

Sistema de Retención Infantil.

*Proteger a nuestros hijos bien o...
... Argentinemente.*

Argentina, Febrero de 2011.

Axel Dell'olio

Preguntas:

Qué es lo que pretendemos como sociedad de nuestros hijos si no los cuidamos desde pequeños como corresponde?

Quién debe cuidarlos y de qué manera lo hacemos? Cuán desprotegido viaja el pequeño sin un sistema de seguridad adecuado?

Somos conscientes como padres cuando compramos una butaca para el pequeño, de la importancia de ella en caso de accidente? Preguntamos bajo que normas están fabricadas? Que materiales la componen? Cuántos test ha pasado de manera exitosa? Existe una certificación u homologación OBLIGATORIA para la fabricación de las mismas? De qué modo se coloca? Hacia dónde debe mirar? Cuándo se debe dejar de usarla? Conocemos el peligro de comprarla usada? En el transporte escolar será necesaria, o los chicos son inmunes en esos vehículos? Y los taxis y/o remises? Qué pasa con la mamá que saca a su hijo recién nacido del hospital? Es conciente que si lo lleva en brazos y puede ser el primer y último viaje? Por qué sería útil incorporar esta información en los cursos de pre-parto?

Cómo es nuestra ley, cómo estamos comparativamente en la región y el mundo y cómo se puede estar mejor...

... Estas son algunas de las dudas, certezas e inquietudes, en las que se buscará poner un tinte más claro, para al menos empezar explicar por qué es necesaria una actualización en este punto de la buena, aunque perfectible, ley de tránsito 24.449 que tenemos, y explicar por qué es indispensable crear una norma de cumplimiento obligatorio, para la comercialización, importación y fabricación del Sistema de Retención Infantil: único seguro de vida de nuestros hijos cuando viajan en el vehículo, en un tránsito Argentino complejo que realmente, supimos conseguir....

...Respuestas?

INDICE

1. Introducción.
2. Legislación de SRI en Argentina.
3. Sistemas de Retención Infantil.
4. UAS – LATCH.
5. ISOFIX.
6. Materiales, posiciones y accesorios.
7. Test, mercado e importancia de la seguridad vial.
8. Y... En Argentina?
9. Legislación a nivel regional.
10. Ambulancias, Bicicletas, Escolares y Utopías.
11. Conclusiones.

Agradecimientos.

Bibliografía.

1-Introducción.

Argentina, 23 de diciembre de 1994, se crea la Ley Nacional de Seguridad Vial 24.449 y al año siguiente es reglamentada por el decreto 779/95, muchas cosas han cambiado de aquel tiempo, entre otras el desarrollo de ciertos aspectos en lo que refiere a la seguridad vial, hoy ya nadie discute que el cinturón de seguridad se debe utilizar, aunque no se cumpla en un 100%, pero nadie hoy discute su efectividad. Para citar un ejemplo: Barcelona, una ciudad que tiene un alto acatamiento del uso del cinturón de seguridad, durante todo el 2009 no tuvo que lamentar una sola víctima mortal dentro de los automóviles.

Regresando a la mencionada ley, hay cuestiones inexistentes, o no están claras, pese a que en 2008 con la reglamentación de la ley N° 26.363, se trató de dejar en claro algunos puntos, aunque no se ha conseguido más que demostrar que la política y la seguridad vial viajan por carriles distintos, y lamentablemente la seguridad vial necesita una política clara para llegar a un buen destino. Nos centraremos en el Sistema de Retención Infantil, En Argentina simplemente una “sillita” que popularmente decimos y que hay que utilizarla hasta los 9 meses o 9 kilos mirando en el sentido contrario a la circulación y luego de esa edad hacia adelante. Punto.

Es todo lo que tenemos, lógicamente (ilógicamente en realidad), no existe una sola norma que homologue dicho sistema de seguridad pasivo, que diga de que manera debe realizarse en caso de hacerse en el país, o que norma deba cumplir en caso que se importe. Por lo que cualquier artefacto donde el bebé se pose es tomado como “la sillita”. No sabemos que materiales se usaron, si son ignífugos, si hay material de confort, si el material donde reposa la espalda del niño es seguro y no se quebrará ante un fuerte impacto, nadie controla, ni fiscaliza el material utilizado en el cinturón en sí o la hebilla, que son algunos de los elementos más importantes de la “sillita”, ya que es lo que va a hacer que el infante se mantenga en la misma en caso de ocurrido un accidente.

2- Legislación de Sistema de Retención Infantil en Argentina.

Nuestra legislación poco dice sobre el Sistema de Retención Infantil, siempre teniendo en cuenta lo dificultoso que se hace entender que una ley nacional en materia de tránsito, quede a criterio de cada provincia y puedan quienes no se hayan adherido a esa ley y subsiguientes, dictar sus propias normas. Esto demuestra que la unicidad de normas es indispensable para quienes entienden que es un problema grave lo referido a las muertes y heridas por accidentes de tránsito y solo tenga carácter político para quienes se encargan de hacer y hacer cumplir normas. Citaremos los ejemplos, por un lado la norma que rige en La Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que si bien adhiere a la Ley Nacional, lo hace con excepciones y por otro la Ley Nacional que no rige a la fecha en dos distritos de los más importantes del país: Provincia de Córdoba y Provincia de Mendoza de los cuales también daré detalles:

2.1- Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad autónoma de Buenos Aires, Ley 2.148:¹

Artículo 5.2.4 Prohibiciones. Está prohibido a los conductores:

c) Transportar personas menores de doce (12) años o mayores a esa edad pero de talla inferior a un metro con veinte centímetros (1,20 metros) en los asientos delanteros. También está prohibido transportar bebés o niños en brazos en los asientos delanteros.

Artículo 6.1.3 Cinturón de seguridad. Obligación de uso.

b) (... deben utilizar el cinturón del tipo correspondiente en el asiento trasero. Si se trata de niños de cuatro (4) años o menos, deben utilizar el dispositivo de retención infantil debidamente homologado, que esté contemplado y cumpla los requisitos establecidos en las normas IRAM 3680-1 y 3680-2, colocado en la posición correspondiente de la parte trasera del habitáculo de acuerdo a su tipo.)

Sanciones previstas por el Código 2.148 CABA.

Artículo 6.1.14.1 DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN INFANTIL. El/la conductor/a, titular o responsable de un vehículo que traslade a menores de cuatro (4) años sin acompañamiento de un adulto en asientos traseros, o sin el dispositivo de retención infantil correspondiente, es sancionado/a con multa de 100 a 1.000 Unidades Fijas.”

Se descontarán 4 puntos además de la licencia de conducir.

2.2- Ley de tránsito, Ley N° 24.449 y modificación por Ley N° 26.363:²

Artículo 40 REQUISITOS PARA CIRCULAR³.

g.2. Los menores de DIEZ (10) años deben viajar sujetos al asiento trasero con el correa correspondiente y los menores de CUATRO (4) años deben viajar en los dispositivos de retención infantil correspondientes.

k) Los correajes de seguridad que posean los vehículos determinarán el número de ocupantes que pueden ser transportados en el mismo, siendo obligatorio su uso para todos los ocupantes del vehículo.

¹ - http://estatico.buenosaires.gov.ar/areas/seguridad_justicia/seguridad_urbana/seguridad_vial/codigo_transito_06.pdf

² - <http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/0-4999/818/texact.htm>

³ - Texto de Ley de Tránsito 24.449 y su Decreto reglamentario 779/95, modificado por la Ley N° 26.363 cuyo Decreto reglamentario 1716/2008, Artículo 1, Anexo 1, vigente desde el 23-10-2008 para todas las provincias adherentes a éstos dos últimos.

<http://www.infoleg.gov.ar/infolegInternet/anexos/145000-149999/146195/dto1716-2008anexo1.pdf>

Sanciones previstas por la Ley N° 24.449.

