

Bogotá D.C. 29 de noviembre de 2023

Doctor
GREGORIO ELJACH PACHECO
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil y se dictan otras disposiciones (Ley Sillas Seguras)"

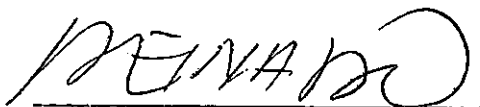
Respetado señor Secretario

De manera atenta y en virtud de lo dispuesto en los artículos 139 y 140 de la Ley 5ta de 1992, nos permitimos presentar ante el Senado de la República el Proyecto de Ley "Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil y se dictan otras disposiciones (Ley Sillas Seguras)", iniciativa legislativa que cumple los requisitos legales de acuerdo a lo previsto en el artículo 145 de la referida ley.

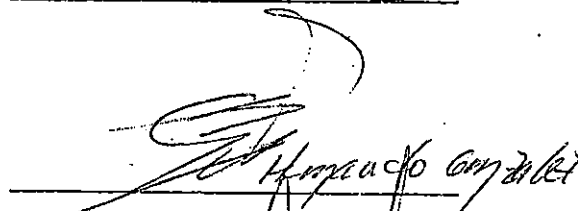
Solicitamos al señor Secretario se sirva darle el trámite legislativo previsto en la Ley 5ta de 1992.

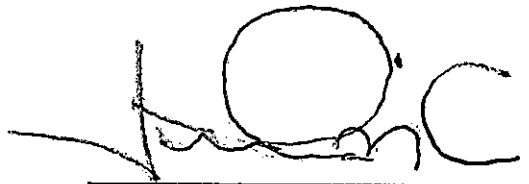
Con agradecimiento,

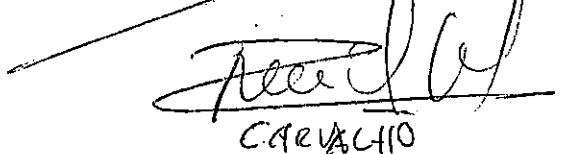
Atentamente,

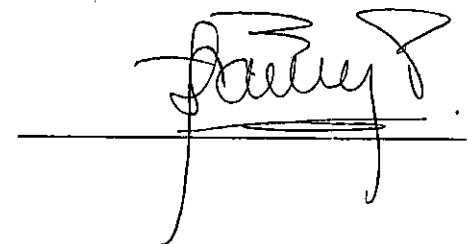


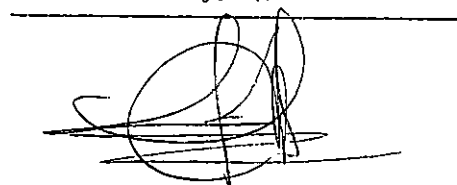












Ana Maria Castañeda

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023

“Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil y se dictan otras disposiciones (Ley Sillas Seguras)”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente Ley tiene por objeto establecer como obligatoria la adecuada instalación y el uso de Sistemas de Retención Infantil en el territorio nacional con el fin de preservar la vida e integridad física de las niñas y niños.

El enfoque de Sistema Seguro está fundamentado en proteger la vida, reconociendo la vulnerabilidad humana a partir de cinco pilares, dos de los cuales son: los vehículos seguros y los usuarios seguros.

Los sistemas de retención infantil se articulan dentro del Sistema Seguro, como parte del pilar de vehículos seguros, siendo instrumentos que protegen a las niñas y niños, los usuarios más vulnerables del sistema, creando entornos seguros propios para tamaño, peso y capacidades.

Artículo 2°. Adiciónese un nuevo inciso al artículo 2° de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 2°. Definiciones. Para la aplicación e interpretación de este código, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

(...)

Sistema de Retención Infantil: Es el sistema que permite que las niñas y los niños viajen de forma segura en el vehículo. Estos se clasifican en sillas, sistemas de anclaje, asiento/cojín elevador o “booster”, entre otros mecanismos aprobados por el Ministerio de Transporte como aptos para garantizar la seguridad de los menores.

Artículo 3°. Modifíquese el artículo 82 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 82. Cinturón de Seguridad. En el asiento delantero de los vehículos, de acuerdo con sus características, solo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas.

En todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas, es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de cualquier otro pasajero ubicado en los asientos delanteros y traseros del vehículo.

Los menores de doce (12) años de edad no podrán viajar en los asientos delanteros del vehículo, salvo si su estatura es superior a 150 centímetros.

Por razones de seguridad, las niñas y niños hasta los doce (12) años que midan menos de 150 centímetros solo podrán viajar en el asiento posterior del vehículo y haciendo uso obligatorio del Sistema de Retención Infantil, que cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento técnico que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 84 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 84. Normas para el Transporte de Estudiantes. En el transporte de estudiantes, las empresas de transporte escolar y los conductores de vehículos deberán garantizar la integridad física de ellos especialmente en el ascenso y descenso del vehículo. Los estudiantes ocuparán cada uno un puesto, y bajo ninguna circunstancia se podrán transportar excediendo la capacidad transportadora fijada al automotor, ni se permitirá que éstos vayan de pie. Las autoridades de tránsito darán especial prelación a la vigilancia y control de esta clase de servicio.

Si fuere el caso los demás vehículos que circulen por las vías de uso público, detendrán su marcha para facilitar el paso del vehículo de transporte escolar o para permitir el ascenso o descenso del estudiante.

Así mismo, los vehículos de transporte especial de estudiantes llevarán de manera obligatoria en el vehículo señales preventivas, las cuales se usarán conforme lo establezca el Ministerio de Transporte.

Será obligatorio el uso de sistemas de retención infantil en la prestación del servicio de transporte escolar

Parágrafo 1. El Ministerio de Transporte reglamentará en un término no mayor a un (1) año a partir de la entrada en vigencia de la presente Ley, los Sistemas de Retención Infantil en los vehículos de transporte especial de estudiantes, determinando quiénes serán los encargados de su adquisición y demás condiciones necesarias para su uso.

Parágrafo 2. El Ministerio de Transporte deberá implementar estrategias que garanticen una movilidad segura de las niñas y los niños de forma gradual en las zonas rurales desde y hacia los establecimientos educativos, asegurando que no se presenten afectaciones en la continuidad del servicio de transporte.

Artículo 5°. **Reglamentación.** Dentro del año siguiente a la entrada en vigencia de la presente Ley, el Ministerio de Transporte reglamentará lo aplicable a los Sistemas de Retención Infantil y las características que debe poseer la silla especial para los menores de edad, basado como mínimo en los siguientes criterios:

- a) Selección del asiento adecuado para el menor;
- b) Ubicación del menor en relación con otros pasajeros y bolsas de aire;
- c) Instalación, incluido el arnés, el ángulo del asiento y la fijación del asiento en el automóvil mediante el sistema de anclajes inferiores y correas para menores o el sistema del cinturón de seguridad del vehículo, entre otros que se consideren pertinentes.

Parágrafo 1. La expedición de esta reglamentación deberá estar unificada y armonizada con las regulaciones consistentes en la normativa internacional, dependiendo su aplicabilidad.

Parágrafo 2. La Agencia Nacional de Seguridad Vial emitirá los lineamientos para las jornadas de difusión, sensibilización y capacitación sobre el uso e implementación de lo dispuesto en la presente ley, dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la reglamentación correspondiente por parte del Ministerio de Transporte.

Artículo 6°. Adiciónese un literal en el artículo 131 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 131. Multas. Los infractores de las normas de tránsito serán sancionados con la imposición de multas, de acuerdo con el tipo de infracción así:

(...)

G. Será sancionado con multa equivalente a cuarenta y cinco (45) Salarios Mínimos Legales Diarios Vigentes (SMLDV) y se procederá a la inmovilización del vehículo:

G1. Quien transporte en sillas delanteras, menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros.

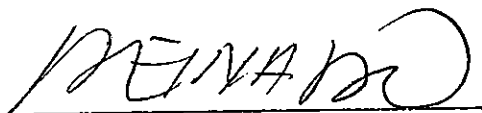
G2. Quien transporte en sillas posteriores, menores de doce (12) años de edad que midan menos de 150 centímetros sin el Sistema de Retención Infantil según la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte."

Artículo 7°. Socialización. Las autoridades de tránsito y planeación deberán implementar acciones de capacitación, socialización y divulgación, iniciales y permanentes, con el objetivo de favorecer y garantizar la enseñanza del uso de los sistemas de retención infantil en el territorio de su jurisdicción.

