de sus padres. Tienen estos la obligación y el derecho de criar a sus hijos, alimentarlos y educarlos conforme a su condición y fortuna.
Bolivia	El Código del Niño, <i>Ley No. 1.403</i> de 1992, establece en su art. 33 que los padres están obligados a prestar sustento, guarda y educación a los hijos menores.
Brasil	El art. 384 del <i>Código Civil</i> prescribe las obligaciones de los padres respecto de los hijos, incluyendo el deber de educarlos, brindarles compañía y guarda; el art. 396 establece el deber alimentario.
Chile	El <i>Código Civil</i> en su art. 326 consagra la obligación de los padres de prestar alimentos a los hijos; en su art. 224, el Código dispone que corresponde a los padres, o al padre o madre sobreviviente, el cuidado personal, la crianza y la educación de sus hijos.
Colombia	El <i>Código Civil</i> regula lo relativo a la patria potestad y el <i>Código del Menor</i> dispone en su art. 3 que todo menor tiene derecho a la protección, el cuidado y la asistencia necesaria para lograr un adecuado desarrollo físico, mental, moral y social. Cuando los padres o las demás personas legalmente obligadas a dispensar estos cuidados no estén en capacidad de hacerlo, los asumirá el Estado con criterio de subsidiariedad. Conforme al art. 9, todo menor tiene derecho a la atención integral de su salud; cuando se encontrare enfermo o con limitaciones físicas, mentales o sensoriales, a su tratamiento y rehabilitación.
Costa Rica	El <i>Código de Familia</i> prescribe en su art. 140 que compete a los padres regir a los hijos y protegerlos; el art. 143 establece que la autoridad paternal confiere los derechos e impone los deberes de educar, guardar y vigilar al hijo.

<sup>109</sup> Disponible en: <http://www.platino.gov.ve/minfamilia/proganci.htm>

Cuba	El art. 85 del <i>Código de Familia, Ley No. 1.289</i> establece que la patria potestad comprende el derecho y el deber de los padres de cuidar de la salud de sus hijos, entre otras cuestiones.
Ecuador	El art. 367 del <i>Código Civil</i> consagra el deber alimentario de los padres para con los hijos y dispone que corresponde de consuno a los padres, o al padre o madre sobreviviente, el cuidado personal de la crianza y educación de sus hijos (art. 282).
El Salvador	El <i>Código de Familia, Decreto Ley No. 677</i> de 1993 dispone en su art. 203 que es deber de los hijos recibir de sus padres crianza, educación, protección, asistencia y seguridad.
Guatemala	El <i>Código Civil</i> , vigente desde 1877, define los derechos y deberes derivados de la patria potestad.
Haití	No se localizaron normas en la materia.
Honduras	El <i>Código de Familia, Decreto No. 76</i> de 1984, establece en su art. 7 que es obligación de los padres proporcionar a los hijos los medios necesarios para su desarrollo y formación integral.
México	El <i>Código Civil</i> señala en su art. 303 que los padres están obligados a dar alimentos a sus hijos.
Nicaragua	El <i>Código Civil</i> regula la patria potestad y el <i>Decreto No. 1.065</i> del 24 de junio de 1982 sobre las relaciones entre madre, padre e hijo, prescribe que corresponde conjuntamente al padre y a la madre el cuidado, crianza y educación de sus hijos menores de edad. Ellos deberán suministrar a los hijos alimentación adecuada, vestido, vivienda y, en general, los medios materiales necesarios para su desarrollo físico y la preservación de su salud.
Panamá	El <i>Código de Familia, Ley No. 3</i> de 1994 dispone en su art. 319 que la patria potestad comprende el deber de los padres de velar por la vida y salud de los hijos, tenerlos en su compañía, alimentarlos, educarlos y brindarle una formación integral.
Paraguay	No se tuvo acceso al texto del <i>Código Civil</i> .
Perú	El <i>Código Civil</i> determina que son derechos y deberes de los padres que ejercen la patria potestad proveer el mantenimiento y la educación de los hijos; el art. 474 señala que los hijos y padres se deben alimentos y que estos incluyen sustento, habitación, vestido y asistencia médica (art. 472).
República Dominicana	El art. 371 del <i>Código Civil</i> dispone que el hijo permanece sometido a la autoridad de sus padres y ellos tienen a su respecto, el derecho y el deber de guarda, vigilancia y educación.

- Uruguay El *Código Civil* prescribe en su art. 252 que la patria potestad es el conjunto de derechos y deberes que la ley atribuye a los padres en la persona y en los bienes de sus hijos menores de edad.
- Venezuela El *Código Civil* establece que el padre y la madre que ejerzan la patria potestad tienen la guarda de sus hijos (art. 265). La guarda comprende la custodia, la vigilancia y la orientación de la educación del menor, así como la facultad de imponerle correcciones adecuadas a su edad y desarrollo físico y mental (art. 265).

## 2. NORMALIZACIÓN

En un mundo cada vez más globalizado, el comercio internacional ha generado la necesidad de crear estándares que determinen y garanticen las características de los procesos que se emplean para generar bienes y servicios. Ello ha dado lugar a que se establezcan normas de carácter nacional, regional e internacional que definen las calidades de bienes y servicios para que el intercambio de productos sea confiable.

Se puede definir la normalización como la tarea que llevan adelante organismos o agencias nacionales, regionales e internacionales con el fin de fijar normas técnicas que establezcan la terminología, la clasificación, las directrices, las especificaciones, los atributos, las características, los métodos de prueba o las prescripciones aplicables a un producto, proceso o servicio con el fin de preservar la seguridad, la protección al consumidor, al medio ambiente, a la salud de las personas y animales, y favorecer el efectivo intercambio de bienes.

La Organización Internacional de Normalización (ISO) se encuentra a la cabeza de la actividad normativa internacional. Es una agencia no gubernamental cuyo objetivo primordial es promover el desarrollo de la normalización y actividades relacionadas en el mundo, con la finalidad de facilitar el intercambio internacional tanto de bienes como de servicios. Existen también y como miembros de ISO agencias locales de normalización y, a nivel hemisférico, la Comisión Panamericana de Normas Técnicas (COPANT).

ISO define la normalización como el proceso de formular y aplicar reglas con el propósito de realizar en orden una actividad específica para el beneficio y con la obtención de una economía de conjunto óptimo teniendo en cuenta las características funcionales y los requisitos de seguridad.<sup>110</sup> Se basa en los resultados consolidados de la ciencia, la técnica y la experiencia, y determina no solamente la base para el presente sino, también, para el desarrollo futuro, y debe mantener su paso acorde con el progreso.<sup>111</sup> La norma es el documento establecido por consenso y aprobado por un organismo reconocido, que proporciona para uso común y repetido, reglas directrices o características para ciertas actividades o sus resultados, con el fin de conseguir un grado óptimo en un contexto dado.<sup>112</sup>

Una norma debe ser un documento que contenga especificaciones técnicas, accesibles al público, que haya sido elaborada basando su formulación con el apoyo y consenso de los sectores claves que intervienen en esta actividad y que son fabricantes, consumidores, organismos de investigación científica y tecnológica, y asociaciones profesionales.<sup>113</sup>

---

<sup>110</sup> Cano Flores, Milagros, Flor Delfín Pozos, Ana María Díaz Cerón, Teresa García López y Sergio H. Kauffman González. *Compilación de principios y normas nacionales e internacionales de calidad total. Una guía de consulta para la planeación y certificación empresarial. Ciencia Administrativa* 2001 1:195–208. Disponible en: <http://www.uv.mx/iesca/revista2001-1/normas.htm>

<sup>111</sup> Id.

<sup>112</sup> Id.

<sup>113</sup> Id.

Las tareas normativas que ISO y los organismos regionales y locales desarrollan juegan un papel fundamental en la prevención de lesiones no intencionales. Así, por ejemplo, existen estándares sobre ciertos componentes de seguridad de vehículos automotores como cinturones de seguridad y sillas de retención de menores.<sup>114</sup>

En materia de prevención de caídas, hay normas sobre calidad y uso de vidrios de seguridad en edificios, normas de seguridad en parques de diversiones, juegos y atracciones electromecánicas, entre otras. Por ejemplo, IRAM, agencia normativa de la Argentina, ha desarrollado normas específicas referidas a la seguridad de los niños que incluyen: seguridad en juguetes, seguridad en parques, envases resistentes a la apertura de los niños, mobiliario para niños, bicicletas, transporte escolar, dispositivos de retención para niños en vehículos, seguridad en natatorios y seguridad en ascensores. Se ha desarrollado también la norma IRAM 3655 —Juegos Infantiles de Instalación Permanente al Aire Libre—, cuyo objeto es establecer las condiciones de fabricación y de comportamiento de los juegos infantiles, y fijar límites para minimizar los riesgos ante posibles lesiones en el empleo de estos juegos por parte de los niños (atrapamientos, cortaduras, golpes o aplastamientos).<sup>115</sup> Entre los aspectos operativos y de instalación, la norma prevé que los equipos de juego se dispongan de forma tal que reduzcan al mínimo la interferencia entre los usuarios de un juego con aquellos de un juego adyacente, considerando las probables trayectorias de circulación dentro del terreno a los efectos de evitar que los niños pasen cerca de un equipo al trasladarse de uno al otro. Las barreras de seguridad deben diseñarse para desalentar a que los niños corran hacia los senderos de las hamacas en movimiento y para disuadir su empleo como aparato de gimnasia y prevenir el acceso no intencionado. Otro aspecto importante es que los equipos de juego deben inspeccionarse periódicamente en busca de defectos, recomendándose la colocación de carteles que alerten al público en general a realizar dichas observaciones y comunicar las fallas a los responsables.