Artículo 77 CLASIFICACION. Constituyen faltas graves las siguientes:

u) En caso de menores de CUATRO (4) años, además de ser trasladados en el asiento trasero del vehículo, deberán ubicarse en el dispositivo de retención infantil correspondiente.

2.3- Ley Provincial de Tránsito N° 8560 Texto Ordenado 2004⁴ – Córdoba (Argentina)

Artículo 39: NORMAS GENERALES PARA CONDUCTORES.

Está prohibido circular con menores de diez (10) años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos especiales homologados al tal efecto. (Artículo incorporado por Ley No 9022).

Artículo 40: REQUISITOS PARA CIRCULAR.

Que el número de ocupantes guarde relación con la capacidad del vehículo para la que fue construido y no estorben al conductor. Los menores de diez (10) años deben viajar en el asiento trasero.

2.4- Ley 6082 de Tránsito de la Provincia de Mendoza.⁵

Artículo 49- Para circular en automotor será necesario:

h) que el número de ocupantes en un automóvil, no exceda la capacidad para la que fue construido y en ningún caso perturbe al conductor. El puesto de conducción estará ocupado indefectiblemente, por una sola persona. Los menores de doce (12) años no podrán ocupar los asientos delanteros del vehículo;

Artículo 57- Está prohibido en la vía pública:

ll) viajar con menores de doce (12) años en el asiento delantero;

2.5- Consideraciones a nivel legislativo.

Se habla de falta grave, se habla de quita de 4 puntos... Lógicamente para poder quitar los puntos de la licencia, debe haber controles y sanciones efectivas. Igualmente se debe reconocer que si bien es mejorable, la ley de la Ciudad Autónoma está algo mejor preparada en este punto. De hecho plantea exigir requisitos de normas IRAM. Pero lo que refiere a homologación de la “sillita”, dista de ser objetivo, claro y realista, lo mismo ocurre con la legislación Nacional o de Córdoba que prevé dispositivos “homologados” o “correspondientes”.

A tal efecto surgen algunas preguntas:

¿Quién se encarga de regular que tipo de Sistemas de Retención Infantil se venden en el mercado?

¿Quién se hace responsable cuando falla por ejemplo la hebilla de una “sillita”? ¿Quién controla que el correa sea el que efectivamente se solicita en la norma IRAM 3680.1 y 3680.2?, (siempre y cuando se esté de el lado de la General Paz más cercano al Río) ¿Qué quiere decir “homologada” o “correspondiente”? ¿Quién la homologa? ¿Cuáles son los criterios que un oficial de policía debe conocer para saber si esa “sillita” está preparada o no, para que el infante circule de manera segura.? Respecto a la muy buena Ley 24.449 es perfectible y actualizable y en nuestro país nos merecemos revisar y debatir algunos artículos. Respecto a las normas exigibles sobre el Sistema de Retención Infantil, tanto en control, importación y producción local: Habrá que clarificar la forma de

⁴- <http://www.cba.gov.ar/imagenes/fotos/Ley9169.pdf>

⁵- <http://www.tramite.mendoza.gov.ar/tlicencian/manual/capitulo32.pdf>

implementación y claro está... La norma en sí... No por nosotros... Sino por nuestros hijos ¿Se entiende verdad?

Por nuestros hijos.

3- Sistemas de Retención Infantil.

Lógicamente el sitio más seguro donde un niño viaja en el vehículo es el asiento trasero. Internacionalmente se toman los 12 años para diferenciar al niño del adulto pasajero de un vehículo, no obstante recordemos que nuestra Ley N° 24.449 lo hace desde los 10 años.

Es indiscutible la necesidad de utilizar el cinturón de seguridad, pero que ocurre cuando el pasajero no tiene aún 12 años? Sería riesgoso el uso de un cinturón de tres puntos, ya que puede causarle serias lesiones en caso de tener un accidente.

He aquí entonces el Sistema de Retención Infantil, un sistema que acorde a edad, estatura y peso, tiene distintas características.

3.1- Características y grupos:

- 0 Para niños con peso menor de 10 Kg.
- 0+ Para niños con peso menor de 13 Kg.
- I Para niños con peso de 9 kg a 18 kg
- II Para niños con peso de 15 Kg. a 25 Kg.
- III Para niños con peso de 22 kg a 36 kg

- Grupo 0 ó 0+ - Bebés menores de 1 año:

Al nacer, la cabeza del bebé corresponde a casi una cuarta parte de su altura total y a casi un tercio de su peso corporal. El cráneo del bebé es muy flexible, así que un impacto relativamente pequeño puede tener como resultado una deformación del cráneo y del cerebro. Cuanto más pequeño es el niño, menor es la fuerza necesaria para ocasionar una lesión. La caja torácica del bebé también es muy flexible. Los bebés entonces necesitan su propia sillita especial, diseñada para protegerlos en caso de accidente. Un sistema de retención infantil, sillita para bebés o “huevo”, en principio colocada en sentido contrario al de circulación, es decir, viendo hacia atrás hasta que tenga el bebé un año de edad y pese por lo menos 13 Kg. (Vale aclarar que por éstos días en España, por ejemplo, se está discutiendo la necesidad de hacerlo obligatorio hasta los dos años de vida en esa posición, para después sí, darlo vuelta y así brindar mayor protección al niño).^{6 7}

- Grupo I - Niños de 1 a 4 años de edad:

El proceso de formación de los huesos no finaliza hasta los 6 o 7 años de edad y el cráneo del niño sigue siendo menos fuerte que el de un adulto durante toda la infancia. No sólo la sillita debe dar seguridad para retener al infante, sino también debe ofrecer protección lateral ante la eventual entrada de cualquier objeto contundente.

Esta sillita será utilizable entre los 9 Kg. y los 18 kg con orientación al sentido de circulación habitual, es decir, hacia delante.

- Grupo II - Niños de 4 a 6 años de edad:

Diseñadas para pesos desde 15 kg a 25 Kg. Son asientos elevadores o convertibles, donde los niños viajan como pasajeros hasta que los cinturones del vehículo se les adapten adecuadamente, lo que generalmente ocurre cuando tienen una altura de unos 130 a 145 centímetros, al elevar la posición del niño gracias al asiento, el cinturón de seguridad se ajusta adecuadamente sobre clavícula y pelvis, ya que si este pasara por encima del estómago, podría ocasionar graves lesiones internas o el

⁶ <http://www.periodistadigital.com/ocio-y-cultura/viajes/2010/11/09/la-dgt-estudia-obligar-a-colocar-las-sillitas-en-sentido-contrario.shtml>

⁷ <http://www.noticiasdenavarra.com/2010/11/08/sociedad/estado/trafico-estudia-que-las-sillas-para-menores-de-2-anos-vayan-en-sentido-contrario-a-la-marcha>

niño podría deslizarse por debajo del cinturón, lo que se denomina “efecto submarino”. El asiento elevador dispone de un respaldo y ofrece protección en caso de impacto lateral.⁸

- *Grupo III - Niños de 6 a 12 años de edad:*

Son asientos elevadores sin respaldo diseñados para niños de 22 Kg. hasta 36 Kg. Actualmente los fabricantes eligen cada vez más, producir butacas de grupo II que permitan quitar el respaldo, para que llegado el momento y al peso adecuado del niño, se adapte la butaca grupo II a grupo III, estos asientos de grupo II y III reciben también el nombre de Booster.