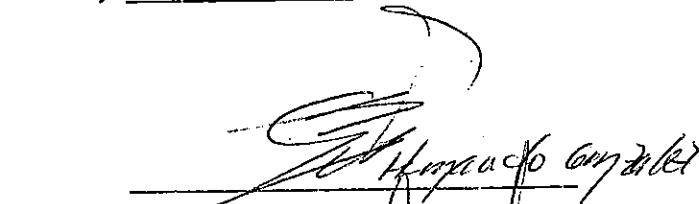
Artículo 8°. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga expresamente el literal B. 22 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002 y todas las demás disposiciones que le sean contrarias.

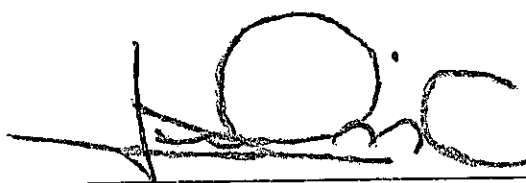
Con agradecimiento,

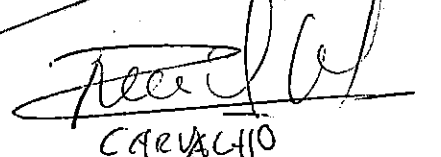
Atentamente,

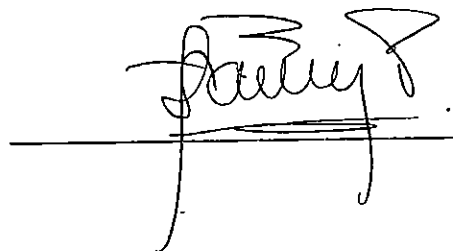


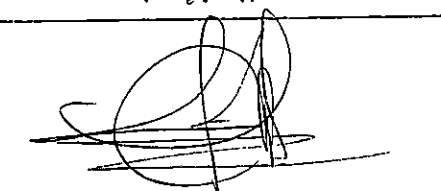












Ana Maria Castañeda

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2023

"Por medio del cual se modifica la Ley 769 de 2002, Código Nacional de Tránsito Terrestre, se establece la obligatoriedad del uso del Sistema de Retención Infantil y se dictan otras disposiciones (Ley Sillas Seguras)"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

La presente Ley tiene por objeto preservar la vida de niñas y niños que viajan como pasajeros en vehículos automotores por medio de la obligatoriedad del uso de sistemas de retención infantil para menores de 12 años que midan menos de 150 centímetros.

II. ANTECEDENTES

En primera instancia debe destacarse los lazos que conectan la Constitución Política con la relación infranqueable que se deriva de la finalidad del Estado de proteger la seguridad y protección de los niñas, niños y adolescentes, como sujetos de especial protección constitucional, ante la situación de vulnerabilidad e indefensión en la que se encuentran cuando transitan en vehículos por las vías puestas al servicio de la comunidad. Fundamentado en ello, la obligatoriedad de los sistemas de retención infantil debe encontrar fundamento en los principios establecidos en la Constitución Política, que se encuentran desarrollados desde el artículo 2°, referido a los fines esenciales e intervención del Estado; el artículo 24° que marca los contenidos en que se debe garantizar la libre locomoción que se encuentra sujeta a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los conductores y pasajeros de vehículos, peatones, menores de edad y las personas con discapacidad física y mental, entre otros a quienes se les debe garantizar su seguridad cuando transitan por las vías abiertas al público y de esta manera se pueda propender por el bien común, la seguridad vial y la prosperidad general, lo cual guarda conexidad con los principios de orden constitucional como la protección de derechos fundamentales a la vida, salud e integridad de las personas que día a día utilizan las vías.

Pero, del derecho a la locomoción de las personas se derivan otros conceptos constitucionales referidos igualmente a derechos a la vida, integridad física y libertad, que articulados y como prenda de garantía del Estado lo llevan a desarrollar acciones concretas regulatorias para garantizar un correcto orden social, en cuanto a la seguridad vial se trate.

En la medida que se cuente con instrumentos normativos que adopten medidas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito, o a anular o disminuir los efectos de los mismos con el objetivo de proteger la vida de los usuarios de las vías, se garantiza los derechos fundamentales que emanan de la Constitución Política, que para el efecto, se le ha encomendado a las autoridades estatales, la protección de todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades para así

asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares (Artículo 2º Constitución Política)

En este mismo círculo se encuentra el derecho a la educación que para el caso específico, sienta sus bases en la obligación del Estado de informar a todos los actores del tránsito acerca de las normas de tránsito, en instruir acerca de las normas de comportamiento y la manera cómo deben desenvolverse los diferentes actores de acuerdo al rol que asuman pero a su vez, en la necesidad de generar una nueva cultura ciudadana frente al cumplimiento de las normas de comportamiento, es decir, las normas de tránsito pretenden crear una nueva forma de comportarse que garantice el respeto y cumplimiento por parte de los actores de las normas de circulación y para su efectividad se cuenta con mecanismos de preventivos (con medidas de seguridad vial) y represivos (con incremento y ejecución de las medidas sancionatorias por incumplimiento de las normas de tránsito).¹

Es así, que se debe recurrir a la norma que marca el propósito de la regulación de los sistemas de retención infantil, que corresponde al artículo 44 de la Constitución Política, que con buen criterio imparte un tratamiento de protección especial a los niños, las niñas y adolescentes, haciendo prevalecer sus derechos, cuando señala:

“Son derechos fundamentales de los niños: la vida, la integridad física, la salud y la seguridad social, la alimentación equilibrada, su nombre y nacionalidad, tener una familia y no ser separados de ella, el cuidado y amor, la educación y la cultura, la recreación y la libre expresión de su opinión. Serán protegidos contra toda forma de abandono, violencia física o moral, secuestro, venta, abuso sexual, explotación laboral o económica y trabajos riesgosos. Gozarán también de los demás derechos consagrados en la Constitución, en las leyes y en los tratados internacionales ratificados por Colombia.”

Bien se ha reconocido desde la Constitución Política, la jurisprudencia de la Corte Constitucional y los tratados internacionales ratificados por Colombia, el principio del interés superior de los menores de dieciocho años, en cuanto que implica reconocer a su favor un trato preferente de parte de la familia, la sociedad y el Estado, procurando que se garantice siempre su desarrollo armónico, así como asegurar su desarrollo integral y la realización efectiva de sus derechos fundamentales, resguardándolos de los riesgos prohibidos que amenacen su desarrollo armónico.

Resulta claro, que por la condición de sujetos de especial protección implica que, en todos aquellos casos relacionados con el amparo de los derechos de los niños, niñas y adolescentes más aún cuando sean fundamentales, el criterio primordial a seguir por las autoridades competentes debe ser el de la preservación y protección del interés prevaleciente y superior del menor.²

En este esfuerzo de regular por y para los niñas, niños y adolescentes, durante la legislatura 2020-2021 se presentaron dos proyectos de ley relacionados, el Proyecto de Ley No. 164 de 2020 Cámara y el Proyecto de Ley No. 420 de 2020 Cámara, los cuales fueron acumulados,

¹ Régimen Jurídico del Tránsito en Colombia, Óscar David Gómez Pineda, Corporación Fondo de Prevención Vial

² Sentencias C-258 de 2015 y C-262 de 2016 y Sentencia T-105 de 2017 de la Corte Constitucional.

por decisión de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, pero que finalmente el proyecto es archivado por tránsito de legislatura.

1. Los sistemas de retención infantil en la legislación internacional

Resulta relevante acudir a los instrumentos internacionales que marcan las mínimas exigencias que deben seguir el uso de dispositivos de retención para los niños (SRI) a fin de estimarlos como parámetros de conveniencia en la legislación colombiana que debe expedirse en la materia. Para ello, se debe referenciar los instrumentos de organizaciones de orden internacional y la normativa expedida por diferentes países, a fin de referenciar y asimilar las experiencias que han marcado hitos en la seguridad vial con la adopción de sistemas de retención infantil.

(i) Acuerdo 1958 de la Organización de las Naciones Unidas

Establece lineamientos normativos, protocolos, sistemas y componentes de vehículos con el propósito de establecer estándares de seguridad de los ocupantes de los automotores. Constituye un instrumento eficaz para garantizar un alto nivel de seguridad, protección del medio ambiente, la eficiencia energética y la protección antirrobo de los vehículos.

Al Acuerdo se han adherido 56 países pertenecientes a Europa, África, Asia y Oceanía y en nuestro caso, recientemente Colombia en su propósito de impulsar la armonización con la normatividad internacional, se encuentra en la etapa final del proceso de adhesión al Acuerdo 1958, con la sanción de la Ley 2290 de 2023, la cual se encuentra en revisión por la Corte Constitucional. Lo anterior, permitirá incorporar los reglamentos técnicos y protocolos para la homologación de vehículos y sus componentes que aportan a la seguridad vehicular, de acuerdo con los estándares de seguridad de la Unión Europea o de Estados Unidos.