La tarea normativa es también importante para establecer las condiciones de seguridad de elementos esenciales en la prevención y combate de incendios. Así, por ejemplo, se fijan normas aplicables a extintores de incendios (condiciones de inspección, manutención y carga) y a ensayos de incendios analizando materiales resistentes al fuego (pinturas, telas y revestimientos). Se regula también sobre las características y ubicación de letreros y señales de seguridad, ubicación y señalización de extintores, condiciones y clasificación de vías de evacuación, requisitos de alarmas de incendio manuales y eléctricas, detectores de humo y mangas de extinción de incendios, entre otras.

En materia de prevención de ahogamientos, ISO trabaja activamente en la fijación de estándares aplicables a elementos acuáticos de diversión y equipos de rescate.<sup>116</sup> Así, existen normas técnicas sobre botes inflables, objetos inflables de diversión para ser usados en el agua, salvavidas, equipos de emergencia para seguridad y rescate, y elementos personales de flotación. Parte de ese desarrollo es llevado adelante por la Comisión Técnica ISO/TC 188 sobre embarcaciones pequeñas (*small crafts*).

En el mismo sentido, existen normas técnicas europeas que regulan lo relativo a equipamientos para piscinas. La Norma UNE-EN 13451 consta de varias partes que incluyen requisitos generales de seguridad y métodos de ensayo en piscinas (Parte 1); requisitos específicos de seguridad y métodos de ensayo adicionales para escalas, escaleras y barandillas (Parte 2); requisitos específicos de seguridad y métodos de ensayo adicionales para plataformas de salida (Parte 4), y otras.<sup>117</sup>

<sup>114</sup> La enumeración y análisis detallado de dichas normas excede los fines del presente trabajo motivo. Por lo tanto, en el cuadro 5 se indican los nombres de los organismos locales de normalización de los países estudiados y los sitios de la Internet donde es posible consultarlos.

<sup>115</sup> Id.

<sup>116</sup> Disponible en: <http://www.iso.ch/iso/en/commcentre/isobulletin/articles/2002/pdf/waterrescue02-03.pdf>

<sup>117</sup> Disponible en: <http://www.csd.mec.es/CSD/Deporte/InfraestructurasDeportivas/normasEuropeas.htm#2>

La tarea normativa se lleva a cabo por intermedio de comités técnicos temáticos. Así, a título de ejemplo, la Comisión Panamericana de Normas Técnicas tiene un Comité Técnico sobre Accesibilidad de las Personas al Medio Físico (CT 143). Dicho comité se encarga de establecer los requisitos mínimos que deben cumplir los ambientes, equipamientos y medios de transporte para que sean aptos para ser usados por todas las personas y no se constituyan en obstáculos que dificulten o impidan la realización en forma independiente de actividades individuales o colectivas a quienes padecen discapacidad. La comisión elabora anteproyectos de Normas COPANT, que son sometidos a consideración de los organismos locales adscritos.

Las disposiciones de los organismos técnicos de normalización no tienen carácter obligatorio, su cumplimiento es voluntario. Sin embargo, toda empresa que cumple con las normas establecidas tiene adicionalmente la ventaja de poder certificar sus productos o servicios como medio para garantizar que estos se conforman a los requisitos que satisfacen las expectativas del consumidor o usuario.

En ciertos casos, los gobiernos dan tal fuerza obligatoria a las normas técnicas por medio de distintos mecanismos, que surgen como normas técnicas obligatorias. Por ejemplo, en Colombia existe el Consejo Nacional de Normas y Calidades integrado por distintos sectores que declaran las normas como obligatorias. En México, dependencias del Gobierno Federal se encargan de expedir las llamadas Normas Oficiales Mexicanas de carácter obligatorio sobre la base del trabajo de diversos comités consultivos nacionales de normalización integrados por el Gobierno Federal y el sector privado, académico y social.

Otro procedimiento consiste en incorporar las normas técnicas en reglamentos, decretos, leyes u ordenanzas municipales. Por ejemplo, la *Resolución Ministerial No. 1.379-78-VC-1300* del Perú aprueba normas técnicas de edificación aplicables con carácter obligatorio a las nuevas construcciones y a las adecuaciones de las ya existentes (normas técnicas de edificación NTE U.190 —Adecuación Urbanística para Limitados Físicos— y NTE A.060 —Adecuación Arquitectónica para Limitados Físicos—). En el mismo sentido, la Intendencia Municipal de Montevideo aprobó en 1989 las Disposiciones Especiales para Proyecto y Acondicionamiento Urbano para Personas Discapacitadas sobre la base de las normas técnicas de Accesibilidad de UNIT, secretaria del Comité Técnico CT143 de la Comisión Panamericana de Normas Técnicas (COPANT).

Todos los países objeto de estudio tienen agencias normativas que participan como miembros de ISO y COPANT aunque en distintas categorías, con la sola excepción de Haití.

Las instituciones normativas de Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Panamá, Uruguay y Venezuela son miembros de ISO y tienen derecho a participar en los comités técnicos y definir políticas con derecho a voto. Los organismos normativos de Bolivia, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Paraguay y Perú integran el ISO como miembros correspondientes; no participan en la tarea de estandarización, pero tienen el derecho a estar informados de las actividades que les conciernen. Finalmente, las instituciones normativas de Honduras y la República Dominicana participan como miembros suscriptos, lo que les brinda ciertos contactos con la actividad normativa de ISO. Con respecto al COPANT, las instituciones normativas de todos los países estudiados, con excepción de Haití, participan de la misma como miembros activos.

## 3. ANÁLISIS DE LA LEGISLACIÓN VIGENTE

### 3.1. TRÁNSITO VEHICULAR

Todos los países de la región cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito; asimismo, establecen infracciones y sanciones.

La mayoría de las disposiciones de tránsito datan del decenio de 1990 (Argentina, Ecuador, Brasil, El Salvador, Guatemala, México, Panamá y Venezuela). Colombia ha promulgado una nueva ley recientemente y Honduras y Nicaragua se encuentran en proceso de hacerlo.<sup>118</sup> Paraguay cuenta con el Reglamento de Tránsito de 1947, la República Dominicana con una Ley de Tránsito de 1967, Cuba con el Código de Vialidad y Transporte de 1987, y Bolivia con el Código de Tránsito de 1978. Dichas normas han sido en alguna medida reformadas y completadas por nuevas disposiciones.

#### 3.1.1. Educación vial y programas de prevención

Todas las leyes de tránsito hacen referencia expresa a la necesidad de implementar planes de educación vial. Muchas de ellas disponen que la educación vial debe ser incorporada a los distintos niveles de enseñanza en las escuelas, como es el caso de Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador, El Salvador, Guatemala, Nicaragua, Perú y Venezuela. Algunas normas establecen entidades que específicamente se dedican al tema, como el Consejo Federal de Educación Vial en la Argentina, el Consejo Nacional de Tránsito de Bolivia, la Dirección Nacional de Educación Vial en Costa Rica, el Consejo Nacional de Tránsito y Seguridad Vial de Panamá y el Departamento de Educación Vial de Asunción, Paraguay. Al respecto, se desconocen resultados concretos sobre si la educación vial ha sido efectivamente incorporada al programa escolar de enseñanza en cumplimiento de lo que prescriben las normas legales.

Todos los países estudiados implementan en alguna medida programas de prevención dirigidos a la población para que se adopten comportamientos tendientes a evitar daños y lesiones a conductores y transeúntes. Con frecuencia, las campañas de educación y seguridad vial están a cargo de los ministerios de transporte, la policía de tránsito, los ministerios de educación o salud, o de organizaciones no gubernamentales. Existen programas nacionales, provinciales o estatales y municipales.

---

<sup>118</sup> Durante el proceso de edición del trabajo, ha entrado en vigencia la Ley No. 431 para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito de Nicaragua mediante publicación en la Gaceta Oficial el 22 de enero de 2003. Texto completo disponible en <http://www.asamblea.gob.ni/>

Los programas encontrados suelen hacer algún tipo de referencia general a los altos índices de lesiones y muertes a consecuencia del tránsito vehicular, cifras que suelen surgir de datos aportados por los cuerpos de policía de tránsito. Solo se encontró el Plan Nacional de Prevención de Accidentes: 1995–2000 de Costa Rica, que contiene una memoria que detalla estadísticas de accidentes y figuras que exponen las causas de las lesiones, muertes y daños materiales ocasionados en accidentes de tránsito, sus principales protagonistas, consecuencias y mortalidad, entre otros datos.<sup>119</sup>

Con respecto a la evaluación de los programas preventivos, no se encontraron datos o cifras concretas que expresen el resultado de los mismos. Ello fue ya destacado en un estudio publicado en 1998 por la Organización Panamericana de la Salud sobre evaluación regional de políticas y programas para prevenir y actuar en caso de lesiones no intencionales.<sup>120</sup> Dicho documento menciona que solo se evaluaron los resultado de 35% de los programas implementados.