| TAMAÑO DEL NIÑO | IMAGEN DEL SRI (SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL) | TIPO DE SRI (GRUPO) | TAMAÑO DEL NIÑO | IMAGEN DEL SRI (SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL) | TIPO DE SRI (GRUPO) |
|--|---|---|--|---|--|
| Desde el nacimiento hasta 6 – 9 meses. Referencia de peso máximo: 10 Kg. |  | Asiento trasero; posición de la silla y del niño mirando hacia atrás. Se utiliza Silla de Bebé, Grupo 0 | Entre 4 – 6 años (aproximadamente) Referencia de peso: entre 15 - 25 Kg. |  | Asiento trasero; posición de la silla y el niño mirando hacia adelante. Se utiliza Silla Complementaria (Booster), Grupo 2 |
| Desde los 6 – 9 meses, hasta los 12 – 15 meses. Referencia de peso máximo: 13 Kg. |  | Asiento trasero; posición de la silla y del niño mirando hacia atrás. Se utiliza Silla de Niño, Grupo 0+ | Entre 6 – 11 años (aproximadamente) Referencia de peso: entre 22 - 36 Kg. |  | Asiento trasero; posición de la silla y el niño mirando hacia adelante. Se utiliza Silla Complementaria (Booster), Grupo 3 |
| Entre 9 meses y 4 años (aproximadamente) Referencia de peso: entre 9 - 18 Kg. |  | Asiento trasero; posición de la silla y el niño, mirando hacia adelante. Se utiliza Silla de Niño, Grupo 1 | Una vez que un niño/a supera 1,5 metros de altura, deberá viajar sujeto/a con cinturón de seguridad de 3 puntas. |  | Asiento trasero; posición del niño/a mirando hacia adelante hasta cumplir los 11 años de edad de acuerdo a la normativa vigente. |

3.2- Algunas consideraciones acerca de los grupos y el SRI:

En materia de seguridad vial es fundamental aclarar que los menores de 12 años o de 135 centímetros deben viajar siempre atrás, al igual que cualquier Sistema de Retención Infantil debidamente instalado, no es recomendable en los asientos delanteros y bajo ningún concepto si el vehículo cuenta con airbag y éste no se encuentra desconectado en caso de poseerlo.

No es recomendable llevar al niño en el regazo, y mucho menos con el cinturón puesto, ya que lo más probable en caso de accidente será el aplastamiento, provocando serias lesiones.

La zona menos peligrosa para colocar al niño es el asiento central trasero del vehículo si se tiene una silla con certificación internacional, ya que como se mencionó, en nuestro país no existe reglamentación alguna que obligue a homologar la sillita o cualquiera de los dispositivos que la sillita posea y por ende nadie puede controlar, por ejemplo, que la hebilla sea 100% efectiva o el cinturón esté compuesto por materiales adecuados.

Internacionalmente se diseñan cada vez formas más seguras de fijar el SRI, en concordancia con la industria automotriz, que prepara el vehículo para la instalación de la misma: por ejemplo ISOFIX que utiliza puntos de montaje ofrecidos por la silla que encastran en el vehículo, fijando el Sistema de Retención Infantil con un mecanismo rígido en lugar del cinturón de seguridad y está siendo utilizando cada vez más en Australia, Nueva Zelanda, Japón y Europa. También en América se empiezan a utilizar desde septiembre de 2002 sistemas similares, como el LATCH en los Estados Unidos y UAS en Canadá.

⁸ - Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil - Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales - Londres, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009

4- Sistemas LATCH y UAS



Existe un sistema de anclaje que es utilizado en el norte de América por Estados Unidos y Canadá: Ambos sistemas son similares y hacen una fácil instalación de la Butaca al vehículo, por un lado, Universal Anchorage System (UAS), es decir sistema de anclaje

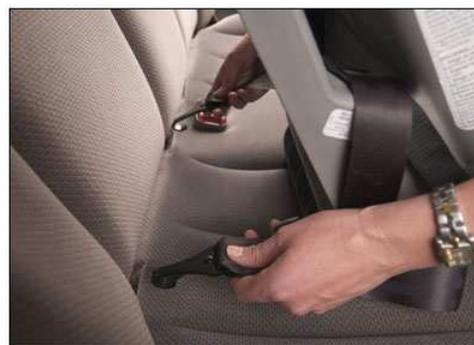


universal utilizado en Canadá, cuyos vehículos fabricados posteriormente a septiembre de 2002 están equipados y confeccionados con este sistema. Por otro lado Lower Anchors and Tethers for Children (LATCH), es decir, Anclajes inferiores y correas para niños y este sistema es el utilizado en Estados Unidos, requerido en los asientos de seguridad para niños y en la mayoría de los vehículos que han sido ensamblados después del 1 de septiembre de 2002.

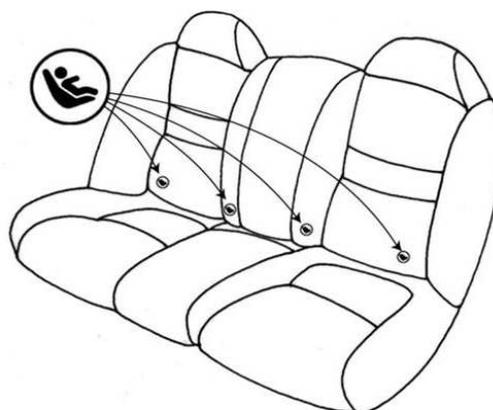
Tanto LATCH como UAS tiene dos puntos de anclaje fundamentales que lo componen. Un punto inferior y otro superior:



- La forma de anclaje inferior, está dada por dos o tres barras que se encuentran cerca de o detrás del pliegue donde el asiento trasero y el cojín se encuentran. En muchos vehículos se encuentran empotrados detrás de la tapicería que se encuentra tras los asientos izquierdo y derecho. Si no tuviese anclaje en el asiento central del vehículo, el sistema se puede instalar de una manera segura utilizando un cinturón de seguridad tradicional igualmente siempre es recomendable leer tanto el manual del fabricante de la butaca, como el del fabricante del vehículo.



La mayoría de los fabricantes no recomiendan usar el sistema LATCH y el cinturón de seguridad del vehículo a la vez. Tampoco se debe colocar más de una sillita en la misma barra de anclaje inferior.



- El anclaje superior está dado por tres puntos superiores, uno en cada asiento y son variaciones de aros de metal, que aseguran la sillita o butaca por la parte superior, evitando que esta se desplace hacia delante en caso de una brusca detención por parte del vehículo.

Dependiendo del modelo de vehículo el anclaje superior puede encontrarse detrás del apoyacabezas;



En algunos modelos por detrás del asiento en la parte posterior e incluso se lo puede encontrar en el techo.



Cuando se trata de las butacas 0 ó 0+ que se colocan mirando en sentido contrario al de circulación, es recomendable NO utilizar el anclaje superior ya que no se encuentra diseñado este sistema para ese fin, Será entonces suficiente con el anclaje sobre la parte inferior proporcionando la misma seguridad.