Aunque, Colombia con anterioridad ha ido incorporando componentes que aportan seguridad vehicular, como la exigencia en la fabricación e importación de vehículos de ABS, airbags para conductor y conductor, apoyo de cabeza y cinturones de seguridad en todos los puestos o asientos del vehículo; lo que tendrá finalmente selló con las medidas que surjan de la aplicabilidad del contenido normativo que se desprende de la Ley 2290 de 2023, como el hecho de poder acoger los reglamentos técnicos y aceptar los certificados expedidos por los países firmantes del Acuerdo 1958 y Estados Unidos.

(ii) Directiva 2014/37/UE de la Comisión Económica para Europa -ECE: Norma básica de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas-UNECE, de obligado cumplimiento en los estados miembros sobre el uso de los dispositivos de retención para los niños (SRI). La Directiva 2014/37/UE de la Comisión Europea específica:

- Los niños que no alcancen los 135 cm o una estatura inferior a 150 cm que se transporte en vehículos de las categorías M1 (Vehículos destinados al transporte de personas que tengan, además del asiento del conductor, ocho plazas sentadas como máximo.), N1 Vehículos de peso bruto vehicular de 3.5 toneladas o menos , N2- Vehículos destinados al transporte de

mercancías con un peso máximo superior a 3,5 toneladas pero inferior a 12 toneladas y N3- Vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso máximo superior a 12 toneladas que se hallen en circulación utilicen los dispositivos de seguridad de los que disponga el vehículo, los cuales deben ser apropiados para las características físicas del niño.

- Los vehículos que no están provistos de dichos dispositivos de seguridad no podrán viajar niños de menos de tres años de edad.
- Todos los pequeños que tengan más de tres años y una estatura inferior a 150 cm deben ocupar los asientos traseros.
- Las sillas infantiles deben estar homologadas con las normas del reglamento CEPE/ONU 44/03 o de la Directiva 77/541/CEE o del Reglamento CEPE/ONU 129 o de cualquier adaptación posterior.
- Los dispositivos de retención de niños deben instalarse de acuerdo con las instrucciones de su fabricante.

A su vez, debe destacarse la reglamentación que tiende a mejorar la seguridad de los vehículos y que se ha adoptado desde la Asamblea General de las Naciones Unidas, siendo ellas:

(i) En materia de seguridad en cinturones:

- Norma UN - R14- Disposiciones Uniformes relativas a la aprobación de vehículos con respecto a los anclajes de los cinturones de seguridad, sistemas de anclaje ISOFIX.
- Norma UN - R16.- Disposiciones Uniformes relativas a la aprobación de: 1. Cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención ISOFIX para vehículos motorizados. 2. Vehículos equipados con cinturones de seguridad, recordatorio de cinturón de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención ISOFIX y sistemas de retención I-Size.

Estas normas tienen como fin principal asegurar que los vehículos durante su ensamble sean equipados con cinturones de seguridad y sus puntos de anclaje resistan los impactos ocurridos durante una colisión, para minimizar el riesgo de desprendimiento y asegurar que los pasajeros puedan ser removidos sin peligro de sus sillas si hubiese esa necesidad

(ii) En materia de sistemas de retención infantil:

Resulta fundamental, referirnos a la normativa que rige en los sistemas de retención infantil a nivel internacional, conforme a las recomendaciones efectuadas por las agencias encargadas de la evaluación de seguridad vehicular en el mundo y que son reconocidas por su eficacia como son los reglamentos europeos ECE R44, ECE R129 en sus distintas versiones y la norma norteamericana FMVSS 213.

- **Reglamento No. 44 Versión 4**

Contiene prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención de niños ocupantes de vehículos de motor a instalarse en vehículos de motor, basada en el peso del menor. Este reglamento conserva vigencia hasta el 1 de septiembre de 2024, dado que a partir de dicha fecha sólo podrán comercializarse sistemas de retención infantil homologados bajo la normativa ECE R129.03, conocida como i-size.

- **Reglamento No. 129.03**

Establece disposiciones uniformes para la homologación de los dispositivos mejorados de retención de niños que se utilicen a bordo de los vehículos de motor, al simplificar el uso de sistemas de retención infantil para minimizar el riesgo de su uso indebido, mediante la introducción de sistemas "i-Size", que contempla nuevos estándares de seguridad y se soporta en la estatura del menor o el tamaño del cuerpo, aunque tiene consideraciones con el peso del menor y simplifica el etiquetado.

Conocido como "Reglamento i-Size", el que se anexó al Acuerdo 1958 en noviembre de 2012. Su vigencia se dio el 9 de julio de 2013. De su contenido puede afirmarse que introduce nuevos estándares de seguridad y permite su uso en combinación con los sistemas de fijación y anclaje del vehículo.

Su reglamentación abarca:

- Los niños que miden menos de 1,50 metros deben viajar en coche con silla o dispositivo de seguridad homologados.
- Los niños que miden menos de 135 cm de altura no pueden viajar en el coche con alzador sin respaldo.
- Como norma general, los niños deben ir siempre en los asientos traseros.
- En el asiento delantero del vehículo, sólo pueden viajar menores de 12 años, si utilizan dispositivos de seguridad infantil homologados.
- El sistema de retención infantil "i-Size" es un sistema universal ISOFIX el cual es instalado en el vehículo utilizando los puntos de anclaje ISOFIX.
- Avance técnico en la resistencia a los impactos laterales
- Se adecúa mejor a las innovaciones tecnológicas de los vehículos actuales.
- Mejoras derivadas de los ensayos realizados con maniqués y bancos de pruebas o la adaptabilidad a diversas tallas infantiles.
- Los agentes de la autoridad podrán proceder a la inmovilización del vehículo cuando se acredite que los menores de edad susceptibles de ello no hagan uso del dispositivo de retención infantil, tanto en las vías urbanas como interurbanas.

En los asientos traseros distingue entre:

- Niños de 3 a 12 años: deberán utilizar sistemas de sujeción homologados si el vehículo que ocupan dispone de ellos y, si no utilizar los cinturones de seguridad, igualmente sólo si el vehículo dispone de ellos.
- Niños menores de 3 años: Deberán utilizar sistemas de sujeción homologados, siempre que el vehículo disponga de ellos.
- Exige el uso en sentido inverso a la marcha hasta los 15 meses, lo que reduce el riesgo de lesiones en los bebés.

Prevé tres excepciones en las cuales los menores 1,35 metros pueden viajar fuera de su correspondiente sistema de retención infantil (SRI):

- Cuando las plazas traseras ya estén ocupadas por otros menores de edad de esa altura.
- Cuando no sea posible instalar todas las sillitas infantiles necesarias

- Cuando se trate de un vehículo biplaza.

- **FMVSS 213**

Norma técnica americana sobre sistemas de retención infantiles, cuyo cumplimiento en estándares de seguridad se encuentra a cargo de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), agencia ésta que se encuentra dentro del Departamento de Transporte de EE.UU.

El gobierno federal establece que, todos los vehículos automotores, sus sistemas o componentes, deben cumplir con una serie de requisitos en materia de seguridad, los cuales se agrupan en "Los Estándares Federales de Seguridad para Vehículos Automotores" o FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standards and Regulations), que constituyen las normas técnicas internacionales, a través de las cuales se establecen los requisitos mínimos de desempeño de seguridad que deben cumplir los productos vehiculares para su comercialización en los Estados Unidos.

El estándar FMVSS 213 es la norma que establece los requisitos para los SRI utilizados en vehículos de motor

Las pruebas de seguridad para los SRI según la FMVSS 213, incluye entre otros:

- Choque frontal a 48 Km/h con SRI en asiento tipo banco
- Utilización de dummy's para la prueba de choque (crash test) con edad y peso específico
- No se exige la exhibición del sello de homologación en las sillas.

Algunos aspectos a destacar entre los Sistemas ISOFIX y LATCH:

Bien se puede afirmar que son sistemas de sujeción o anclaje de sistemas de retención infantil, diseñados para la seguridad en el transporte de los menores. De acuerdo a las variantes al anclaje al cinturón de seguridad, se tienen dos sistemas de sillas infantiles:

- Sistema ISOFIX: Se encuentra estandarizado por Europa y proviene de las normas ISO, no requiere utilizar el cinturón de seguridad del propio coche, sino de unos ganchos que son puntos de anclaje para anclar la silla y que mantienen firme la silla. Constituye un estándar para fijar las sillas de auto con capacidad de hasta 18 kg. (Su regulación internacional se soporta en la ECE R44/4 y ECE R229/3)

Las sillas integran dos conectores rígidos que se conectan a unos ganchos que traen los vehículos, más un tercer punto de apoyo, conocido como "pie a piso".