### 3.1.2. Medidas de seguridad

Toda la legislación analizada hace referencia a normas de circulación vehicular, como adelantamientos, distancias entre vehículos, cruces, giros, paradas, estacionamiento y uso de luces. En general, se regula lo relativo a la circulación de automóviles, bicicletas, motocicletas, ciclomotores y vehículos de tracción a sangre. El tránsito de vehículos de transporte público está en algunos casos incluido en las leyes de tránsito y en otros regulado por una norma aparte. En mayor o menor medida, todas las disposiciones incluyen requisitos básicos de seguridad vehicular, como luces, bocinas, frenos, neumáticos, suspensión, dimensiones y equipos de emergencia.

En relación con el uso de cinturón de seguridad, el mismo es obligatorio solo para el conductor y quienes viajen en los asientos delanteros en Argentina, Chile, Colombia, Cuba, El Salvador, México, Panamá, República Dominicana y Uruguay, y para todos los ocupantes del vehículo en Brasil, Costa Rica, Ecuador, Perú y Venezuela. Con respecto al transporte de niños, en general se dispone que los menores de 12 años deben viajar en los asientos traseros (Argentina, Brasil, El Salvador y Uruguay). Tal medida es obligatoria en Colombia y Venezuela para los menores de 10 años, en la República Dominicana para los menores de 8 años y en México para los menores de 5 años. No se encontraron normas al respecto en las leyes de tránsito de Bolivia, Chile, Cuba, Ecuador, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay y Perú.

El uso de sillas de seguridad es obligatorio en Costa Rica para menores de 4 años y en El Salvador para menores de 2 años o niños cuyo peso no exceda los 15 kg. En el Brasil, los menores de 12 años y de altura inferior a 1,50 m deben usar un sistema de retención adaptado a su peso. Si el vehículo no lo tuviera, deben usar cinturón de seguridad siempre que sea mayor de 3 años. Los menores de 3 años deben ser transportados con un sistema de retención adaptado a su tamaño y peso. En Colombia, los menores de 2 años deben viajar en el asiento trasero sentados en una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación al asiento, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

No se encontraron normas que dispongan el uso obligatorio de bolsas de aire (*airbags*) en los países de la región.

<sup>119</sup> Costa Rica. Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transporte. *Memoria del Plan Nacional de Prevención de Accidentes: 1995–2000*. Primera edición. Gullá Imprenta: San José de Costa Rica; 1997.

<sup>120</sup> Pan American Health Organization, The University of North Carolina Injury Prevention Research Center. *Regional reconnaissance of policies and programs to prevent and respond to unintentional injuries*. PAHO: Washington, DC; 1998. (HCP/HCN/98.05).



En relación con los dispositivos de seguridad para motocicletas, en general se requiere el uso de luces, espejos retrovisores y material o chalecos reflectantes. El uso de casco para el conductor y acompañante es obligatorio en todos los países de la región. No se encontraron normas sobre el tema en Honduras y Cuba. El uso de protector visual es exigido por las legislaciones de Argentina, Bolivia, Brasil, México, Uruguay y Venezuela. Con respecto a las bicicletas, en general se exige el uso de luces de noche y material reflectante. El uso obligatorio de cascos para ciclistas está contemplado solo en el Ecuador, México y Colombia, donde su uso debe ser regulado por el Ministerio de Transporte. La obligatoriedad de portar chalecos reflectantes se prescribe en todos los países estudiados, aunque no se encontraron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Honduras y México.

Otro aspecto fundamental en materia de seguridad vial es la tendencia de los conductores a usar teléfonos celulares y a fumar o comer mientras conducen. En este sentido, todas las normas jurídicas analizadas son claras al exigir, utilizando distinto lenguaje, que quien conduce debe mantener el permanente dominio sobre el vehículo (México) o que debe llevar siempre ambas manos al volante (Perú). La pérdida de control del vehículo por tal causa es considerada una conducta negligente o culposa y hace responsable al conductor por los daños que pudiera ocasionar. El uso generalizado de teléfonos celulares y el alto índice de secuelas por daños que sobrevienen ha hecho que muchos países impongan sanciones expresas a quienes conduzcan hablando por teléfono como es el caso de Argentina, Colombia, Cuba, Guatemala, México y Perú.

Las inspecciones técnicas de automotores son fundamentales para garantizar el funcionamiento y la seguridad de los vehículos. Las autoridades de tránsito, al habilitar o registrar automotores en forma periódica, deben retirar de circulación aquellos que no se ajusten a las disposiciones en la materia. Los textos consultados exigen en general una inspección previa a la habilitación vehicular, pero no en todos los casos se exige con carácter periódico. Los que sí la exigen son Argentina, Brasil, Bolivia, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. En algunos casos, dicha revisión está dispuesta y regulada localmente, como en el Uruguay, o se aplica a vehículos específicos, como aquellos dedicados al transporte de pasajeros en el caso del Paraguay.

### 3.1.3. Requisitos para conducir

Todas las normas analizadas disponen que es necesario obtener una habilitación, registro o licencia para conducir. La misma es otorgada en distintas categorías que indican grados de dificultad y riesgo según se trate de conducir motocicletas, automóviles, vehículos de transporte de pasajeros o camiones. Se suelen otorgar también licencias especiales para conducir vehículos pesados de uso agrícola o transportar materiales peligrosos.

En general, los requisitos básicos para conducir son comunes en todos los países. Es necesario saber leer y escribir, certificar que se reúnen ciertas características psicofísicas y aprobar un examen teórico y práctico. Algunos países exigen un certificado de antecedentes penales o de buena conducta (Argentina y Bolivia), haber completado cursos de capacitación (Colombia, El Salvador y Panamá) o no haber sido detenido por ebriedad (Honduras). Cuando se trata de otorgar licencias para conducir vehículos de pasajeros o camiones con acoplados o de gran capacidad de carga, se requieren cursos especiales o tener determinados años de experiencia utilizando licencias de categorías más bajas, como es el caso de Costa Rica y el Ecuador.

La edad mínima para conducir en los países de la región es de 18 años, salvo cuando los padres o tutores otorguen autorización especial o para conducir ciclomotores o motocicletas de baja cilindrada; en esos casos se requiere tener 16 años. Solo en la Argentina se permite obtener licencia para conducir automóviles a los 17 años.

La mayoría de las normas en estudio exigen que se realicen exámenes físicos y psicológicos para determinar si una persona se halla en condiciones de conducir como requisito previo a otorgar la licencia. Este es el caso de Argentina, Brasil, Bolivia, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Paraguay, Perú, República Dominicana y Venezuela. En México, quien solicite una licencia debe manifestar en declaración jurada que se encuentra en condiciones físicas y psíquicas de manejar. En Guatemala solo se exige una prueba visual y en Panamá se efectúa un examen psicológico solo a los conductores que aspiren a obtener una licencia profesional. Todos los países exigen también que se realicen exámenes teórico prácticos de manejo; no se encontraron normas al respecto en Cuba y Nicaragua.

#### **3.1.4. Tránsito peatonal**

Todas las normas de tránsito analizadas regulan los derechos y deberes de los peatones. Los conductores están obligados a respetar a los transeúntes y a considerar su vulnerabilidad cumpliendo con los derechos de paso establecidos. Estos, a su vez, deben comportarse adecuadamente en la vía pública cumpliendo en detalle lo normado, entre lo que se suele incluir circular por las aceras, veredas, pasos elevados o puentes peatonales, atravesar calles con cuidado, por sendas peatonales o cebras, y obedecer los semáforos peatonales y demás señales. Las normas de tránsito y los principios generales de responsabilidad prescriben, en general, que el peatón es responsable por los daños y perjuicios que cause en su obrar imprudente y en contravención con las disposiciones legales en la materia.

Como se mencionara, todas las leyes de tránsito regulan la circulación peatonal; sin embargo, el énfasis en aplicar sanciones y la atención de la policía de tránsito se orienta más a los conductores de vehículos que a los transeúntes. El incremento de la desobediencia a esas leyes como importante causa de lesiones no intencionales ha hecho que muchas normas incorporen sanciones específicas para los peatones, aunque queda por evaluar si las autoridades encargadas del control de tránsito las imponen efectivamente.

#### **3.1.5. Consumo de alcohol y otras sustancias**

Un aspecto crucial a considerar en materia de seguridad vial es el consumo de alcohol y sustancias estupefacientes o psicotrópicas en niveles que alteran la capacidad de mantener el control del vehículo. Se denomina alcoholemia a la determinación de la cantidad de alcohol que se encuentra en la sangre circulante. La misma se expresa en cifras de miligramos de alcohol por ciento o en gramos de alcohol por mil. Varias normas fijan los límites máximos permitidos de contenido de alcohol en la sangre, como Chile, Costa Rica, México y el Uruguay. En otros casos la fijación de dichos valores es delegada a instituciones como el Consejo Nacional de Tránsito en el Brasil y el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses en Colombia.

En general, se considera que las manifestaciones iniciales o signos precoces de embriaguez comienzan a presentarse con cifras de alcoholemia superiores a 50 mg/l de sangre (Argentina, Chile, Costa Rica). En Colombia, con la entrada en vigencia de la nueva Ley de Tránsito en noviembre de 2002, se ha reducido el nivel de alcoholemia de 50 mg/l de sangre a 40 mg/l de sangre, que es el índice más bajo registrado en la región. México y el Uruguay fijan niveles mínimos de alcoholemia de 80 mg/l de sangre.