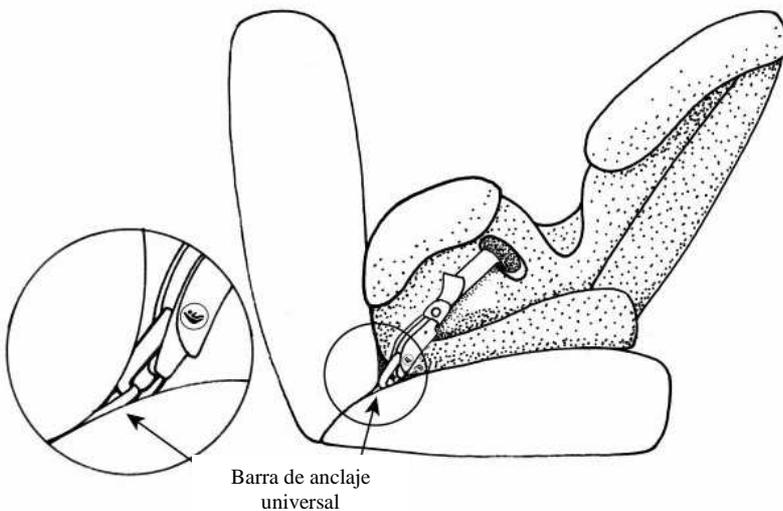
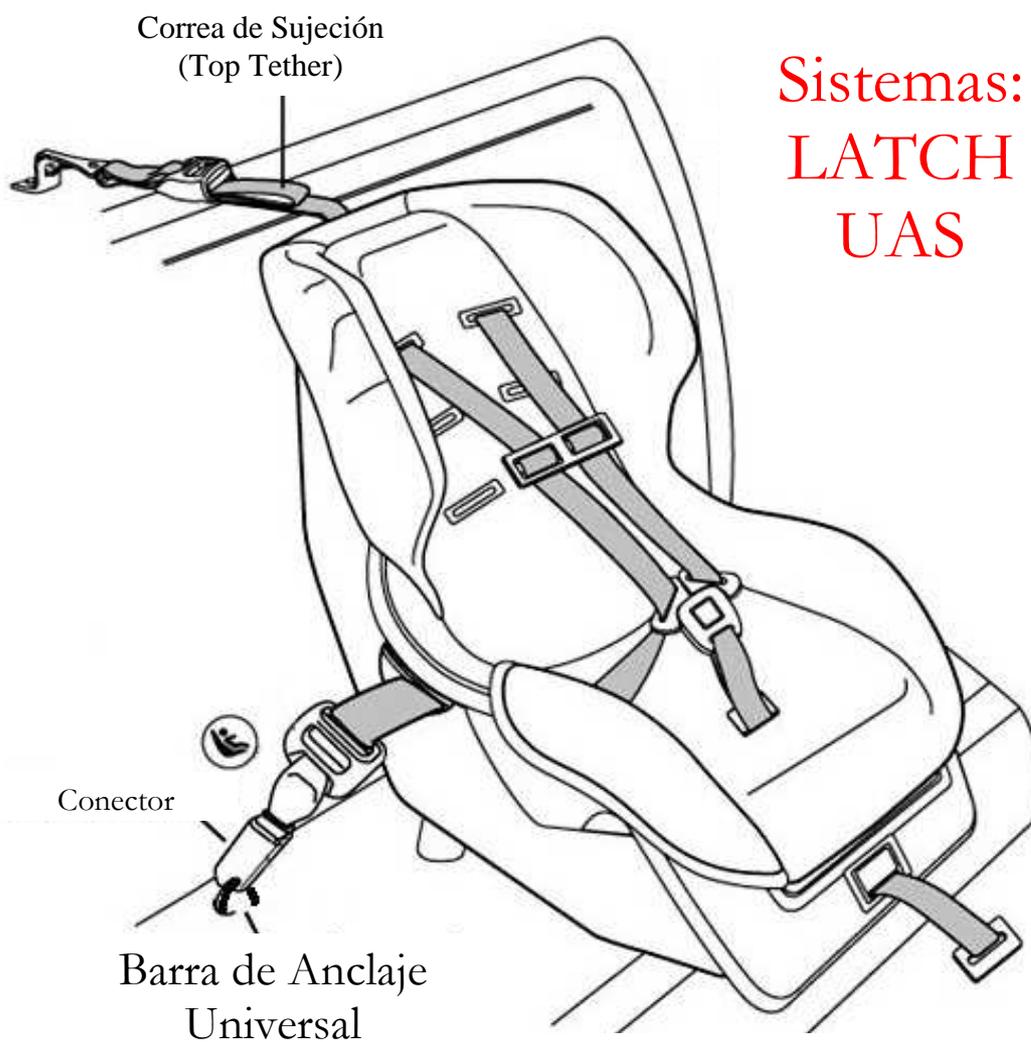


Diagrama del sistema, donde se observa la correa de sujeción o tercer punto y los conectores inferiores:



Sistemas:
LATCH
UAS

Los conectores de las butacas se enganchan a los puntos de anclaje del vehículo de manera rápida fácil y segura.



Existen gran cantidad de vehículos que no vienen de fábrica preparados para la instalación del sistema UAS o LATCH respecto al anclaje superior, éste puede ser instalado de acuerdo al modelo de vehículo, lógicamente consultando al fabricante del automotor.

Algunas empresas que comercializan butacas preparadas para este sistema son por ejemplo EVENFLO y GRACO⁹.

Cabe reiterar que bajo ningún concepto se debe poner la silla en el asiento delantero, sobre todo si el vehículo cuenta con airbag y no está desconectado. Lógicamente y como es de esperar estos detalles están directamente normados e indicados por reglamentación en cada una de las butacas o sillitas de seguridad.



4.1- Normas de fabricación e importación en Estados Unidos:

Estados Unidos, durante 1970 y bajo la órbita del departamento de transporte, nace la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) con el objeto de llevar a cabo programas de seguridad de acuerdo al Acta de Tráfico Nacional y de Seguridad de Vehículos de 1966 y al Acta de Seguridad de Carreteras de 1966, publicando la Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) normas que los fabricantes deben cumplir para que sus vehículos puedan ser vendidos legalmente en los Estados Unidos.

Amparado bajo el Código Federal de Regulación (Codes of Federal Regulations -CFR) 571 Título 49, Capítulo V, se detallan las siguientes normas en lo que respecta a Sistemas de Retención Infantil.

Estas son las Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 208, 213 y 215:

- FMVSS 208: Protección de los ocupantes en un accidente

Ámbito de aplicación y finalidad:

Esta norma especifica los requisitos de rendimiento para la protección de los ocupantes del vehículo en los accidentes. El fin es reducir el número de muertes de los ocupantes del vehículo, y la gravedad de las lesiones, mediante la especificación de los requisitos de resistencia a los choques de vehículos en términos de fuerzas y aceleraciones, medidas en una variedad de muñecos antropomórficos en pruebas de accidente y pruebas de implementación de airbag. Esta norma también especifica los requisitos de equipos para sistemas de retención activa y pasiva.

Uso:

Automóviles, camiones, autobuses y vehículos de uso múltiple de pasajeros con un peso bruto total de 3.855 Kg. (8.500 libras) o menos y un UVW de 2.495 Kg. (5.500 libras) o menos, a excepción de a pie, en camiones tipo van o los vehículos diseñados para ser vendidos exclusivamente al Servicio Postal de los EE.UU.¹⁰

FMVSS 208 – Sistemas de seguridad vehicular

Resumen de la norma vigente:

- Cinturones de seguridad en todas las posiciones
- Cinturones de regazo y de hombro en todas las posiciones laterales en la parte trasera del vehículo (pronto en todas las posiciones de la parte trasera)
- Bolsas de aire frontales en todos los vehículos

Fiscal del gobierno federal y norma - 4 Programa uniforme de entrenamiento en sistemas de seguridad del niño pasajero - febrero de 2004

⁹- <http://www.gracobaby.com/Instruction%20Manuals/archive/447-4-02.pdf>

¹⁰- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/standards/FMVSS-Regs/pages/Part571SD201to225.htm#208>

- FMVSS 213: Sistemas de sujeción para niños

Ámbito de aplicación y finalidad:

Esta norma especifica los requisitos para los Sistemas de Retención Infantil para vehículos de motor y de aeronaves con el fin de reducir el número de niños muertos o heridos en accidentes de tránsito y en los aviones.

Uso:

Los turismos (vehículos que transportan entre 4 y 5 personas), los vehículos de usos múltiples de pasajeros, camiones y autobuses, y los Sistemas de Retención Infantil para su uso en vehículos automotores y aviones¹¹

Requisitos que deben tener las butacas en los EEUU y Canadá como información visible:



- Peso y altura que acepta la butaca.
- Información básica en cuanto a la instalación de la misma.
- Identificación del Fabricante, (nombre y forma de contactarlo).
- Certificación en cuanto a que ésta cumple con la normativa FMVSS 213
- Nombre del modelo de sillita, número de modelo, y fecha de fabricación.