- Sistema LATCH (bajo norma americana NHTSA y FMVSS no. 213), Lower Anchors and Tethers for Children. Se rige por un estándar de seguridad norteamericano, con bastantes similitudes con ISOFIX.

El sistema LATCH al instalar la silla lleva a utilizar tres anclajes que se fijan por medio de correas ajustables con ganchos rápidos: Dos flexibles en la parte inferior de la silla y uno en la superior, que es punto de apoyo con una correa de sujeción que se engancha detrás del asiento. Los dos primeros evitan los movimientos hacia atrás o

adelante, mientras que el otro impide que el asiento se mueva hacia los lados. No requiere utilizar los cinturones de seguridad del vehículo

Ambos sistemas de seguridad (ISOFIX y LATCH) se amarran a las zonas específicas de la carrocería diseñadas para garantizar la mejor sujeción de la silla al auto. Y hasta es posible encontrar que el SRI posea un tercer anclaje que se denomina Top Tether para evitar que la butaca se incline hacia adelante en caso de colisión.

2. Políticas Internacionales relacionadas con Sistemas de Retención Infantil

A nivel internacional se mantiene la preocupación por determinar acciones en la seguridad vial de los distintos actores viales, en los que prima los menores de edad. Veamos algunas políticas e instancias que trabajan en tal sentido:

(i) Plan Mundial para el Decenio para la Acción para la Seguridad Vial 2010-2021

Se trata de un plan colectivo en el que se indicaron las esferas críticas de intervención. Entre ellas figuran la mejora de las carreteras y los vehículos, la mejora de los servicios de emergencia y el fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial en general. El Plan Mundial también pide la promulgación de leyes nuevas o la mejora de las existentes, así como su aplicación, en materia de utilización de cascos, cinturones de seguridad y asientos especiales para niños, y contra el alcohol al volante y el exceso de velocidad.

Dentro del título de iniciativas que dan resultados consta que, entre las intervenciones eficaces figuran el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños.

(ii) Guía denominada “Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras” expedida por la Organización Mundial de la Salud

Esta Guía elaborada en el año 2015 por la Organización Mundial de la Salud contempla una serie de medidas o recomendaciones a implementar por parte de los Estados, para preservar la seguridad de los niños en las carreteras, y especialmente en la estrategia No. 4 aborda aspectos atinentes a la protección de los niños en los vehículos, imponiendo para el efecto: Introducir criterios reconocidos internacionalmente en la fabricación de dispositivos de protección para niños; velar por la disponibilidad y asequibilidad de estos dispositivos para quienes los necesiten; obligar a los fabricantes de vehículos a equipar todos los vehículos privados con amarres directos para asientos de niños, por ejemplo, sistemas de anclaje ISOFIX para fijar los dispositivos de protección en su sitio; promover planes de préstamos para la adquisición de dispositivos de protección e informar a las familias acerca del uso de dispositivos.

(iii) Pacto por la seguridad vial de niños, niñas y adolescentes, suscrito en agosto del año 2019.

Colombia ratificó ante la ONU su compromiso para reducir siniestros viales desde la infancia. El Pacto hace parte integral de la estrategia del Gobierno Nacional para generar una política pública alineada a la agenda 2030 para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo

Sostenible y “se suma a la política pública transversal de seguridad vial que es abordada desde las regiones en cuatro dimensiones: víctimas, educación, vehículos e infraestructura óptimos y usuarios idóneos.

Con este pacto las entidades firmantes se comprometieron a adoptar y ejecutar planes, políticas y programas que garanticen la seguridad de los desplazamientos de los niños, niñas y adolescentes desde y hacia sus hogares y establecimientos educativos; a trabajar por la seguridad de los vehículos y a que en la infraestructura se prioricen estos usuarios vulnerables”.

Lo anterior, sumado a las metas de los Objetivos del Desarrollo Sostenible, relacionadas en los objetivos 3 y 11, que son aplicables a la Seguridad Vial y que tienden a garantizar la seguridad de los niños, niñas y adolescentes con la reducción de muertes y su acceso a un transporte seguro.

(iii) Plan Mundial Decenio para la Acción para la Seguridad Vial 2021-2030

El Plan Mundial contempla que la seguridad vial no debería abordarse como una cuestión independiente, sino como un componente integrado de muchos programas políticos diferentes, incluidos los que se ocupan de la salud infantil, la acción climática, el género y la equidad.

Dentro de las medidas recomendadas para garantizar la seguridad del vehículo y para velar por el uso seguro de las vías de tránsito, incluye: instaurar normas de seguridad armonizadas de alta calidad para vehículos de motor nuevos y usados, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, y exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).

El Plan Mundial estableció como meta No. 8: para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.

(iv) Comunidad Andina

La Comunidad Andina (CAN), creada mediante Acuerdo de Cartagena del 26 de mayo de 1969, de la cual son miembros países como Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú, es un mecanismo de integración subregional, que en materia de normatividad permite que los países miembros adopten normas comunitarias de obligatorio cumplimiento, en este sentido, las decisiones referidas a continuación, son lineamientos que sirven para la estructuración y aplicación de los reglamentos técnicos que se adopten al interior del país.

Decisión 376 de la Comisión de la Comunidad Andina (Sistema andino de Normalización, acreditación, ensayos, certificación, reglamentos técnicos y metrología), modificada por la Decisión 419, estableció que los países miembros podrán mantener, elaborar o aplicar reglamentos técnicos en materia de seguridad, protección a la vida, salud humana, animal, vegetal y protección del medio ambiente.

Decisión 827 de la Comisión de la Comunidad Andina “Lineamientos para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la

conformidad en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario" señaló directrices para la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos en los países miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario, e indicó que los objetivos legítimos son los imperativos de la moralidad pública, seguridad nacional, protección de la vida o la salud humana, animal o vegetal, la defensa del consumidor y la protección del medio ambiente.

En virtud de lo anterior, la aplicación y desarrollo de las disposiciones contenidas en las decisiones de la Comunidad Andina, específicamente en cuanto a la reglamentación de los Sistemas de Retención Infantil, dependerá de la decisión que sea aprobada respecto de los reglamentos técnicos contenidos en el Acuerdo de 1958, en atención a la reciente expedición de la Ley 2290 de 2023.

(iv) Objetivos del Desarrollo Sostenible

Fueron adoptados en la Resolución 70/1 de la Asamblea General titulada "Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible" La Agenda 2030 una oportunidad para América Latina y el Caribe.

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, aprobada en septiembre de 2015 por la Asamblea General de las Naciones Unidas, establece una visión transformadora hacia la sostenibilidad económica, social y ambiental de los 193 estados miembros que la suscribieron y será la guía de referencia para el trabajo de la institución en pos de esta visión durante los próximos 15 años.

El conocimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) asociados a esta Agenda ayuda a evaluar el punto de partida de los países de la región y a analizar y formular los medios para alcanzar esta nueva visión del desarrollo sostenible que se expresó de manera colectiva y quedó plasmada en la Agenda 2030.

En ese sentido las dos metas relacionadas en los objetivos 3 y 11, que son aplicables a la Seguridad Vial y que tienden a garantizar la seguridad entre otros de niños, niñas y adolescentes, son:

"3.6. Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo."

"11.2 De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad."

Se destaca de lo anterior, que especialmente estos numerales citados atienden y aportan al desarrollo de políticas y programas relacionados con la seguridad de los niños y niñas, en este sentido, y con el fin de impulsar los objetivos planteados, uno de los ítems importantes a desarrollar es trabajar en la normativa que proporcione los elementos que garanticen y cooperen a la seguridad en el país, como lo es expedir la reglamentación asociada a la obligatoriedad y requisitos de los Sistemas de Retención Infantil.

3. Regulación de algunos países

La normativa internacional es un referente clave en el planteamiento e implementación de una normativa integral en Colombia, teniendo en consideración los avances y las determinaciones de la mayoría de países desarrollados que han acogido los reglamentos de la Asamblea General de las Naciones Unidas que desarrollan los sistemas de retención infantil, así, aunque en menor escala, la normativa norteamericana.