Todas las normas consultadas establecen sanciones para quienes conduzcan en estado de intoxicación. Las mismas consisten en multas, retención de la licencia de conducir por distintos períodos, inmovilización del vehículo y prisión. Conducir bajo la influencia de sustancias es, además, un

agravante para el incremento de una eventual condena penal; en materia civil, se suele presumir la culpabilidad del conductor intoxicado.

En relación con los controles preventivos, la mayoría de las normas autoriza a la policía a solicitar a los conductores que se sometan a un examen para establecer si se encuentran en estado de intoxicación. No se localizaron disposiciones al respecto en Bolivia, Cuba, Paraguay, República Dominicana y Venezuela. En Costa Rica, por ejemplo, el conductor puede escoger la clase de prueba a la que va a ser sometido entre las disponibles.

El analizador de alcohol o alcoholímetro, que mide la cantidad de alcohol en la sangre por medio del aliento, es muy eficaz para la prevención. Su funcionamiento puede ser digital o de aguja y pueden medir hasta 400 mg de alcohol por decilitro de sangre. Sin embargo y no obstante su utilidad y el hecho de que la mayoría de los países de la región contemplen su utilización, su uso efectivo depende de que la policía de tránsito en cada región o localidad los haya podido adquirir. En tal sentido, es necesario establecer planes de financiamiento para su compra y programas de capacitación para los agentes que los utilizan.

Varias normas establecen que quien se niegue a los exámenes preventivos se presume alcoholizado (Argentina, Ecuador, Perú). La norma venezolana dispone que se presume, salvo prueba en contrario, que el conductor que se encuentre bajo los efectos de alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes es culpable de los daños, lesiones o muerte que ocasione y prohíbe la publicidad que estimule al consumo de bebidas alcohólicas en la vía pública.

### 3.1.6. Registros de colisiones

La capacidad de adoptar medidas correctivas que determinen una disminución efectiva en las lesiones y muertes ocasionadas por el tránsito vehicular depende en gran parte del aporte de las estadísticas. Entre los países estudiados, solo las normas de tránsito de la Argentina, Colombia, México, el Uruguay y Venezuela contemplan la organización y funcionamiento de un registro unificado de colisiones y atropellos por vehículos. No obstante y con deficiencias y aciertos, todos los países cuentan en alguna medida con estadísticas en la materia. Las fuentes fundamentales de datos de accidentes son la policía de tránsito, las historias médicas de las salas de emergencia, las actas de defunción de los registros públicos y los datos recabados por las compañías de seguro.

### 3.1.7. Mantenimiento de calles y caminos, y señalización

El mantenimiento de calles y caminos es muy importante en la prevención de colisiones. El libro *Seguridad de tránsito. Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes*,<sup>121</sup> cuestiona la creencia común de que 90% de las colisiones y atropellos por vehículos son causados por el factor humano, y que las únicas soluciones son la educación, la fiscalización y el castigo de conductores y peatones. Hay estudios que indican que la inadecuación de los vehículos, la señalización, y la construcción y mantenimiento de las vías y aceras son factores que contribuyen a generar lesiones o defunciones por accidentes de tránsito. Ello indica que es posible reducir significativamente el número de colisiones por medio de la ingeniería de tránsito y generar grandes ahorros sociales, independientemente de la existencia de cambios en la conducta de las personas en el tránsito.

Dicha publicación menciona también que, comparadas con los programas de educación y fiscalización del tránsito, las inversiones en ingeniería de tránsito representan ciertas ventajas. En pri-

<sup>121</sup> Gold, Philip Anthony. *Seguridad de tránsito. Aplicaciones de ingeniería para reducir accidentes*. Washington, DC: Banco Interamericano de Desarrollo; 1998. (Disponible en: <http://www.iadb.org/exr/pub/pages/book.asp?id=104#conten>).

mer lugar, los resultados son inmediatos y comprobables, lo cual difícilmente ocurre con las campañas publicitarias o con los programas de educación vial. En segundo lugar, los resultados tienden a ser duraderos y menos dependiente de la inversión continua de recursos humanos.

Las normas de tránsito de la región disponen que corresponde al Estado el mantenimiento de las calles y caminos públicos. Ello significa que el Estado es responsable en caso de que se produzcan daños, lesiones o defunciones como consecuencia de la omisión de cumplir con dicho deber. Lo propio sucede cuando la autoridad estatal o la empresa privada contratada para hacer arreglos o construcciones no coloca los carteles indicadores necesarios para evitar colisiones en las zonas de trabajo.

Todos los países de la región tienen normas relativas a la señalización y disponen que la colocación de señales y su mantenimiento es responsabilidad de las autoridades viales.

Si una empresa privada está a cargo del mantenimiento de caminos mediante el sistema de peaje, es responsable de la colocación y mantenimiento de señales, así como de asegurarse de que las rutas en concesión se encuentren en buenas condiciones para el tránsito. Cabe señalar, sin embargo, que la falla de diseño, construcción, estado o señalización de dichos caminos debe ser causa determinante del accidente para generar la responsabilidad de la empresa concesionaria; de lo contrario, solo podría acarrear sanciones administrativas impuestas por la entidad estatal de control.

### **3.1.8. Seguro obligatorio de responsabilidad civil**

Es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestión de proyectos y legislación. Sin embargo, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta morbilidad: estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas.

Las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona física o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

La responsabilidad penal surge toda vez que el accionar de una persona se encuadra en una conducta descrita como punible en los códigos o disposiciones criminales. Las colisiones vehiculares suelen producir lesiones o muerte que son tipos legales sancionados y, con distintos agravantes y atenuantes, pueden dar lugar a las penas de prisión o reclusión.

Existe también una responsabilidad administrativa ante las autoridades de tránsito por transgredir las normas respectivas, la que puede ocasionar sanciones que van desde multas, suspensión y pérdida de la licencia hasta la retención del vehículo. El riesgo generador de responsabilidad civil es susceptible de ser asegurado, no así la responsabilidad penal.

Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y, en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado. Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.

El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio.

La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.

La mayoría de los países de la región contemplan un seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que generan daños; es el caso de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, Guatemala, México, Nicaragua, Panamá, Perú, República Dominicana y Venezuela. El Uruguay no cuenta con un seguro obligatorio y no se encontraron normas al respecto en Cuba, Haití, Honduras y el Paraguay.

Los seguros obligatorios suelen tener un precio único, pero en Costa Rica por ejemplo, el Instituto Nacional del Seguro clasifica los vehículos por riesgo y establece una prima variable. En general, esos seguros operan con topes máximo e independientemente de la culpa del conductor responsable del siniestro. Por lo común, cubren responsabilidad civil hacia terceros transportados y no transportados y, a veces, cubren daños materiales en forma limitada. En todos los casos incluyen gastos médicos, también hasta un límite establecido. El sistema de topes máximos de compensación no implica que la víctima no pueda demandar al causante del daño o al propietario del vehículo por el monto restante hasta cubrir el total.

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto pero, pese a lo que las normas prescriben, el funcionamiento de los seguros no es siempre eficiente ni cubren todas las necesidades reparatorias de las víctimas potenciales cuando se consideran las particularidades del tránsito terrestre en la región. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar.

Dichos problemas han sido encarados solo por Colombia y Costa Rica, que establecen un sistema de compensación para las víctimas de vehículos no asegurados o con póliza vencida, y por Bolivia, el Brasil y Colombia, que cubren parte de los gastos ocasionados a las víctimas de vehículos dados a la fuga.

En relación con el funcionamiento efectivo de los seguros obligatorios consagrados en normas legales, cabe destacar que la vigencia del Seguro Único de Vehículos Automotores en México, que debió haber comenzado en 1998, ha sido pospuesta indefinidamente. Lo propio sucede en Panamá, donde el seguro fue establecido en 1993. En el Ecuador, El Salvador, Guatemala y Nicaragua no ha sido posible encontrar datos sobre la vigencia efectiva de los seguros obligatorios.

## **3.2. CAÍDAS, QUEMADURAS Y AHOGAMIENTOS**

### **3.2.1. Normas relativas a caídas de adultos mayores**

Con el fin de prevenir las caídas de los adultos mayores en el hogar, se aconseja una serie de medidas que comprenden, entre otras, acondicionar baños para evitar resbalones, instalar barras para agarrarse, tapetes antideslizantes, barandas en escaleras, y otras medidas preventivas que no suelen tener contenido normativo. En consecuencia, no se han encontrado disposiciones legales en la materia, con excepción de las normas aplicables a los denominados establecimientos de internación

de adultos mayores o establecimientos geriátricos y hogares de ancianos o asilos, y normas generales de protección de la población adulta que hacen referencia a la necesidad de eliminar barreras arquitectónicas y urbanísticas.

Al respecto, organismos dependientes de los ministerios de salud suelen estar a cargo de la habilitación y el control del funcionamiento de los establecimientos geriátricos. Existen normas que regulan la habilitación e infraestructura de establecimientos geriátricos y que hacen referencia a la necesidad de tomar medidas arquitectónicas para evitar lesiones en la población adulta mayor en Brasil, Chile, Costa Rica, Honduras, México y Uruguay.

Menciones normativas específicas sobre la necesidad de remover barreras arquitectónicas y urbanas para facilitar el desplazamiento de adultos mayores se encontraron en el Brasil y Guatemala.