Requisitos de etiquetado

- Lineamientos de tamaño y peso
- Uso básico, instalación y advertencias
- Advertencia sobre bolsas de aire para asientos de seguridad que se instalan mirando hacia atrás
- Identificación del fabricante y certificación 213
- Número de modelo y fecha



Paese del gobierno federal y provincia. © Programa conjunto de entrenamiento en asuntos de seguridad de niños pasajeros. Iniciado en 2004

- FMVSS 225: Niño, sistemas de anclaje de sujeción

Ámbito de aplicación y finalidad:

Esta norma establece los requisitos para los Sistemas de Retención Infantil de anclaje para asegurar su lugar apropiado y la fuerza para asegurar la aplicación efectiva de Sistemas de Retención Infantil.

El propósito de esta norma es reducir la *probabilidad de fracaso* de los sistemas de anclaje y aumentar la probabilidad de que los Sistemas de Retención Infantil estén protegidos adecuadamente y por tanto más plenamente a su eficacia potencial en todos los vehículos de motor.

Uso:

Se aplica a los turismos (vehículos que transportan entre 4 y 5 personas), camiones y vehículos multipropósito de pasajeros con un peso bruto total de 3.855 kg (8.500 libras) o menos, a excepción de a pie, en vehículos tipo van y vehículos fabricados para ser

vendidos exclusivamente al Servicio Postal de los EE.UU., y los autobuses (incluidos los autobuses escolares) con un peso bruto total de 4.536 kg (10.000 libras) o menos¹²

FMVSS 225 - Requisitos del sistema de anclaje del vehículo

- Al menos dos posiciones en la parte trasera con anclas de la parte inferior
- Tres ubicaciones de punto de conexión para la correa de anclaje en la parte trasera
- Puede reemplazar al asiento de seguridad para niños integrado en una posición



Paese del gobierno federal y provincia. © Programa conjunto de entrenamiento en asuntos de seguridad de niños pasajeros. Iniciado en 2004

¹¹- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/standards/FMVSS-Regs/pages/Part571SD201to225.htm#213>

¹²- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/standards/FMVSS-Regs/pages/Part571SD201to225.htm#225>

Test realizados sobre norma FMVSS 225:¹³

FMVSS 225 Anclaje (Sección 571.225 6.3.1, S8):



Prueba realizada sobre el tether, o correa de sujeción superior: Se aplica una precarga fuerza de 500 N (112 libras) en el punto X del dispositivo de prueba. Se aumenta la fuerza de tracción como de forma lineal como sea posible para una aplicación de fuerza de 15000 N (3,372 libras) en no menos de 24 segundos y no más de 30 segundos y se mantiene la fuerza durante 1 segundo.

Objetivo: El anclaje no se separe por completo de la seguridad del vehículo o anclaje del asiento o la estructura del vehículo.

Prueba equivalente también se realiza por la Canadian Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS)

FMVSS 225 Baja (Sección 571.225 9.4.1 (a), S11 (a)):



Se conecta el SFAD 2 a los dos anclajes inferiores del sistema de retención infantil. Se aplica una fuerza de precarga de 112 libras a $10^\circ \pm 5^\circ$ por encima del plano horizontal con una X el punto del dispositivo de prueba. La fuerza se aumenta a 2.472 libras en no menos de 24 segundos y no más de 30 segundos y se mantiene la fuerza durante 1 segundo.

Los anclajes inferiores no permitirá que el punto X en SFAD sea desplazado horizontalmente más de 6,88 pulgadas. Prueba equivalente también se realiza por la Canadian Motor Vehicle Safety Standard (CMVSS)

¹³- <http://www.freedmanseating.com/fstl/tests.htm>

5- ISOFIX

La Organización Internacional de Normalización o Estandarización (ISO), bajo número ISO 13216 estandariza el sistema de sujeción para sillas de seguridad para niños, este sistema se lo conoce como sistema ISOFIX.

ISOFIX significa Internacional Standard Organización FIX, cuya normativa es universal.

La norma ISO 13216, establece las zonas, las dimensiones y los requisitos de resistencia o fuerza estática que deben soportar los distintos tipos de anclajes en concordancia con los Sistemas de Retención Infantil (SRI).

En el año 2004 se publicó en Europa y para los países participantes de la Comunidad Económica Europea, la normativa que consagra el ISOFIX de tres puntos de anclaje como dispositivo de sujeción definitivo.

Esta normativa define la “POSICION UNIVERSAL ISOFIX” como un espacio dentro del vehículo provisto de tres puntos de anclaje ISOFIX con unas dimensiones determinadas reservadas para un dispositivo de retención infantil y establece los periodos de transición para la adecuación de los fabricantes de automóviles.

Los periodos de transición implican que todos los modelos diseñados a partir de Febrero del 2006 incluirán dos posiciones UNIVERSALES ISOFIX, y que a partir de febrero de 2011 las deberán incluir todos los automóviles que salgan de fábrica, aunque sean de diseño anterior al 2006.

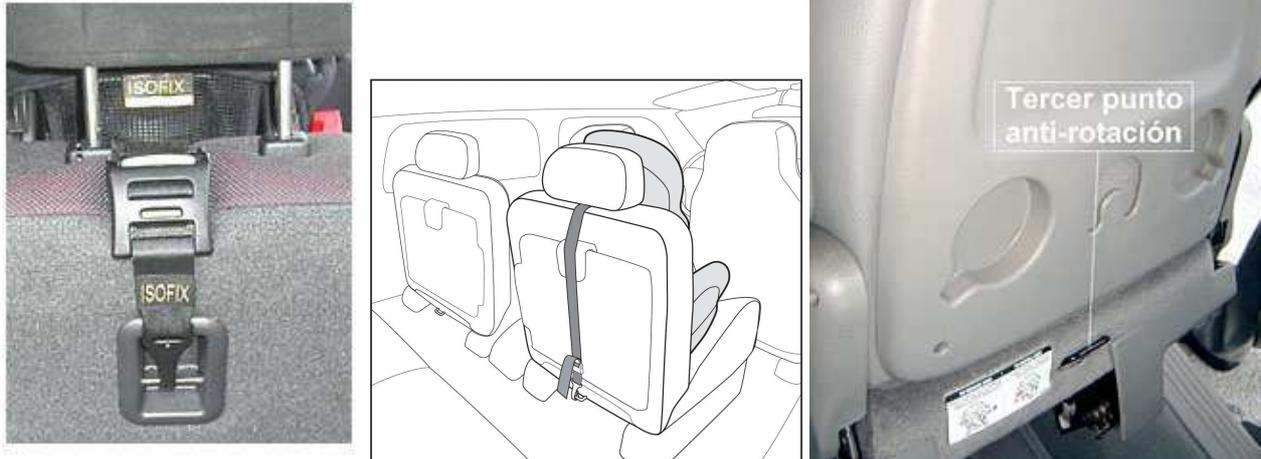
Cada país lo fue aplicando a partir de 2004 y por ejemplo España lo hizo obligatorio para todos los vehículos nuevos homologados a partir de junio de 2005.

Es aplicable a los Sistemas de Retención Infantil para niños soportando un peso de hasta 22 Kg., aunque actualmente la homologación rige solamente para sillas de niños hasta 18 Kg. Los modelos de sillas de auto para grupos 2/3 que se etiqueten como ISOFIX utilizan los propios cinturones de seguridad del automóvil como Sistema de Retención, con la butaca debidamente colocada con el sistema ISOFIX.