Se acude así a la regulación de algunos países de Latinoamérica, el Caribe y Norteamérica, así como de Europa y Asia, con el objetivo de analizar los avances en la reglamentación de los sistemas de retención infantil y comparar aspectos que podrían implementarse en forma obligatoria en Colombia, de acuerdo a los factores en e

PAIS	USO OBLIGATORIO EDAD/PESO/ALTURA
Argentina	Menores 10 años deben viajar asiento trasero con el correa y los menores de 4 años deben viajar en dispositivos o SRI. No aplica la altura. En Buenos Aires, los niños menores a 1,20 metros viajan en asiento trasero. En Córdoba se permite que menores a 10 años pueden viajar en asientos delanteros utilizando dispositivos especiales homologados, lo que no es exigible en la reglamentación nacional. La reglamentación nacional difiere de la local.
Chile	Para transitar por la República de Chile a partir del 16 de marzo de 2017, las niñas y niños menores de 12 años deben ir siempre en el asiento trasero del vehículo, utilizando el cinturón de seguridad o sistema de retención infantil adecuado. Hasta cumplir 9 años (o contar con una estatura de 135 centímetros y 33 kilogramos de peso), los menores deben ir en una silla apropiada según su edad, talla y peso. Deben cumplir con las normativas de seguridad vigentes en Europa y Estados Unidos. Anclajes ISOFIX o LATCH
Perú	Menores de 12 años deben asegurarse en asiento posterior: Los SRI serán los adecuados para la edad. 3 agrupaciones: Hasta un año deberán estar colocados mirando hacia el asiento posterior, en sentido contrario a la marcha, es decir, de espaldas al conductor; para niños de entre uno y tres años, y cinturones de seguridad para los de tres a 12 años.

	Determina la ley que las sillas deberán ser de calidad probada, y cumplir con las condiciones mínimas establecidas en el Reglamento Nacional de Tránsito.
Uruguay	Normativa que abarca las condiciones de seguridad en SRI, por lo que merece traer a colación importantes aspectos regulatorios. La Ley 19.061 establece el uso obligatorio de los SRI para los niños de 0 a 12 años de edad y adolescentes hasta 18 años que midan menos de 1.50 metros, disponiendo de manera general que los niños de las edades antes enunciadas estarán obligados a viajar en los asientos traseros de conformidad a los sistemas de sujeción y categorías establecidas en la reglamentación prevista. En el Decreto Reglamentario N° 81 de 2014 establece las categorías de SRI según peso, edad y altura; las normativas técnicas internacionalmente reconocidas que en forma obligatoria deben acreditar los SRI que se importen y vendan en el país; los requisitos y procedimiento para la importación de SRI; el proceso de certificación; el período para la obligatoriedad de la inclusión de (por lo menos) un sistema de anclaje rígido (ISOFIX, LATCH u otro) en los asientos posteriores de los vehículos 0 kilómetro importados; y las sanciones. A su vez, el transporte de las niños y niñas de las edades cubre cualquier modalidad o tipo de transporte, con excepción de los vehículos destinados al Transporte de Escolares (el cual se rige por sus propias normas) y para aquellos que son transportados en vehículos destinados al servicio no regular (ocasional) de pasajeros. En este último caso deben ir sujetos con cinturón de seguridad de tres puntas en los asientos de la primera fila y en todo aquel que no posea un asiento delantero, y con cinturón de seguridad de dos puntas como mínimo en las plazas restantes (art. 10 del Anexo I del Decreto 81/2014).
Brasil	• Menores a 10 años deben viajar en los asientos traseros, salvo excepciones como camionetas • El niño puede ser transportado en el asiento delantero, con el respectivo dispositivo de retención, cuando el asiento trasero del vehículo solo tenga cinturón de seguridad de dos puntos • Los menores de 7 años y medio deben usar dispositivos de retención adecuados; los niños a partir de esa edad, el cinturón de seguridad, como el resto de los ocupantes.
México	Cuando se trate de menores de 12 años o personas con discapacidad, deberán ser transportados utilizando los sistemas de retención pertinentes, en las sillas traseras

	Estado de México: Menores de 12 años no pueden transportarse en asientos delanteros. En los traseros deben utilizarse sillas porta infantes, para menores de hasta 5 años. En el Estado de Monterrey, los menores de hasta 4 años de edad y/o estatura menor de 95 centímetros deberán utilizar porta bebé y estar sujetos por el cinturón de seguridad, debiendo viajar en el asiento posterior cuando el vehículo cuente con él.
Estados Unidos	Cada Estado adopta sus propias normas con respecto a los asientos infantiles para automóviles. Hay gran variedad en la exigencia en cuanto a la edad y estatura; pero la edad oscila entre los 4 y 8 años: <u>Distrito de Columbia</u> (Washington, D.C.): Menores de 16 años viajen con asiento infantil o el sistema de cinturones de seguridad del vehículo; los menores de 8 años deben ir sentados en una silla para bebés, un asiento convertible o una silla elevadora que use los tres puntos de fijación del cinturón de seguridad. <u>Florida</u>: Los menores de 6 años deben viajar en un asiento infantil que cuente con aprobación federal y que los niños de entre 8 y 16 años deben utilizar una silla elevadora o el sistema de cinturones de seguridad del vehículo. <u>Georgia</u>: los niños de entre 8 y 18 años viajan asegurados en un sistema de retención para pasajeros. Los niños menores de 8 años deben viajar en asientos infantiles que deberán estar colocados en el asiento trasero del vehículo. <u>Maryland</u>: Los menores de 16 años cuenten con un sistema de retención en el asiento infantil o bien que utilicen el sistema de cinturones de seguridad del vehículo. Los niños menores de 8 años deben viajar en un asiento infantil, de acuerdo con los requisitos del fabricante de dicho asiento, a menos que el niño mida más de 4 pies con 9 pulgadas (1,45 m) de alto. <u>Carolina del Norte</u>: Menores de 8 años y que pesen menos de 80 libras viajen en un asiento infantil adecuado para su peso. Los menores de 5 años y que pesen menos de 40 libras deben viajar en el asiento trasero del vehículo. Los niños de entre 8 y 16 años deben ir ajustados mediante una silla elevadora o el sistema de cinturón de seguridad que tiene el vehículo. <u>Virginia</u>: Exige que los niños viajen con asiento infantil a contramarcha colocado en el asiento trasero del vehículo: para niños menores de 1 año. Asiento infantil en el sentido de la marcha o silla elevadora: para niños menores de 8 años, de acuerdo con el peso y la estatura del niño que se indique en la guía del fabricante del asiento infantil; Sistema de cinturón de seguridad del vehículo: para niños de entre 8 y 18 años.

	<u>Texas:</u> El menor de 8 años debe viajar en el asiento infantil que le corresponda, de acuerdo con los límites de peso y estatura señalados por el fabricante del asiento. Los niños menores de 8 años pero que miden al menos 4 pies con 9 pulgadas (1,45 m) de alto y los niños de hasta 17 años deben viajar ajustados con el sistema de cinturones de seguridad del vehículo. Utilizan el sistema LATCH que son correas flexibles que se deben tensar, el cual requiere un paso extra para tensar las correas, pero es un poco más flexible que los conectores rígidos del ISOFIX.
Alemania	Menores de 12 años y con menos de 1,50 m de altura deben ir con el correspondiente sistema de retención infantil. Recomienda seguir utilizando protección especial después de los 12 años con estatura inferior a 1,50 metros y que los menores de 14 años vayan en los asientos traseros.
Países Bajos	Niños de hasta 18 años y menos de 1,35 m de estatura deben usar un sistema de retención infantil apropiado aprobado por ECE 44/03 o 44/04. No puede llevar niños menores de 3 años a menos que estén en un sistema de retención infantil apropiado. Debe desactivar cualquier airbag del pasajero antes de llevar a un niño en el asiento del pasajero delantero usando un asiento para niños orientado hacia atrás.
Austria	Menores de 14 años y 150 cm deben viajar en un SRI adaptado a su peso y altura.
Reino Unido	Los niños deben usar un sistema de retención infantil con un dispositivo suplementario como porta-bebés o silla i-size debidamente asegurada al cinturón de seguridad del adulto o a los puertos de sistemas de retención infantil hasta que tengan 12 años o 135 centímetros de altura, lo que ocurra primero; los niños mayores de 12 o más de 135 cm de altura deben usar el cinturón de seguridad.