### 3.2.2. Reglamentaciones de edificación, diseño y construcción

El diseño de casas, apartamentos y establecimientos de uso público y privado es un factor importante en la prevención de lesiones no intencionales. Así por ejemplo, el nivel de pendiente o la distancia entre los escalones de escaleras debe responder a criterios establecidos para evitar caídas.

Las normas en materia de diseño y edificación están en general contenidas en códigos o reglamentos de carácter local y regulan la construcción e instalación de componentes que pueden ser causa de lesiones. A título de ejemplo, en la Argentina cada municipio cuenta con códigos o disposiciones de edificación que fijan estándares de seguridad en la construcción. Así, la *Ordenanza del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires No. 46.275* contiene normas sobre condiciones de instalación y características de las puertas de ascensores, escaleras, alturas de ventanas y vidrios de seguridad, entre otras cuestiones. Las disposiciones de construcción y diseño se refieren también al uso de dispositivos para prevenir y combatir incendios; por ejemplo, la construcción de salidas de emergencia, la instalación de alarmas mecánicas y manuales, la instalación de medios hidrantes, lluvias de agua, extintores de fuego o materiales de construcción resistentes al fuego. Existen también normas sobre diseño de piscinas que son importantes en la prevención de ahogamientos.

En general, antes de comenzar una obra o remodelación es necesario obtener un permiso que se expide previa presentación de planos y verificación de se cumple con las normas de construcción establecidas en cada jurisdicción. Esta instancia es fundamental para que las autoridades competentes hagan cumplir los reglamentos de construcción; también se debe establecer un sistema de inspecciones que corrobore el fiel cumplimiento de los mismos.

### 3.2.3. Normas relativas a la prevención de ahogamientos

En junio de 2002, se celebró en Holanda el Congreso Mundial sobre Ahogamiento (*World Congress on Drowning*). Entre las conclusiones de la reunión, se mencionó que los ahogamientos son prevenibles mediante la adopción de medidas simples, como la colocación de barreras protectoras en piscinas y el incremento de la vigilancia en playas y lugares públicos. Se afirmó también que 90% de las defunciones por ahogamientos se producen en los países del tercer mundo.<sup>122</sup>

Sin duda, la prevención es fundamental y abarca una serie de medidas, entre ellas la instalación de cercos, la colocación de cubiertas protectoras, el uso de alarmas que se activan cuando algún objeto o una persona cae o entra en la piscina y el uso de chalecos salvavidas. Dichas medidas no suelen tener contenido normativo, pero son propias de una conducta diligente de cuidado y prevención que debe ser adoptada por el dueño o guardián de un objeto considerado riesgoso, como es el

<sup>122</sup> Disponible en: [http://www.drowning.nl/csi/drowning.nsf/index/home/\\$file/index.htm](http://www.drowning.nl/csi/drowning.nsf/index/home/$file/index.htm)

caso de las piscinas. Es fundamental también desarrollar programas educativos destinados a crear conciencia en los grupos de riesgo y remarcar la importancia de que las personas responsables del cuidado de niños cumplan estrictamente su deber de vigilancia.

Existen, sin embargo, ciertas normas aplicables a la prevención de ahogamientos que pueden potenciar el uso de medidas de seguridad, entre las cuales cabe mencionarse los reglamentos para el uso de piscinas públicas o privadas.

La única norma completa en la materia fue encontrada en Chile. Disposiciones similares, aunque más orientadas a la problemática sanitaria, existen en Costa Rica y el Perú. Algunos países reglamentan los requisitos sanitarios y de seguridad, y la habilitación e inspección de piscinas a nivel local. Este es el caso, por ejemplo, de la Argentina y el Brasil que no cuentan con una norma general en la materia y cada municipio se encarga de la habilitación de piscinas y reglamenta sus condiciones de seguridad.

Lo relativo a la prevención de ahogamientos en ríos, lagos o playas, suele ser normativizado por las instituciones a cargo de la defensa civil que se encargan del rescate de víctimas. Por ejemplo, la *Resolución No. 012* del 26 de diciembre de 2001 sobre el Sistema Nacional de Protección Civil de Panamá (SINAPROC) establece que todos los balnearios del país, ríos, playas, piscinas y lagos deberán tener personal idóneo en rescate acuático en una cantidad que deberá ser certificada en proporción al número de bañistas que acuden al lugar.

#### **3.2.4. Programas de prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos**

La conclusión saliente en materia de planes preventivos de lesiones no intencionales es que existe una notable desproporción entre la cantidad de programas dedicados a la prevención de lesiones a consecuencia del tránsito vehicular y aquellas provocadas por caídas quemaduras y ahogamientos. Ello ya fue resaltado en la evaluación efectuada por la OPS en el estudio mencionado en el punto 3.3.3. Allí se expresa que los países de la región consideran que las lesiones por caídas, quemaduras y ahogamientos constituyen un problema serio de salud pública y, sin embargo, pocos países mencionaron tener políticas y programas para prevenirlos. Dicha situación persiste. Adicionalmente y en concordancia con lo ya expresado en materia de prevención de lesiones a consecuencia del tránsito vehicular, los programas no suelen fundarse en datos epidemiológicos ni son evaluados sus resultados.

En líneas generales, la tendencia en materia de programas de prevención se orienta a planes de gran amplitud dedicados a la protección de adultos mayores y niños, y a la prevención de lesiones en general. Sin embargo, hay que destacar que la metodología adecuada para localizar programas de salud se basa en el envío de encuestas a los organismos competentes para que informen con precisión los planes con que cuentan, el grado de ejecución de los mismos y los resultados obtenidos. Es por ello que resulta difícil evaluar con exactitud el nivel de desarrollo de planes preventivos en materia de lesiones no intencionales.

Los ministerios de salud elaboran planes nacionales de salud entre los que se incluye la protección de niños y adultos mayores y la necesidad de efectuar programas preventivos. Ellos se orientan, en líneas generales, a cuestiones de atención de la salud y nutrición. Corresponde también a dichos ministerios el deber de organizar planes y programas de prevención de lesiones no intencionales, existiendo la tendencia a elaborar programas generales de prevención de lesiones en el hogar a través de consejos o guías que se difunden por los medios de comunicación. Con frecuencia, esas actividades tienen características cíclicas en el sentido de que se inician e intensifican a fin de año y en época de vacaciones. Algunos países, como Honduras y México, cuentan con comisiones o consejos nacionales de prevención de lesiones no intencionales.

Con respecto a los programas orientados a los adultos mayores, los mismos han cobrado vigor a raíz de la ya mencionada II Asamblea Mundial sobre el Envejecimiento. Con tal motivo, los países han elaborado planes nacionales sobre envejecimiento, conformado comisiones nacionales en la materia e implementado otras medidas. Ellos son ejecutados por ministerios, secretarías o subsecretarías de desarrollo o de familia. En este marco, por ejemplo, la Subsecretaría de la Tercera Edad del Ministerio de Desarrollo Social y Medio Ambiente de la Argentina lleva a cabo un programa de cuidados domiciliarios con el fin de superar situaciones de riesgo para los adultos mayores. Otro programa específico sobre prevención de caídas se realiza en Chile por intermedio del Ministerio de Salud.

En materia de prevención de quemaduras y ahogamientos, es muy importante el papel que desempeñan las organizaciones no gubernamentales; ellas organizan y llevan adelante programas informativos y de difusión, que se intensifican en períodos de vacaciones cuando el riesgo se incrementa. Cabe mencionar en particular las campañas realizadas por los cuerpos de bomberos.

### 3.3. ATENCIÓN DE LESIONADOS EN SALAS DE EMERGENCIA, Y SU RECUPERACIÓN FÍSICA Y PSICOLÓGICA

El acceso a los servicios de salud de urgencia y la rapidez y calidad de la intervención médica resultan fundamentales. La sobrevivencia y la plena recuperación de los lesionados dependen más de la atención inicial que reciban que de los tratamientos intensivos y de recuperación posteriores.

Desde el punto de vista jurídico existe un principio de carácter humanitario que prescribe que no se puede negar asistencia a los heridos que arriben a las salas de emergencia. Este principio ha sido en general recogido en la normativa de los países de la región. Así, y a título de ejemplo, la *Ley No. 100* de 1993 de Colombia establece que todas las instituciones de servicios de salud están obligadas a atender urgencias independientemente de si la víctima está afiliada o no a una entidad prestadora de servicios de salud. En algunos países, este principio adquiere carácter constitucional; en el Paraguay, por ejemplo, el art. 68 de la *Constitución* dispone que nadie será privado de asistencia pública para prevenir o tratar enfermedades, pestes o plagas, y de socorro en los casos de catástrofes y de accidentes. En el mismo sentido el art. 43 de la *Constitución* del Ecuador señala que por ningún motivo se negará la atención de emergencia en los establecimientos públicos o privados de salud. En Bolivia, la negativa a prestar atención médica configura el delito de denegación de auxilio conforme al art. 281 del *Código Penal*. En Chile existen los Servicios de Atención Primaria de Urgencias (SAPU) al que tienen derecho a acceder quienes necesiten atención médica de urgencia sin que sea necesario ser beneficiario del Sistema Único de Salud.

La capacidad de lograr una recuperación física, estética y psicológica plena depende de la calidad de los servicios de tratamiento y recuperación a los que el lesionado pueda acceder y a la posibilidad de reclamar indemnización por los daños sufridos.