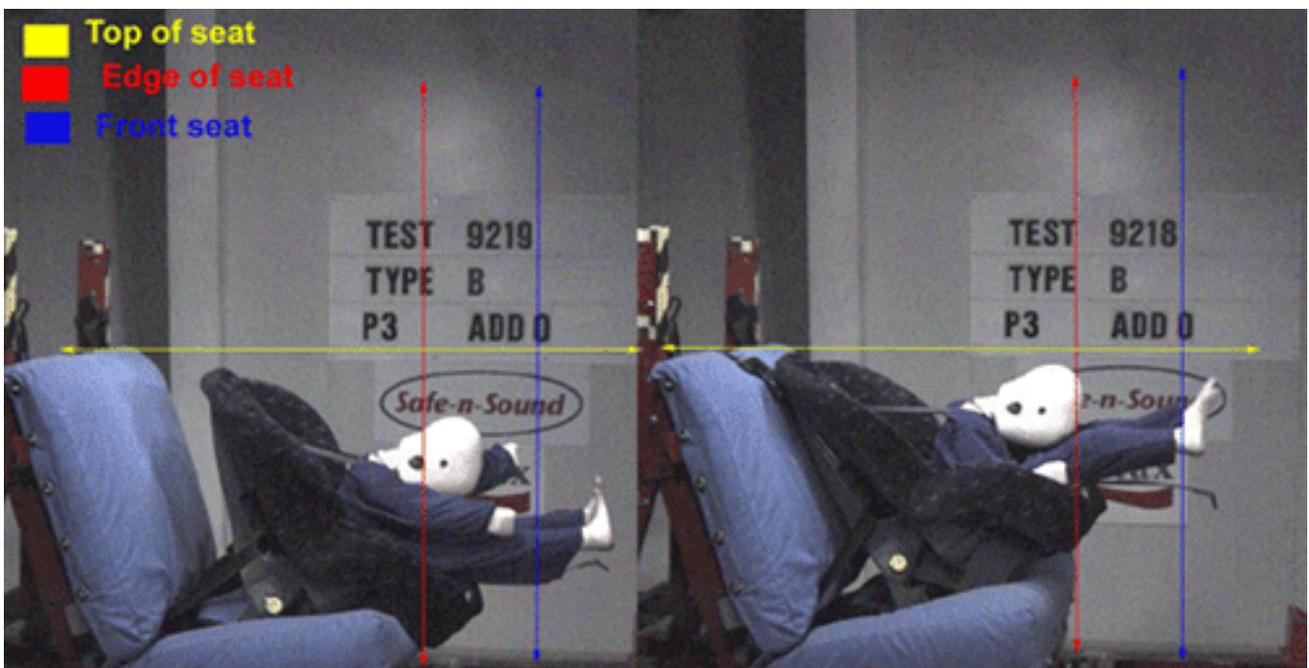
Cuando se habla de dos o tres puntos de anclaje, nos estamos refiriendo a los dos primeros puntos de anclaje que se hallan entre el respaldo y el asiento del vehículo, y sujetan la butaca a cada lado de la parte inferior trasera de la base.



El tercer punto de anclaje, también llamado TOP TETHER, sujeta la parte superior del respaldo de la sillita para evitar que vuelque hacia adelante en caso de impacto, y se ubica en el vehículo detrás del asiento arriba o abajo, dependiendo la marca y modelo, como se especificó anteriormente.



En la figura se observa la ineludible importancia que el tercer punto posee, siendo fundamental para que el sistema de retención quede fijado al asiento del vehículo, sin desplazarse suficiente como para producir un daño al ocupante.



Debido a que el sistema ISOFIX brinda seguridad como se dijo anteriormente hasta los 22Kg., se buscó un tercer punto de apoyo y para el caso que el Top Tether no esté disponible en los vehículos. Los distintos fabricantes desarrollan diferentes sistemas que fijan la butaca de manera segura al vehículo, por ejemplo utilizando los dos puntos de anclaje inferiores, y sumando el FOOT PROP (pie de apoyo), que fija la base e impide que esta se desplace hacia abajo o se de vuelta en caso de impacto.



5.1- ECE R44

En toda la Unión Europea, el uso del cinturón de seguridad y Sistemas de Retención Infantil es obligatorio desde Mayo de 2006 (Directiva 2003/20/EC)¹⁴. Siendo también obligatorio el uso de una silla de seguridad para todos aquellos viajeros que no superen la altura de 1,35 ó 1,50 m., dependiendo del país o estado miembro de la UE.

La norma que rige para fabricación, producción, comercialización y utilización es la ECE R44/04. Las dos primeras versiones, R44/01 y R44/02, han caducado definitivamente y en la actualidad está terminantemente prohibida su *utilización* en toda la Comunidad Europea desde Abril de 2008. Lo mismo para todas las sillitas fabricadas antes de 1995.

Respecto a la tercera versión, R44/03, ya no se puede *fabricar* y está prohibida su *comercialización* en buena parte de Europa, aunque todavía su uso está autorizado, pese a que no se recomienda.

Debido al avance de la tecnología y los avances que se realizan en base a la seguridad vial, lo que ayer en Europa era seguro, hoy no solo puede ser obsoleto, sino que hasta peligroso y es por eso que *se trabaja de manera conjunta, discutiendo y adoptando la centralización normativa una vez acordada la norma*, haciendo también caso a las recomendaciones que brindan los expertos de la ONU en esta materia y de esta manera se actualizan hasta el punto de publicar la “nueva versión de la norma”, acordando un calendario para llevar a cabo sin inconvenientes la transición entre la anterior norma y la actual. Por lo general la transición cuenta con los siguientes pasos:

- Comenzando desde el momento de la publicación impidiendo la fabricación bajo la norma anterior.
- En segundo término se fija la fecha de fin de comercialización del producto.
- Finaliza con la fecha en que el producto ya no podrá ser utilizado por los usuarios.

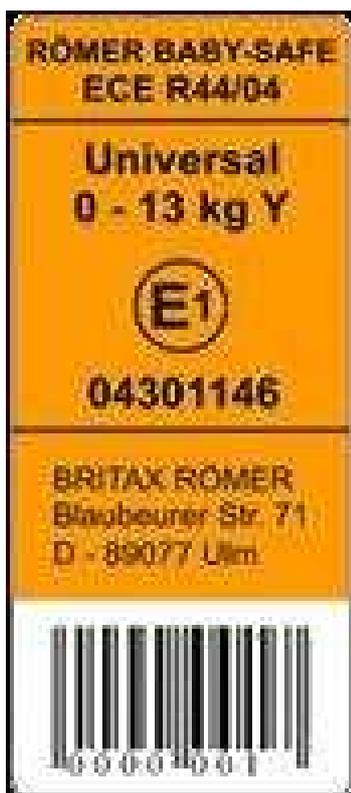
La versión vigente es la cuarta, denominada R44/04, que entró en vigencia el 23 de junio de 2005 disponiendo que:

¹⁴- <http://www.boe.es/doue/2003/115/L00063-00067.pdf>

- Desde junio de 2006 las nuevas homologaciones deberán hacerse sobre la norma R44/04.
- Desde junio de 2008 las nuevas fabricaciones deberán hacerse sobre norma R44/04.
- Desde junio de 2009 se prohibirá la venta de SRI bajo norma R44/03.

En lo que difiere la norma R44/04 a la R44/03, es básicamente la cantidad y calidad de test realizados sobre los dichos sistemas.

Los SRI que cumplan con todos los requisitos de la norma, serán reconocidos e identificados con una etiqueta de uso obligatorio que demostrará que cumple con los criterios establecidos.



- Nombre y marca del fabricante.
- Normativa de homologación: ECE R44/04.
- Categoría del dispositivo: (Universal, Semiuniversal o Específico). En este caso es Universal.
- Peso del bebé al que se adecua el dispositivo: 0 a 13Kg. En este caso "Y" indica que el sistema incluye una correa de entrepierna.
- E1: La letra "E" indica Europa y el número de subíndice se refiere al país donde se ha realizado la homologación. En este caso Alemania.
- 04301146: es el número de homologación. Los dos primeros números muestran la versión ECE sobre la que está aprobada la silla infantil. En este caso 04.