España	No establece obligación a los vehículos que no tengan instalados los cinturones de seguridad. Los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 cm deberán utilizar SRI. En los vehículos de hasta 9 plazas, incluido el conductor, los citados menores deberán utilizar sistemas de retención infantil homologados debidamente adaptados a su talla y peso, los que deberán situarse en los asientos traseros. Excepcionalmente podrán ocupar el asiento delantero, siempre que utilicen SRI homologados debidamente adaptados a su talla y peso, cuando el vehículo no disponga de asientos traseros o Cuando todos los asientos traseros estén ya ocupados por los menores o cuando no sea posible instalar en dichos asientos todos los sistemas de retención infantil. En caso de que ocupen los asientos delanteros y el vehículo disponga de airbag frontal, únicamente podrán utilizar sistemas de retención orientados hacia atrás si el airbag ha sido desactivado. Incorpora la Directiva de ejecución 2014/37/UE de la Comisión, relativa al uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de retención para niños en los vehículos.
Francia	Hasta los 10 años deben viajar en un SRI adaptado a su peso y altura y deben viajar en el asiento de atrás.
Italia	Los menores de 12 años y con menos de 150 cm deben viajar en un SRI adaptado a su peso y altura. Si a los 12 años tienen menos de esta estatura, se recomienda seguir usando una silla infantil hasta que se alcancen los 150 cm.
Grecia	Menores de 12 años y 1,35 m de altura deben usar una sillita adecuada. Sólo pueden ir delante con asiento orientado hacia atrás si el airbag está desactivado.
Filipinas	Menores de 150 cm y menores de 12 años a viajar en los asientos traseros del vehículo con un sistema de retención infantil acorde a la edad, altura y peso del menor. El SRI debe contar con las homologaciones vigentes en la Unión Europea (R44-04 Y R-129) y tener la marca del estándar filipino para su comercialización en el país.
China	Es obligatorio el uso de asientos de seguridad para niños

Japón	La exigencia se extiende a los menores de 6 años de edad
Rusia	Menores de 12 años que no alcancen los 150 cm de altura, de acuerdo con el Reglamento 044/4 de la ONU. Permite el transporte de niños con la condición de asegurar su seguridad mediante características en el diseño del vehículo.

4. Regulación nacional

Debe exponerse brevemente las normas que el Estado Colombiano ha expedido asociadas a la seguridad de la integridad de los niños cuando son movilizados en vehículos sobre las vías rurales y urbanas, cuya interiorización parte de derechos fundamentales de orden constitucional ya referenciados y de exigencias normativas de distintos órdenes, legales y reglamentarias que el Gobierno nacional ha ido adoptando, pero que es el momento de apelar a su modificación, complementación en la obligatoriedad del uso de los sistemas de retención infantil, fundado en la necesidad de adoptar parámetros legales que viabilicen el reconocimiento del desarrollo integral de los niños y de las niñas catalogado como un derecho universal, que obliga a la familia, la sociedad y el Estado a garantizar las condiciones para su realización, tal como se ha contemplado desde la esencia de las Sentencias de la Corte Constitucional C-258 de 2015 y C-262 de 2016 y Sentencia T-105 de 2017.

En virtud de ello, desde el Congreso de la República ha expedido una serie de leyes que contemplan la protección especial de los niños, niñas y adolescentes como un asunto de interés superior, resaltando el papel de garante que le corresponde al Estado para la efectividad y prevalencia de sus derechos, todo lo cual resulta aplicable en los diferentes ámbitos del quehacer estatal, y por supuesto en lo relativo a la seguridad vial de los mismos, de forma tal que se favorezca la aplicación de medidas para lograr una movilidad segura a través de los diferentes medios de transporte terrestre; lo que lleva a la relación de las siguientes:

(i) Ley 12 de 1991: *"Por medio de la cual se aprueba la Convención sobre los Derechos del Niño adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas el 20 de noviembre de 1989"*, bajo la doctrina de la protección integral y del interés superior de los niños, niñas y adolescentes, define los corresponsables e imperativos para garantizar sus derechos.

"Artículo 3. 2. Los Estados Parte se comprometen a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley y, con ese fin, tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas."

(ii) Ley 319 de 1996: *"Por medio de la cual se aprueba el Protocolo Adicional a la Convención Americana sobre Derechos Humanos en Materia de Derechos Económicos, Sociales y*

Culturales "Protocolo de San Salvador", suscrito en San Salvador el 17 de noviembre de 1988."

"Todo niño sea cual fuere su filiación tiene derecho a las medidas de protección que su condición de menor requiere por parte de su familia, de la sociedad y del Estado (...)"

(iii) Ley 1098 de 2006. *"Por la cual se expide el Código de la Infancia y la Adolescencia"*. En este Código se consagra la protección integral de las niñas, niños y adolescentes, promoviendo la garantía para el goce efectivo de sus derechos y libertades. Igualmente contempla normas sustantivas y procesales para su protección integral:

"Artículo 7. Se entiende por protección integral de los niños, niñas y adolescentes el reconocimiento como sujetos de derechos, la garantía y cumplimiento de los mismos, la prevención de su amenaza o vulneración y la seguridad de su restablecimiento inmediato en desarrollo del principio del interés superior."

"La protección integral se materializa en el conjunto de políticas, planes, programas y acciones que se ejecuten en los ámbitos nacional, departamental, distrital y municipal con la correspondiente asignación de recursos financieros, físicos y humanos"

"Artículo 8. Se entiende por interés superior del niño, niña y adolescente, el imperativo que obliga a todas las personas a garantizar la satisfacción integral y simultánea de todos sus Derechos Humanos, que son universales, prevalentes e interdependientes."

"Artículo 9. En todo acto, decisión o medida administrativa, judicial o de cualquier naturaleza que deba adoptarse en relación con los niños, las niñas y los adolescentes, prevalecerán los derechos de estos, en especial si existe conflicto entre sus derechos fundamentales con los de cualquier otra persona."

"En caso de conflicto entre dos o más disposiciones legales, administrativas o disciplinarias, se aplicará la norma más favorable al interés superior del niño, niña o adolescente."

(iv) Ley 1804 de 2006. Establece la política de Estado para el Desarrollo Integral de la Primera Infancia de Cero a Siempre, la cual sienta las bases conceptuales, técnicas y de gestión para garantizar el desarrollo integral, en el marco de la Doctrina de la Protección Integral. Busca fortalecer el marco institucional para el reconocimiento, la protección y la garantía de los derechos de las mujeres gestantes y de los niños y las niñas de cero a seis años de edad, así como la materialización del Estado Social de Derecho.

La política de "cero a siempre", representa la postura y comprensión que tiene el Estado colombiano sobre la primera infancia, el conjunto de normas asociadas a esta población, los procesos, los valores, las estructuras y los roles institucionales y las acciones estratégicas lideradas por el Gobierno, que en corresponsabilidad con las familias y la sociedad, aseguran la protección integral y la garantía del goce efectivo de los derechos de la mujer en estado de embarazo y de los niños y niñas desde los cero (0) hasta los seis (6) años de edad.

(v) Ley 769 de 2002. *"Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre"*: Merece destacar aspectos importantes relacionadas con la norma que marca el comportamiento de las personas que circulan en el territorio y más exactamente frente al interés que nos asiste con los Sistemas de Retención Infantil, y es ahí, que se debe iniciar con enunciar que el Código Nacional de Tránsito Terrestre tiene una vigencia de más de 20 años y un número importante de modificaciones parciales y varios vacíos, especialmente en materia de obligatoriedad en el uso de los sistemas de retención infantil.

Ahora bien, frente a las disposiciones referidas a la seguridad, se ha establecido los parámetros de comportamiento que deben acatar el conductor, pasajero o peatón, estableciendo para el efecto, que su participación debe ser en forma que *"no obstaculice, perjudique o ponga en riesgo a las demás y debe conocer y cumplir las normas y señales de tránsito que le sean aplicables, así como obedecer las indicaciones que les den las autoridades de tránsito"* (art. 5, Ley 769 de 2002). Ya en seguridad propiamente de los niños cuando son transportados en vehículos, el Código Nacional de Tránsito, la Ley 769 de 2002, de manera general ha contemplado en su artículo 82:

"ARTÍCULO 82. CINTURÓN DE SEGURIDAD. En el asiento delantero de los vehículos, sólo podrán viajar, además del conductor, una (1) o dos (2) personas de acuerdo con las características de ellos.

Es obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte del conductor y de los pasajeros ubicados en los asientos delanteros del vehículo en todas las vías del territorio nacional, incluyendo las urbanas.

Los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo. Por razones de seguridad, los menores de dos (2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor.

A partir de los vehículos fabricados en el año 2004, se exigirá el uso de cinturones de seguridad en los asientos traseros, de acuerdo con la reglamentación que sobre el particular expida el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO. Ningún vehículo podrá llevar un número de pasajeros superior a la capacidad señalada en la licencia de tránsito, con excepción de los niños de brazos." (Negritas y subrayado fuera de texto)

Cabe destacar de la anterior norma, los rasgos que tíbiamente orientan la seguridad de los menores y sus carencias o ausencias para llegar a un estándar alto que garantice la circulación de los menores en vehículos automotores. Por ello, bien se propone implementar la obligatoriedad en el uso de los sistemas de retención infantil en el asiento posterior de los vehículos, en el marco de criterios que comprenda la edad y la estatura del menor en vehículos particulares, haciendo extensiva la obligatoriedad en el transporte escolar, bajo la reglamentación que adopte el Ministerio de Transporte.