La situación de los seguros de salud varía en cada país y conforme a los sistemas que se adopten. Todos los países de la región aceptan y regulan en mayor o menor medida los llamados seguros privados que, con variaciones en la cobertura, ofrecen la posibilidad de una recuperación completa de las secuelas de lesiones. Sin embargo, solo una minoría tiene acceso a ellos en América Latina. En el otro extremo de la ecuación, se encuentran los seguros de provisión pública que se orientan a brindar cobertura médica a toda la población. En tal sentido, si el lesionado cuenta con seguro de salud y en la medida que la cobertura lo prevea, los gastos médicos, incluyendo traslados, hospitalización, medicamentos, honorarios médicos y otros, son asumidos por este. Si el lesionado no cuenta con seguro médico ni recursos para hacer frente a los gastos, la atención brindada



en emergencia es absorbida por la entidad interviniente y la recuperación dependerá de lo que le pueda ofrecer el sistema público de salud. En caso de que se pueda entablar una demanda por daños y perjuicio a raíz del accidente, parte de la indemnización asignada es destinada al pago de los gastos médicos.

En materia de lesiones provocadas por el tránsito de vehículos, es necesario hacer una serie de consideraciones ya que este tipo de situaciones generan grandes costos a los servicios de salud. Los ordenamientos jurídicos ofrecen distintas soluciones para asumir tales costos, entre las que se destaca el ya mencionado seguro obligatorio de responsabilidad civil. Como se manifestara, una de las funciones del seguro obligatorio es cubrir los gastos médicos, no solo para proteger a la víctima, sino para que los servicios de salud recuperen lo invertido en la atención de urgencia y en el tratamiento de las secuelas de este tipo de lesiones. En tal sentido, se regulan mecanismos de reembolso para que la institución que prestó asistencia médica recupere del seguro lo que hubiere gastado.

Así, siempre que exista un seguro de responsabilidad civil, los gastos médicos de urgencia y rehabilitación son cubiertos por este hasta los topes establecidos en cada sistema. Si el lesionado necesita tratamientos cuyo costo excede los máximos fijados por el seguro, podrá iniciar acción judicial para reclamar el monto restante. Si el vehículo no está asegurado, la víctima debe iniciar acción judicial de reclamación de daños y perjuicios y, si quien resulta responsable no cuenta con recursos para abonar la indemnización regulada, el lesionado queda a merced de lo que le ofrezca su seguro médico o los sistemas públicos de salud.

En algunos casos, los seguros de salud no cubren los daños generados por accidentes de tránsito. Por ejemplo, la *Ley No. 87* de 2001 de Seguridad Social de la República Dominicana dispone que el seguro familiar de salud no cubrirá los costos de las atenciones derivadas de lesiones generadas por el tránsito vehicular porque ellos deben ser cargados al seguro obligatorio de accidentes de tránsito. Tal medida puede ser considerada extrema ya que deja sin cobertura médica a las víctimas de vehículos no asegurados o abandonadas por conductores que se dan a la fuga.

En la Argentina, las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones son consideradas situaciones fuera de cobertura, pero los seguros de salud deben igualmente brindar atención a sus afiliados. Si el lesionado cuenta con un seguro privado, puede requerir atención médica para la recuperación física y psicológica de las secuelas causadas por el siniestro, pero se estima que la institución aseguradora afronta un gasto que no está dentro de las contingencias normales de la cobertura de atención de salud y debe ser por ello retribuida. Para lograr esto, se suele solicitar a los afiliados la cesión de los derechos indemnizatorios hasta la concurrencia de los gastos efectivamente cubiertos y pagados por la prestadora; la víctima conserva para sí el reclamo sobre el resto de los rubros que integran la indemnización.

En Nicaragua, la nueva *Ley General de Salud No. 423* de 2002 trata directamente el problema disponiendo que es de competencia del Ministerio de Salud definir las normas de organización, funcionamiento y financiamiento del plan de asistencia sanitaria por causa de colisiones y atropellos por vehículos, y que las compañías aseguradoras deben garantizar el financiamiento de los servicios de salud por accidente de tránsito (art. 46).

Ello expone claramente un conflicto que no ha podido ser resuelto enteramente. No hay duda de que la prioridad, una vez que se produce un siniestro, es proceder al rescate de las víctimas y proveer una rápida y eficiente atención de urgencia que facilite la recuperación posterior de los lesionados; ello es un derecho de todos. Pero, en la medida en que se instrumenten mecanismos para financiar la atención de salud brindada a los lesionados, las salas de emergencia y los centros de tratamiento y rehabilitación funcionarán mejor en beneficio de las víctimas facilitando su sobrevivencia y recuperación final.

### 3.4 RESPONSABILIDAD DEL GRUPO FAMILIAR EN LA PREVENCIÓN DE LESIONES NO INTENCIONALES, Y EN LA ATENCIÓN, EL CUIDADO Y LA RECUPERACIÓN FÍSICA Y PSICOLÓGICA DE LA VÍCTIMA

En materia de prevención de lesiones en niños, ya sean por caídas, quemaduras, ahogamientos o aquellas causadas por el tránsito automotor, rigen principios generales de responsabilidad derivados de la guarda y el deber de vigilancia de los padres, tutores y guardadores. En consecuencia, son ellos los principales obligados a prever y evitar riesgos a sus hijos o menores a su cargo. Tal deber de vigilancia en el caso de padres y tutores deriva del ejercicio de la patria potestad y es delegado a quienes estén encargados de escuelas o actividades extraescolares organizadas por personas o instituciones.

Paralelamente al deber de vigilancia y también derivado de la patria potestad, está el deber de los padres de asistir a los hijos y alimentarlos. La responsabilidad alimentaria incluye la obligación de los padres de brindar asistencia médica a los hijos.<sup>123</sup> Los códigos de familia y los códigos civiles son los instrumentos normativos que regulan lo relativo al deber de vigilancia de padres, tutores y guardadores, y la obligación alimentaria de los padres respecto de los hijos.

Conforme a tales normas, los padres tutores y guardadores deben cumplir un estricto deber de vigilancia para evitar accidentes dañosos y están obligados a proveer lo necesario para que los menores lesionados reciban la asistencia adecuada para afrontar su recuperación física y psicológica. Sin embargo estas obligaciones están sujetas a algunas consideraciones.

En primer lugar y en relación al ejercicio del deber de vigilancia, es necesario establecer el estándar de precaución al que deben sujetarse padres, tutores y guardadores con el fin de evitar que se produzcan lesiones. Concretamente, ¿qué se entiende por precaución razonable para garantizar la seguridad de menores? La respuesta a esta pregunta está dada por la obra jurisprudencial de los tribunales de cada país y jurisdicción. Cabe señalar, sin embargo, que si la persona a cargo de la guarda de un menor o adolescente está en condiciones de anticipar la presencia de niños o adolescentes en su área de influencia y aún más, si en dicha área se desarrollan actividades que de una manera expresa o tácita puedan atraer la atención de menores o adolescentes, el estándar de cuidado o diligencia debe ser adecuado a la mayor probabilidad de la ocurrencia de daños. Pero es en definitiva la jurisprudencia de cada tribunal la que fija los estándares de cuidado y diligencia y los aplica y valora ante cada caso concreto.

En segundo lugar y con respecto a la obligación de brindar atención y cuidado de salud y proveer a la recuperación física y psicológica de un menor lesionado, hay que destacar que dicho deber está limitado o es proporcional a los recursos con que cuenten las personas a cargo de la obligación alimentaria. El incumplimiento de dicha obligación puede ocasionar que el juez interviniente imponga una multa cuyo valor aumenta cada día que se incumple, ordene el embargo de bienes y salarios y disponga la privación de la patria potestad.

---

<sup>123</sup> El *Código de Familia de Costa Rica* define alimentos como aquello que provea sustento, habitación, vestido, asistencia médica, educación, diversión y transporte (art. 164). El *Código Civil de la República Dominicana* expresa que se entiende por alimento todo lo que es indispensable para el sustento, habitación, vestido, asistencia médica, recreación, formación integral y educación o instrucción de un o de una menor (art. 130). En el mismo sentido, el *Código Civil Mexicano* señala que los alimentos comprenden la comida, el vestido, la habitación y la asistencia en caso de enfermedad (art. 304).

## 4. CONCLUSIONES Y ANÁLISIS DE NECESIDADES

### 4.1. TRÁNSITO VEHICULAR Y SEGURO OBLIGATORIO DE RESPONSABILIDAD CIVIL

La normativa vigente en la región, con algunas excepciones, respondería a su función preventiva y atributiva de responsabilidades si fuera de cumplimiento efectivo. Sin embargo existen falencias en su cabal aplicación muchas veces determinadas por los otros componentes que interactúan en la realidad del tránsito.

En este sentido y aunque no se han encontrado datos concretos que así lo demuestren, es indudable que el deterioro económico de los países de la región tiene incidencia en el aumento del índice de siniestros. Ello se debe principalmente a que disminuye la inversión que los conductores hacen en el mantenimiento de sus vehículos (por ejemplo, frenos, dirección, aceites, llantas y lubricantes). Además, afecta la posibilidad de incorporar dispositivos considerados “optativos” al adquirir un automóvil, como bolsas de aire y cinturones de seguridad en los asientos traseros. La situación económica de la región influiría también negativamente en la inversión que los gobiernos deben hacer para mantener caminos y rutas y puede afectar el normal funcionamiento de las compañías de seguro.