Tamaño mínimo de la etiqueta: 60 x 120 mm



Existen también otras etiquetas que es obligatorio que posean los SRI, la siguiente, por ejemplo, hace alusión a no utilizarla en asientos delanteros que cuenten con airbag, orientada en sentido contrario al de circulación habitual.

¹⁵ - 1 Alemania, 2 Francia, 3 Italia, 4 Países Bajos, 5 Suecia, 6 Bélgica, 7 Hungría, 8 la República Checa, 9 España, 10 Serbia, 11 Reino Unido, 12 Austria, 13 Luxemburgo, 14 Suiza, 15 (sin asignar), 16 Noruega, 17 Finlandia, 18 Dinamarca, 19 Rumania, 20 Polonia, 21 Portugal, 22 Rusia, 23 Grecia, 24 Irlanda, 25 Croacia, 26 Eslovenia, 27 Eslovaquia, 28 Bielorrusia, 29 Estonia, 30 (sin asignar), 31 Bosnia y Herzegovina, 32 Letonia, 33 (sin asignar), 34 Bulgaria, 35 (sin asignar), 36 Lituania, 37 Turquía, 38 (sin asignar), 39 Azerbaiyán, 40 Antigua República Yugoslava de Macedonia, 41 (sin asignar), 42 la Comunidad Europea (las homologaciones son concedidas por los Estados miembros utilizando su CEPE respectivo símbolo), 43 Japón, 44 (sin asignar), 45 Australia, 46 Ucrania, 47 Sudáfrica, el 48 Nueva Zelanda, 49 Chipre, 50 Malta, 51 República de Corea, 52 Malasia, 53 Tailandia, 54 y 55 (sin asignar) y 56 Montenegro.

Otros certificados, que indican que las unidades se sometieron a otro tipo de pruebas, si bien no son obligatorias de exhibir estas etiquetas, ni realizar dichas pruebas. Los fabricantes buscan participar de dichos test para dar mayor seguridad al usuario y también como manera de diferenciarse comercialmente de la competencia:



5.2- Tipos de homologación de la butaca fabricada bajo sistema ISOFIX: ¹⁶

Desde mayo de 2006, es obligatorio el uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil en todos los vehículos en Europa según la Directiva 2003/20/CE, como mencioné anteriormente. También es obligatorio el uso de asientos de automóviles en la UE, para los niños hasta los 135 o 150 cm. dependiendo del Estado miembro.

Los siguientes criterios son parte de la actual Norma de la CEPE y que deben cumplirse para obtener la aprobación del SRI:

- Universal

Una sillita con homologación universal puede instalarse en cualquier vehículo que cumpla con las regulaciones ECE R14 y ECE R16 que cuentan con tres puntos de anclaje.

A partir del año 2011 los vehículos que salgan del concesionario deberán llevar al menos dos asientos con tres puntos de anclaje ISOFIX. Dos inferiores más el tercer punto de anclaje se llama

¹⁶- <http://www.matiasmasso.es/wFaqs.aspx>

Top Tether que evita la rotación hacia delante mediante un cinturón adicional que tensa el respaldo de la sillita hacia un punto situado detrás del respaldo.

La homologación universal NO habilita la silla para su instalación sobre un vehículo de solo dos puntos, donde podría ser peligrosa porque podría volcar hacia delante en caso de impacto frontal.

La homologación Universal ISOFIX se usa exclusivamente en sillitas del Grupo I (de 9Kg. a 18 Kg.)

- Semi-Universal

Exclusivamente para ISOFIX de dos puntos de anclaje.

La sillita está provista de una pata de apoyo que fija la distancia entre la base y el suelo para evitar la rotación hacia adelante.

Debido a que el suelo del automóvil debe soportar un esfuerzo importante en el punto de apoyo, esta solución no es aplicable a todos los automóviles.

El fabricante de la sillita debe acompañar el producto con una lista de marcas y modelos de vehículos donde declara que puede utilizarse con seguridad.

La homologación Semi-Universal ISOFIX se usa en sillitas del Grupo 0+ y I

- Específica

Exclusivamente para ISOFIX de dos puntos de anclaje

Se utiliza en sillitas con sistemas alternativos a la pata de apoyo.

El fabricante debe acompañar una lista con los vehículos para los que se han verificado sus resultados en crash-test, y *se hace exclusivamente responsable* ante cualquier inconveniente ocasionado.

Para añadir cada vehículo a la lista es necesaria la autorización del fabricante del automóvil y la verificación de los resultados del crash test por un laboratorio independiente.

La homologación específica se puede usar en sillitas del Grupo 0+ y I

- Múltiples homologaciones

Existen en el mercado sillitas que ostentan varias homologaciones a la vez, lo que permite instalarlas tanto sobre dos, como sobre tres puntos de anclaje.

La RÖMER DUO PLUS¹⁷, por ejemplo, lleva el "Pivot Link", un sistema integrado anti-rotación patentado por RÖMER que evita el vuelco sobre dos puntos de anclaje sin necesidad de patas de apoyo.

Este sistema ostenta la homologación *Específica* porque ha sido verificado sobre más de 250 marcas y modelos de vehículos. Además, ostenta la homologación *Universal* pues ha pasado las pruebas necesarias e incluye el cinturón *Top Tether* para su fijación al tercer punto de anclaje.

Y está *homologada* también para su instalación con *cinturones* para aquellos automóviles sin ISOFIX.

Es importante tener en cuenta que si una silla tiene la homologación "Universal", bajo ningún punto de vista puede ser utilizada con los dos puntos de anclaje inferiores, ya que su uso está testeado y fabricado para ser utilizado efectivamente en conjunto con el tercer punto (Top Tether).

¹⁷ - <http://www.britax-roemer.com/uploads/product/vehicle-lists/britax-duo-plus-10-1a7.pdf>

6- Materiales, posiciones y accesorios

En este apartado trataremos temas relacionados a materiales, posiciones tanto de butacas como de plazas, y los distintos accesorios que hacen más seguros los SRI:

- ¿Cuál es el sitio más seguro para colocar la sillita?

Sin lugar a dudas y certificado por la gran cantidad de test que se realizan a nivel mundial, el lugar más seguro dentro de los vehículos particulares es el asiento trasero y central, siempre que estemos hablando de un vehículo tradicional de cuatro o cinco plazas.

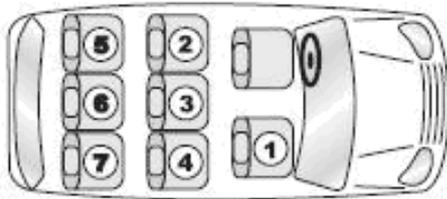
Cabe aclarar que no todos los vehículos fabricados están preparados con sistemas UAS, LATCH o ISOFIX, de hecho son pocos los vehículos que están preparados con estos sistemas en el asiento trasero y central, aquel que en los manuales del fabricante del SRI lleva el N° 3.

Los vehículos que vienen preparados con sistema ISOFIX en el asiento delantero del acompañante, aclaran la peligrosidad de utilizar el SRI, sin antes haber desconectado el airbag en caso de contar con él, es por eso que las automotrices al configurar sus nuevos modelos crearon un dispositivo mediante el cual al anclar el SRI al vehículo en el asiento delantero, el airbag se desconecta automáticamente.