Para el efecto de las facultades reglamentarias contempladas en el presente Proyecto de Ley, se tendrá en cuenta que la misma debe estar unificadas y armonizadas con las

regulaciones consistentes en la normatividad internacional, en especial las que desarrolla el Acuerdo 1958 de la Organización de las Naciones Unidas, acogido mediante la Ley 2290 de 2023.

Al establecer la obligatoriedad del uso de los sistemas de retención infantil, lleva en consecuencia, el régimen sancionatorio en caso que se determine el incumplimiento a la norma, estableciendo un tipo de infracción con la correspondiente sanción de multa y la medida de inmovilización del vehículo.

(vi) Ley 2251 de 2022. *"Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban"*

Artículo 1. *"Las Entidades del Estado, de acuerdo con sus competencias, **deben garantizar la protección de la vida, la integridad personal** y la salud de todos los residentes en el territorio nacional, promoviendo la circulación de las personas y los vehículos, la calidad de las infraestructuras de la red vial, **la seguridad vehicular, para el libre movimiento, circulación y convivencia pacífica de todas las personas sobre las vías públicas**, bajo los siguientes principios de seguridad vial:*

a) Sistema Seguro: Este tiene en cuenta la vulnerabilidad de las personas a las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito, y reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano. La piedra angular de este enfoque son las carreteras y las bermas seguras, las velocidades seguras, los vehículos seguros y los usuarios de carreteras seguros, todo lo cual se deberá abordar con miras a poner fin a los accidentes mortales y reducir el número de lesiones graves.

*b) Responsabilidad compartida. Serán responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes, de acuerdo a su participación en el sistema: **los planificadores y responsables de la gestión de sistema de tránsito y transporte** y de la infraestructura vial; así como los usuarios de las vías; y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor y **del diseño, la fabricación, importación, ensamblaje y comercialización de vehículos.***

c) Seguridad Vehicular. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, tanto a los usuarios de los vehículos, como a los usuarios vulnerables fuera de él (peatones, ciclistas y motociclistas)."

Artículo 3. *"El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Seguridad Vial **unificarán y armonizarán todas las regulaciones relacionadas con la seguridad vial vehicular de manera que sean consistentes con la normativa internacional.**"*

Lo dispuesto en esta Ley constituye un importante avance en materia de seguridad vial, toda vez que consagra un marco normativo que bajo el enfoque de sistema seguro avala la necesidad de priorizar la seguridad vehicular a la luz de los estándares consignados en la normativa internacional (concepto dentro del cual se encuentran cobijados los Sistemas de

Retención Infantil) y define expresamente las entidades responsables de lograr dicha armonización normativa, esto es Ministerio de Transporte y Agencia Nacional de Seguridad Vial.

(vii) Ley 2290 de 2023 *"Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo relativo a la adopción de Reglamentos Técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos Reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958"*

Bajo estas consideraciones, la normatividad citada es de gran importancia para expedir la reglamentación correspondiente en la aplicación y uso de los Sistemas de Retención Infantil. En este sentido el Congreso de la República, el Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte y demás entidades participantes, deben tener como punto de partida esta normativa, principalmente las disposiciones a las que se refiere la Ley 769 de 2002, Ley 2251 de 2022 y la Ley 2290 de 2023, esta última, una vez surta el trámite correspondiente ante la Corte Constitucional.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la Ley 769 de 2002, en su artículo 82, establece condiciones generales del uso de silla que garantice la seguridad a los menores, norma que deberá ser reformada, estableciendo condiciones claras sobre el uso y obligatoriedad de los Sistemas de Retención Infantil.

Por su parte, la Ley 2251 de 2002, desarrolla los principios de seguridad vial, condensados en **sistema seguro**, que reconoce que el sistema se debería concebir para tolerar el error humano, la **responsabilidad compartida**, que implica que todos los actores del sistema son responsables de la incidencia y de sus efectos resultantes y **seguridad vial**. Las reglas y normas técnicas en el diseño, la concepción, la fabricación, el ensamblaje, la importación, la comercialización y el mantenimiento de vehículos automotores, deben garantizar: i) la protección a la vida, ii) la integridad personal y iii) la salud, puntos de partida de vital importancia para el desarrollo de toda la normatividad legal y reglamentaria en materia de seguridad vial.

Además de lo anterior, la mencionada Ley, establece que se deberá armonizar toda la normatividad con la normativa internacional.

Y, por último, la Ley 2290 de 2023, mediante la cual Colombia aprueba el Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos, lo cual implica que, de adherirse, el país deberá aplicar aquellos reglamentos técnicos que defina el país y ajustar su normatividad para dar cumplimiento a las disposiciones allí contenidas, para precisar en Sistemas de Retención Infantil se encuentran el Reglamento No. 44 que pierde vigencia en el año 2024 y el Reglamento No. 129, que es el propio para que rija en Colombia, una vez, se produzcan los respectivos actos administrativos.

5. Características de los sistemas de retención infantil

Conforme a la guía publicada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el 2022, se reconocen cinco tipos de sistemas de retención infantil según su orientación:

Sillas con fijación exclusiva a contramarcha: Sistema pequeño diseñado para recién nacidos y bebés (usualmente hasta los 13 kilos o 12-15 meses). Suelen requerir de una base que se deja instalada en el automóvil.

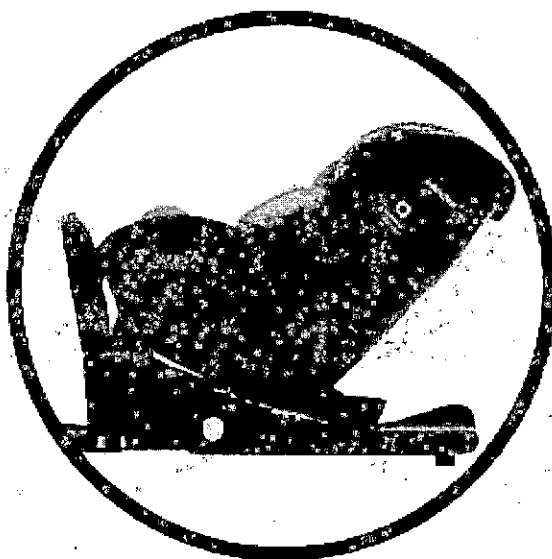


Ilustración 1. Silla con fijación a contramarcha. Fuente: (ANSV, 2022)

Sillas convertibles: Pueden ser utilizadas a contramarcha o mirando hacia adelante. Utilizadas usualmente desde los 9 kilos hasta los 18 kilos, peso que se alcanza, de forma usual, a una edad aproximada de 4 años.



Ilustración 2. Silla convertible. Fuente: (ANSV, 2022)

Sillas combinadas: La configuración del sistema únicamente permite su fijación hacia adelante, pero puede cambiarse a asiento elevador o "booster" mediante la eliminación de los arneses.

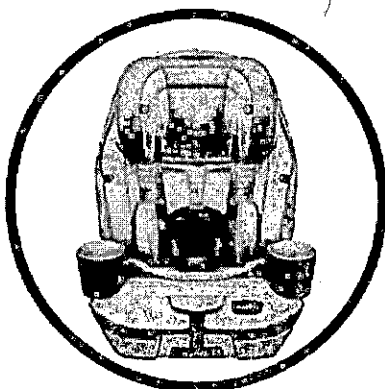


Ilustración 3. Sillas combinadas. Fuente: (ANSV, 2022)

Sillas todo en uno: La configuración del sistema puede cambiarse tanto de fijación en sentido a la marcha del vehículo a fijación en sentido contrario de la marcha como a asiento elevador.



Ilustración 4. Silla todo en uno. Fuente: (ANSV, 2022)

Booster: Una vez el niño o la niña exceda el tamaño de la silla para el transporte seguro orientada hacia adelante, el asiento/cojín elevador o "booster" permite ubicar al niño o niña haciendo uso del cinturón de seguridad de forma correcta. Se encuentran con respaldo alto o sin respaldo (los expertos recomiendan utilizar este tipo de silla siempre con respaldo). Se recomienda su uso en niños o niñas que se encuentren entre los 4 y 12 años, entre 15 a 36kg o hasta que alcance los 135 o 150 cm de estatura (dependiendo de sus características físicas), momento en el cual puede hacer uso del cinturón de seguridad vehicular.