Al factor económico se suman componentes como el cultural y educacional que contribuyen a generar la corrupción de las autoridades de tránsito y el desdén de los conductores a cumplir con las medidas de seguridad establecidas. La corrupción genera a su vez debilidad institucional siendo comunes en la región los casos de autoridades de tránsito que emiten licencias de conducir a personas no capacitadas o que habilitan automotores que no cuentan con las medidas mínimas de seguridad, y agentes de tránsito que aceptan recibir dinero a cambio de no imponer una sanción. Existe también una marcada indiferencia por parte de los conductores a cumplir con medidas simples de seguridad, como colocarse los cinturones de seguridad, respetar las luces y señales de tránsito, y no sobrepasar las velocidades máximas.

Muchas de estas circunstancias pueden y deben ser modificadas con campañas educativas dirigidas a peatones, conductores y agentes de tránsito, en conformidad con lo que disponen las normas de tránsito. Otras son estrictamente económicas, como la inversión que los gobiernos destinan al mantenimiento de carreteras y señales.

A tal respecto, es importante que se consideren los siguientes aspectos a fin de mejorar la situación del tránsito en la región y minimizar la ocurrencia de accidentes:

- Las disposiciones legales vigentes en la región deben, en algunos casos, ser mejoradas, ordenadas y actualizadas. Se presentan con frecuencia casos de multiplicidad legislativa de normas nacionales, provinciales y municipales con contenidos diferentes. Sería importante que Honduras y Nicaragua promulgaran las nuevas disposiciones en tratamiento, y que el Paraguay y la República Dominicana iniciaran un proceso de revisión y actualización de sus normas de tránsito.

- Se debe exigir con carácter obligatorio el uso del cinturón de seguridad cruzado y de tres puntas en todos los asientos; que los menores viajen en asientos traseros con sillas o cinturón de seguridad ajustado conforme a la edad, altura y peso; el uso de cascos y materiales reflectantes para ciclistas y motociclistas, y la instalación de parabrisas y ventanas inastillables, volantes adaptables e interiores de vehículos más seguros.
- Resulta fundamental organizar registros o sistemas de información de lesiones generadas a consecuencia del tránsito vehicular o crear instancias que coordinen las diferentes fuentes de información sobre siniestros. La finalidad es contribuir al buen funcionamiento de un sistema de vigilancia epidemiológica que permita la recolección sistemática, continua, oportuna y confiable de datos para controlar y disminuir la ocurrencia de siniestros.
- Todas las normas analizadas prescriben la necesidad de que se lleven adelante programas de educación vial para prevenir la ocurrencia de accidentes a consecuencia del tránsito. En cumplimiento de dicho mandato, se deben impulsar cambios de conducta a través de programas de educación para conductores y peatones, y concentrar los esfuerzos en planes que demuestren beneficios detectables de acuerdo con el nivel educativo y cultural de los destinatarios y los datos epidemiológicos recolectados. Los planes educacionales deben también dirigirse a los agentes encargados del control del tránsito de manera que hagan cumplir las normas con eficiencia, imparcialidad y ética. Dichos programas deben ser evaluados luego de su finalización.
- El Estado debe mejorar la regulación del tránsito invirtiendo en carreteras con varias pistas, intersecciones con distintos niveles y dividiendo el transporte colectivo, de automotores, bicicletas y peatones en la medida que sea posible. Tiene también que invertir en el mantenimiento adecuado de vías, aceras y señales, y ejercer control directo sobre las empresas concesionarias de caminos para que hagan lo propio. La crisis económica se asume así como impedimento importante pero no decisivo para la prevención y el mantenimiento adecuado de vías y vehículos.
- Es necesario fortalecer las instituciones de tránsito de modo que exista certeza respecto a las condiciones de seguridad de los vehículos que circulan en la vía pública y sobre la habilidad de quienes los conducen. Con tal fin, hay que verificar y controlar la capacidad técnica y ética del personal de las instituciones que llevan adelante las revisiones vehiculares para que estas se realicen en tiempo y forma y para que las agencias encargadas de emitir licencias lo hagan verificando el efectivo cumplimiento de los requisitos establecidos en la ley.
- Existe en la región un alto número de accidentes que generan daños causados por conductores que se encuentran bajo la influencia de sustancias. Ello debe ser solucionado con programas educativos y exámenes preventivos. El Estado debe invertir en la compra de dispositivos de control de manera que los exámenes se lleven a cabo en forma efectiva y pareja en todas las jurisdicciones.
- En materia de aseguramiento, todos los países de la región deben instrumentar un seguro obligatorio que compense los daños causados por colisiones de tránsito y considerar la creación de sistemas para indemnizar en alguna medida a las víctimas cuando el daño es causado por un automovilista no asegurado, con póliza vencida o que se ha dado a la fuga y no es posible identificar. No se puede ignorar la realidad que muestra que gran parte de las personas involucrada en colisiones de vehículos no cuentan con seguro, son de bajos recursos y no pueden asumir los costos de una compensación integral, y que las víctimas son en muchos casos abandonadas por conductores desaprensivos. Un seguro obligatorio complementado con un sistema de compensación sería también fundamental para paliar la situación económica de los servicios de salud que son los que en definitiva afrontan el alto costo de la atención de las lesiones derivadas del tránsito de vehículos.
- Los sistemas de seguros deben también ser perfeccionados. Una de las críticas más frecuentes al seguro obligatorio es que el hecho de que el conductor esté cubierto ante el riesgo afecta sus in-

centivos para evitar que el riesgo efectivamente ocurra, es decir, debilita su capacidad de controlar su nivel de precaución al conducir. Ello se puede superar de dos maneras. Por un lado, estableciendo primas variables que sean mayores para quienes cuenten con antecedentes de no conducir con precaución y que aumenten a medida que se incrementen los siniestros y sanciones por conducir imprudentemente. De esta forma, el conductor sabe que su conducta influirá directamente en el monto de la prima. Por otro lado, se puede establecer un sistema de repetición o regreso por el cual la aseguradora paga y luego se subroga en los derechos de la víctima para repetir contra el asegurado que ha obrado en forma negligente si, por ejemplo, al momento de la colisión se encontraba en estado de ebriedad, su vehículo no estaba habilitado o no había superado la revisión técnica.

- Es necesario también que los seguros consagrados en normas y que no han entrado en vigencia se hagan efectivos y que se trabaje con la participación de todos los sectores involucrados para establecer una ecuación costo beneficio que sea conveniente para todas las partes, ajustada a la situación económica de cada país y al bolsillo de quienes deben pagar la prima. Adicionalmente, las empresas que brinden este tipo de seguros deben contar con la solidez necesaria y ser reforzadas por sistemas de reaseguro o fondos que cubran contingencias de manera que la víctima reciba una reparación efectiva, rápida y sin trabas burocráticas.

#### 4.2. PREVENCIÓN DE CAÍDAS, QUEMADURAS Y AHOGAMIENTOS

De la simple lectura de lo expuesto en el presente trabajo, surge como principal conclusión la desproporción entre la cantidad de normas que regulan lo relativo a la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito y aquellas destinadas a la prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos. Ello obedece en parte a la naturaleza misma de las conductas reguladas. El tránsito vehicular y peatonal está gobernado por la constante interacción de comportamientos desarrollados en espacios públicos y que son fácilmente reglamentados con normas de tránsito que indican prioridades de paso, uso de dispositivos de seguridad y otras cuestiones que pueden ser controladas y verificadas por la autoridad. La prevención de caídas, quemaduras y ahogamientos requiere, en cambio y por lo general, comportamientos individuales de precaución y cuidado, desarrollados muchas veces en ámbitos privados como el hogar.

No obstante ello, se han identificado algunas normas que buscan regular comportamientos con el fin de evitar caídas, quemaduras y ahogamientos y, aunque no son numerosas, deben proliferar y ser adoptadas por los países de la región. Debe también encararse con premura un estudio de los comportamientos susceptibles de ser regulados jurídicamente para prevenir lesiones no intencionales, de manera que el ordenamiento jurídico obre preventivamente y no atribuyendo responsabilidades cuando el accidente ya se haya producido. Asimismo, en los casos en que no sea posible regular los comportamientos, es fundamental que se diseñen programas de prevención que alerten a los grupos de riesgos para que introduzcan cambios de comportamiento y medidas de seguridad que eviten que se produzcan lesiones no intencionales.

La prevención de caídas de las personas adultas mayores debe analizarse según ocurran en la vía pública, en establecimientos de atención a adultos mayores o en el hogar.

En relación con las medidas de prevención necesarias para evitar caídas en la vía pública, cabe destacar lo previsto por normas generales y específicas de protección de adultos mayores. Al respecto, las tareas preparativas y la realización de la II Asamblea Mundial Contra el Envejecimiento celebrada en Madrid, España, en abril de 2002, han dado impulso para que los países de la región se aboquen a emitir normas sobre la protección de los adultos mayores o personas de la tercera

edad.<sup>124</sup> Dichas disposiciones, en mayor o menor medida, hacen referencia a la necesidad de suprimir las barreras arquitectónicas que obstaculizan la circulación e incrementan el riesgo de caídas. Igualmente, se suele señalar la importancia de que los medios de transporte y los establecimientos de atención al público den trato preferencial y faciliten el acceso a las personas de la tercera edad. De ello deriva la responsabilidad de los organismos a los que se les ha encomendado la supresión de barreras o la facilitación de la circulación en caso de que se produzcan lesiones.

En cuanto a los espacios dedicados a la atención de adultos mayores, como centros de atención gerontológica, hogares, asilos o residencias, la mayoría de los países cuentan con normas de habilitación generalmente a cargo de los ministerios de salud. Dicha habilitación tiene como condición que se cumpla con una serie de normas, entre las que se suelen incluir reglamentaciones edilicias y de diseño que facilitan la circulación de personas con el fin de evitar caídas. A ello debe agregarse el deber de cuidado o guarda de los profesionales a cargo, cuyo incumplimiento genera responsabilidades en caso de que se produzcan lesiones o defunciones.

Si bien en los casos anteriores suele haber una obligación legal de adecuar espacios para prevenir lesiones, ello no ocurre cuando los adultos mayores viven en sus hogares, ya sean solos o junto a su familia. En estos casos es necesario modificar algunos aspectos de las viviendas y, sin perjuicio de una eventual responsabilidad familiar en caso de negligencia, la prevención de caídas es más una tarea educativa y de información que normativa o punitiva.

Es necesario también considerar cuestiones de orden económico que obstaculizan el cabal cumplimiento de las normas vigentes. No cabe duda de que los gobiernos municipales carecen muchas veces de fondos para efectuar cambios estructurales que eliminen barreras arquitectónicas y de diseño, pero ello no entraña que, con el asesoramiento necesario, incluyan tal concepto en las construcciones que encaren en el futuro y que comiencen a introducir paulatinas modificaciones en beneficio no solo de los miembros de la tercera edad sino de la población con necesidades especiales o discapacitada. En el mismo sentido, la situación económica de la región junto al incremento de la expectativa de vida de la población adulta mayor hacen que, ante la necesidad de dar albergue a adultos desamparados y sin protección familiar, los gobiernos olviden que deben hacer cumplir normas edilicias para evitar lesiones.

Las autoridades tienen así el deber indelegable de establecer la obligación legal y, en el caso en que esta exista, proceder a adecuar los espacios en la vía pública, lugares recreativos, de atención al público y acceso al transporte para evitar caídas. En materia de establecimientos de atención de adultos mayores, se debe dar cumplimiento estricto a las normas de habilitación y adecuación de espacios para prevenir caídas y es necesario iniciar campañas informativas y programas dedicados a los adultos en el hogar para brindar asistencia en la adecuación de sus viviendas y evitar situaciones de riesgo.

En relación con la prevención de quemaduras, las únicas disposiciones que se encontraron se refieren a códigos de diseño y construcción, y normas técnicas que tienden a que se disminuya el uso de materiales inflamables y que las viviendas y establecimientos cuenten con los elementos y la infraestructura necesarios para combatir rápidamente el fuego y permitir una pronta evacuación.

La prevención de quemaduras en el hogar supone una serie de comportamientos que forman parte de la vida diaria y que consisten, en general, en mantener lejos de los niños aquellos elementos que pueden producir quemaduras, como ollas, planchas o líquidos calientes. Un comportamiento tan simple como no permitir que los mangos de sartenes o cacerolas sobresalgan del mueble de cocina no es obligatorio por ley, pero sin duda constituye un acto de negligencia que, en caso de que cause un daño, genera responsabilidades. En tal sentido, resulta fundamental que los orga-

---

<sup>124</sup> Véase el sitio de las Naciones Unidas en: <http://www.un.org/ageing/>.

nismos con competencia en la materia elaboren programas preventivos para que los adultos responsables tomen conciencia de la necesidad de evitar comportamientos que generan riesgos. Es conveniente también que se adopten y ejecuten normas que hagan obligatorio el uso de extintores de fuegos, alarmas de humo, salidas de emergencia y uso de materiales no inflamables.

La realidad de la región muestra también que muchos incendios se producen porque se utilizan hogares a leña, calentadores a combustibles o sistemas deficientes para cocinar, calefaccionar e iluminar viviendas precarias. Es necesario, al respecto, que se realicen con urgencia campañas que ofrezcan alternativas económicas y seguras en la materia a la población de ingreso bajo.

Con respecto a la prevención de ahogamientos, las normas encontradas en la región regulan en general distintos aspectos sobre el uso y habilitación de piscinas. Las piscinas privadas se rigen, en general, por disposiciones locales de habilitación y aquellas de uso público suelen tener reglamentos internos que fijan horarios de operación y prohíben el ingreso de menores, salvo que estén acompañados por un adulto a cargo.

En materia de responsabilidad, en general y sin considerar los detalles jurisprudenciales que cada tribunal en cada país en estudio pueda haber adoptado, se puede afirmar que quien posea en su casa una piscina o quién administre un lugar público o privado para el ejercicio de la natación es considerado dueño o guardián de la cosa y, como tal, responde por los daños que su uso ocasione. Las piscinas son además consideradas riesgosas. En general, se estima que el dueño o guardián puede liberarse de tal responsabilidad solo cuando puede probar la culpa de la víctima o de un tercero por el cual no debe responder.

En consecuencia, las personas que tengan en su casa o que administren una piscina tienen la obligación de adoptar todas las medidas de seguridad necesarias para minimizar riesgos. Es conveniente que contraten seguros de responsabilidad civil para indemnizar a las víctimas si se producen ahogamientos.

El Estado debe a su vez llevar a cabo programas educativos en los casos en que la prevención dependa exclusivamente de tales comportamientos personales como el cuidado y la vigilancia, y adoptar estándares técnicos que garanticen la confiabilidad y efectividad de los elementos de rescate y recreación acuática. Las autoridades competentes deben también establecer normas relativas a la construcción de piscinas, imponer medidas de seguridad para evitar ahogamientos y habilitar solo aquellas que cumplan con tales requisitos mediante las inspecciones correspondientes.

Los lugares públicos habilitados para la natación, como ríos, lagos, canales o playas, deben contar con un sistema de carteles indicadores y de advertencia; asimismo, las autoridades responsables deben proveer personal experimentado en el rescate y auxilio de ahogados.

#### **4.3. ATENCIÓN DE LESIONADOS EN SALAS DE EMERGENCIA, Y SU RECUPERACIÓN FÍSICA Y PSICOLÓGICA**

La atención médica de los lesionados se inicia en la etapa prehospitalaria con el acceso a los sistemas de emergencia, continúa con el traslado a centros asistenciales que diagnostican y tratan al lesionado, y culmina con la rehabilitación y reinserción del paciente en la sociedad. El costo de dicho proceso es absorbido por el causante o responsable del daño, en caso de que proceda una reclamación de daños, y por los seguros de salud o los sistemas públicos de salud si la víctima no tuviera seguro o recursos. La atención de los lesionados por colisiones de tránsito genera un costo muy alto al sistema de salud. Es por ello que deben ser prevenidas en la medida de lo posible y, en caso de que ocurran, hay que instrumentar mecanismos financiados por los protagonistas de la realidad del tránsito para que asuman los gastos de atención médica y evitar así el desequilibrio financiero de los servicios de salud.

#### **4.4. RESPONSABILIDAD DEL GRUPO FAMILIAR EN LA PREVENCIÓN DE LESIONES NO INTENCIONALES, LA ATENCIÓN, EL CUIDADO Y LA RECUPERACIÓN FÍSICA Y PSICOLÓGICA DE LA VÍCTIMA**

La legislación de los países de la región es clara al atribuir responsabilidades cuando dispone que los padres, tutores y guardadores tienen un deber de vigilancia con respecto a sus hijos y menores a cargo y son responsables en caso de que el incumplimiento de dicho deber les genere lesiones. Los padres son también responsables de brindar atención médica y proveer lo necesario para la recuperación física y psicológica de sus hijos, situación que está incluida en el deber alimentario regulado en los códigos civiles y de familia de la región.

La claridad legislativa, sin embargo, debe complementarse con la realidad económica de la región que dificulta el efectivo cumplimiento del deber de vigilancia y de las obligaciones alimentarias. Entre los desafíos más importantes a enfrentar, debe considerarse la elaboración de planes preventivos para incorporar medidas de seguridad en viviendas precarias con el fin de evitar lesiones.

#### **4.5. NORMALIZACIÓN**

La tarea normativa tiene, entre sus fines fundamentales, garantizar la calidad, seguridad y uso de productos que son objeto de intercambio comercial; su aplicación es fundamental en la prevención de lesiones. En consecuencia, no hay duda de la importancia de que los países adopten normas técnicas de carácter obligatorio, ya que sientan políticas de calidad, medioambientales y de seguridad, mejoran la calidad de vida y aumentan la productividad.

A los consumidores en particular, la normalización les garantiza niveles de calidad y seguridad en los productos y servicios, y les facilita la información sobre sus características; ello les permite adquirir bienes que minimizan en lo posible la ocurrencia de lesiones no intencionales.

En tal sentido, resultaría conveniente enfatizar el aspecto seguridad en los procesos y productos en la tarea normativa, promover que se adopten estándares técnicos de cumplimiento obligatorio a nivel gubernamental y alentar a los consumidores a preferir aquellos bienes que cuenten o que procedan de empresas que posean certificados o aprobaciones de los organismos de certificación.