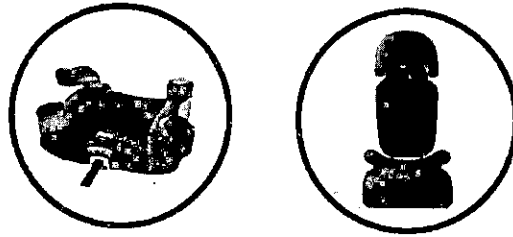


Ilustración 5. Booster. Fuente: (ANSV, 2022)

III. JUSTIFICACIÓN

Colombia enfrenta desafíos significativos en seguridad vial, especialmente en lo que respecta a la normativa y fiscalización de los Sistemas de Retención Infantil (SRI). El marco normativo revela debilidades notables en comparación con el promedio de América Latina y el Caribe, lo que pone en riesgo la seguridad de la niñez durante los desplazamientos en vehículos.

La baja efectividad en la fiscalización, con una puntuación de 1 sobre 10 según la OMS en 2013, agrava la situación. La falta de campañas de seguridad vial específicas sobre SRI sitúa a Colombia por debajo del promedio de América Latina. Según cifras del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, hasta junio de 2023, el 27% de los menores de 15 años fallecidos en siniestros viales en Colombia eran pasajeros de vehículos particulares, lo cuál resalta la urgencia de legislar medidas efectivas.

Colombia ocupa una posición intermedia en indicadores de seguridad vial para niñas, niños y adolescentes en el contexto regional; sin embargo, Colombia tiene la tasa más alta de las América en el indicador de años perdidos por discapacidad (YLD) y una de las más altas del mundo para menores de 5 años: 7.48 años perdidos por discapacidad (YLD) por 100,000 (IHME, datos 2019). En todos los indicadores, Colombia se encuentra muy lejos de los países de mejor desempeño.

En un artículo publicado por American Journal of Public Health (2009), los SRI protegen a niñas y niños de muerte y lesiones graves en caso de colisión o frenado brusco. La evidencia en EEUU muestra reducciones de riesgo de lesiones de un 73% para los bebés y de un 76% para los niños pequeños frente a no usar nada. En comparación con cinturones, el riesgo se reduce del orden de 72% (entre 54% y 97%). La falta de uso o el uso inadecuado de los SRI puede resultar en lesiones graves en la cabeza, mandíbulas, cráneo, cuello, pecho, abdomen, columna vertebral y brazos y piernas de menores. Los bebés y los niños no son adultos en miniatura. Su anatomía difiere de la del adulto en una serie de formas que no pueden pasarse por alto en el diseño adecuado de los SRI específicos para su edad.

Aún en países con uso obligatorio y campañas para el uso adecuado de los SRI se presentan comúnmente problemas en la instalación de las sillas. Por ejemplo, en un estudio en Australia, la mayoría de los cuidadores entrevistados (79%) informó que tenía por lo menos un elemento incorrecto en la instalación de las sillas infantiles. La formación de cuidadores en el uso correcto de los SRI es necesaria para su adecuada instalación y para que se logre la protección de la vida y la salud de los menores.

Las sillas recomendadas son aquellas que cumplen con normativas técnicas internacionalmente reconocidas, como la europea y americana ECE-R44, I-size (R129) y FMVSS 213. En ambos casos estas sillas se instalan con cinturones de seguridad traseros de los vehículos (de tres o dos puntos) o con sistemas de anclaje ISOFIX o LATCH. La ANSV recomienda varios elementos para escoger e instalar adecuadamente los SRI de acuerdo con la edad y tamaño de los menores. Entre otras cosas, recomienda el uso de los SRI a contramarcha el mayor tiempo posible para mejor protección. Se sugiere dar atención a estas recomendaciones y usarlas en actividades de divulgación.

La vulnerabilidad de las niñas y niños en el contexto del transporte va más allá de la exposición a riesgos físicos en caso de siniestros viales. Se trata de una compleja intersección de vulnerabilidades físicas, psicológicas y emocionales que requieren una atención especial y acciones concretas para garantizar su seguridad y bienestar en las vías.

Desde una perspectiva física, la realidad es que las niñas y niños tienen cuerpos en constante desarrollo, más frágiles y susceptibles a lesiones en comparación con los adultos. La proporción cabeza-cuerpo aumenta su vulnerabilidad a lesiones en la cabeza y el cuello, agravando aún más los riesgos asociados con los siniestros viales.

Sin embargo, la vulnerabilidad no se limita a lo físico; los impactos psicológicos pueden ser igualmente significativos, incluso en ausencia de lesiones físicas graves. Los traumas psicológicos resultantes de un siniestro vial pueden tener efectos a largo plazo en el bienestar emocional y mental de las niñas y niños, subrayando la necesidad de proteger su seguridad integral en las vías.

La dependencia de las acciones y decisiones de las personas adultas agrega otra dimensión a la vulnerabilidad infantil en el transporte. Las niñas y niños carecen de la capacidad de tomar decisiones independientes y están sujetos al comportamiento vial de quienes los cuidan y otros actores en la vía. La falta de experiencia y juicio puede hacer que sus acciones sean menos predecibles, aumentando su exposición a riesgos.

La responsabilidad de proteger a la niñez en el sistema vial es compartida por diversos actores. Los gobiernos y autoridades de tránsito desempeñan un papel clave al establecer regulaciones y normativas que incluyan medidas específicas para la protección de la niñez. Esto va desde leyes que exijan el uso de sistemas de retención infantil hasta estándares de seguridad para los vehículos en circulación. La educación es una herramienta esencial para crear conciencia sobre la importancia de utilizar sistemas de retención infantil y seguir prácticas seguras en los vehículos. Las campañas educativas dirigidas a madres, padres y cuidadores son fundamentales para cambiar comportamientos y promover entornos más seguros en las vías.

Las empresas fabricantes de automóviles también tienen una responsabilidad crucial al diseñar vehículos seguros para la niñez, implementando sistemas de retención adecuados y diseñando zonas que minimicen el impacto de las colisiones. En conclusión, la vulnerabilidad de la niñez en el sistema vial es innegable y requiere un enfoque integral. La implementación efectiva de medidas, el cumplimiento de regulaciones y la concientización son pasos esenciales para proteger a la niñez durante sus desplazamientos en vehículos por las vías del país.

IV. CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley, que se somete a consideración del Congreso presenta el siguiente esquema:

1. Objeto.
2. Inclusión de definición "Sistemas de Retención Infantil".
3. Modificación del artículo de cinturones de seguridad, creando la obligación para niñas y niños menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros el Sistema de Retención Infantil.
4. Requisitos de tránsito para el transporte de estudiantes en el territorio nacional.
5. Reglamentación por parte del Ministerio de Transporte de las características de los Sistema de Retención Infantil.
6. Determina como multa tipo G el transportar niñas y niños menores de doce (12) años que midan menos de 150 centímetros en el asiento delantero y llevarlos en el asiento trasero sin el Sistema de Retención Infantil correspondiente.
7. Socialización de las medidas implementadas en el presente Proyecto.
8. Vigencia y derogaciones.

V. CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual *"[e]l autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar"*.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que el artículo 286 de la Ley 5º de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003 de 2019, contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

"Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.

c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Honorables Senadores, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual, salvo en los eventos en los que un congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, comercialicen o importen Sistemas de Retención Infantil (SRI) y realicen actividades de transporte especial de personas en particular niñas y niños.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada congresista evaluarlos.

De los Honorables Congresistas,

PEINADO

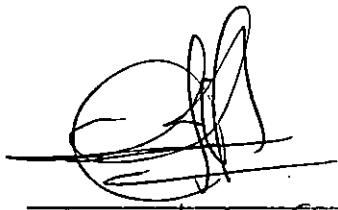
Etebarrientos

Gerardo Carvallo

[Signature]

Carvallo
CARVALLO

[Signature]



América Custodiada

SENADO DE LA REPUBLICA

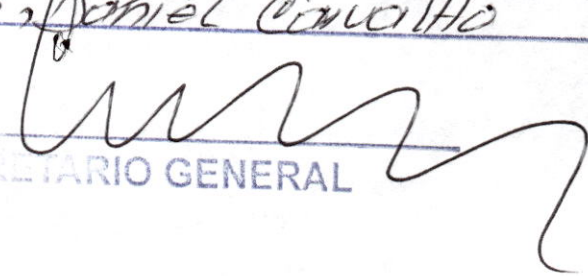
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1992)

El día 29 del mes 11 del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 204 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por: H.G. Esteban Guinter, Ana M. Castoredo
Beghiz Lorena Pires C, H.G. Hernando Gonzalez
Julian Peinado, Daniel Carvalho


SECRETARIO GENERAL