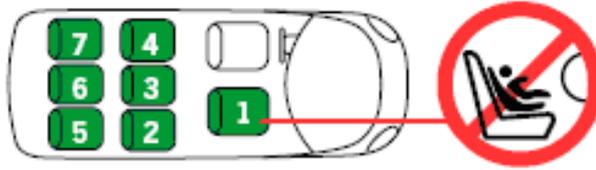
En el manual confeccionado por cada uno de los fabricantes de Sistemas de Retención Infantil, se encuentran detallados los vehículos que se comercializan en el país, preparados o no, con sistemas de anclaje y cuales son los asientos donde las butacas o sillitas pueden ubicarse en caso de contar con ellos. También dependiendo de los manuales suelen contar con el año inicial en que cada modelo comenzó a utilizar dichos sistemas.

Este es un ejemplo del contenido del manual referido a la preparación de los modelos de los autos Renault por ejemplo, el primer caso corresponde a los manuales de Britax y el segundo a BeSafe, este último reitera que en el asiento delantero del acompañante, no debe bajo ningún concepto ubicar la sillita orientada en el sentido habitual de circulación, como se observa claramente en la figura:

1 – Britax – Röemer



2 - BeSafe



| | | | |
|----------------|-------------------------|--|--------------|
| 206 | 12/1998 ↓ | | ④ |
| 206 | 06/2000 ↓ | | ② ④ |
| 206 SW | 2002 ^b | | ② ④ |
| 206 RC | 2003 ^b | | ④ |
| 307 CC | 2003 ^b | | ② ④ |
| 307 | 2001 ^b | | ② ④ |
| 307 , SW | 2002 ^b | | ② ④ |
| 308 CC | 2008 ^b | | ② ④ |
| 406 | 04/2000 ↓ | | ④ |
| 407 | 2004 ^b | | ② ④ |
| 607 | 04/2000 ↓ | | ④ |
| 807 | 2003 ^b | | ② ③ ④ ⑤ ⑦ |
| RENAULT | | | |
| Avantime | 01/2001 ^b | | ② ④ |
| | | | ② ④ |
| Clio II | 09/1998 - 2006 | | ① ② ④ |
| | | | ① ② ④ |
| Clio II | 2007 | | ② ④ |
| | | | ② ④ |

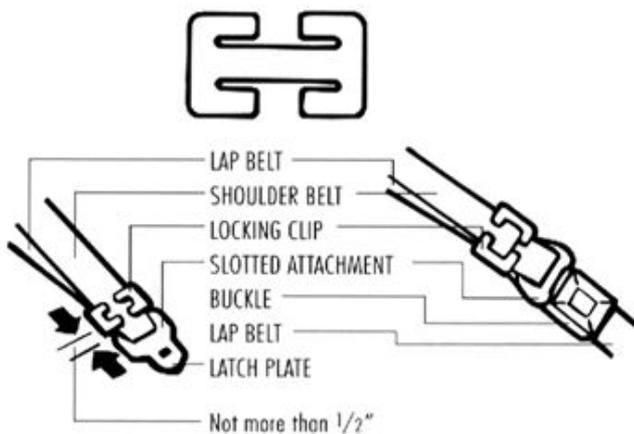
| Manufacturer | Model | 1st year of production | Approved seats |
|---------------|---------------|------------------------|----------------|
| | Pathfinder | 2005 | 2,3,4 |
| | Primera | 2002 | 2,4 |
| | Qashqai | 2007 | 2,4 |
| | X-trail | 2001 | 2,4 |
| Opel/Vauxhall | Agila | 2002 | 2,4 |
| | Antara | 2006 | 2,4 |
| | Astra | 2004 | 2,4 |
| | Combo | 2001 | 2,4 |
| | Corsa | 2000 | 2,4 |
| | Insignia | 2008 | 2,4 |
| | Meriva | 2002 | 2,4 |
| | Signum | 2002 | 2,4 |
| | Vectra | 2002 | 2,4 |
| | Zafira | 2003 | 2,4 |
| Peugeot | 107 | 2005 | 2,4 |
| | 206 | 1998 | 2,4 |
| | 207 | 2006 | 2,4 |
| | 307 | 2001 | 2,4 |
| | 308 | 2007 | 2,4 |
| | 407 | 2004 | 2,4 |
| | 607 | 2006 | 2,4 |
| | 807 | 2003 | 2,4 |
| | 4007 | 2007 | 2,4 |
| | Partner Tepee | 2008 | 2,4 |
| Porsche | Cayenne | 2003 | 2,4 |
| Renault | Clio II | 1998 | 2,4 |
| | Clio III | 2005 | 2,4 |
| | Espace III | 2000 | 2,4 |
| | Espace IV | 2002 | 2,3,4 |
| | Koleos | 2008 | 2,4 |
| | Kangoo I | 1999 | 3 |
| | Kangoo II | 2008 | 2,4 |
| | Laguna | 2001 | 2,4 |
| | Megane I | 1999 | 2,4 |
| | Megane II | 2002 | 2,4 |
| | Megane III | 2008 | 2,4 |

- Existen también gran cantidad de accesorios que pueden ser o no necesarios para que el SRI funcione de manera correcta, por ejemplo:

- Traba de seguridad o clip de fijación.

Si el vehículo es un modelo anterior a 1996, es muy posible que los cinturones de seguridad de regazo y hombro no se ajusten, a menos que el vehículo se detenga de repente. Esto significa que será necesario un broche o clip de sujeción, consiste en un pequeño dispositivo metálico que se asemeja a un gran clip o sujetapapeles, para mantener firme el cinturón de seguridad, consecuentemente la butaca en caso de detención brusca.

Una vez asegurada la butaca, y luego de controlar si se mueve hacia el frente o los laterales del auto. Se debe en caso que esto suceda, colocar el broche o clip de sujeción aproximadamente media pulgada (1,3 cm) por encima de la hebilla, no del lado del asiento de seguridad del niño donde se cruzan ambos cinturones de hombro y regazo antes de pasar por la ranura apropiada del asiento de seguridad.¹⁸



- Ranuras de arnés. Los cinturones propios de la butaca deben estar bien colocados cuidando siempre que el infante no sufra lesión, manteniéndolo sujeto pero sin apretar tanto que provoque daño. Es por eso que los cinturones deben pasar por las ranuras correctas.



¹⁸- <http://espanol.babycenter.com/baby/seguridad/asientos-para-auto-como-evitar-errores/#axzz18kHOCpN>

- Sujetador de cinturones de la butaca. En algunos casos es necesario colocar un sujetador plástico mitad del pecho, a la altura de las axilas como se observa en las figuras:



- El sistema de sujeción puede contar con tres o cinco puntos, aunque en la actualidad se recomienda el de cinco puntos, con objeto de proteger al infante en caso de impacto lateral.

- Existen también formas de darle mayor seguridad a la butaca. Para citar un ejemplo, hablaremos de un producto que Britax-Römer diseñó y patentó el D-SIP y ellos mismos indican “La energía del impacto se distribuye en todo el SRI durante más tiempo, minimizando el impacto perjudicial para su bebé.”; “es un dispositivo de seguridad único en forma de D”¹⁹. Tratándose de la protección “superior” contra impactos laterales, como ellos indican.



- Los SRI del Grupo 2 y 3, como previamente se mencionó, los fabricantes los realizan para que acompañe al niño en su crecimiento dentro del vehículo, mientras que éste sea pasajero, pasando de ser una butaca del Grupo 2 a Booster sin respaldo, lo que si bien ha de encontrarse dentro de la norma, lógicamente le quita la seguridad lateral que la butaca brinda en toda su dimensión y en la que actualmente se realizan innovaciones y cada vez se trabaja más para que se convierta en una segura barrera entre el menor y la ventanilla o puerta lateral, por lo que siempre es conveniente que el Booster cuente con respaldo, es por eso que hay empresas que han tomado nota y el respaldo es parte también de la butaca grupo 3 o Booster, que sin respaldo por éstos días tiende a desaparecer en muchos países de Europa.



- Algunos materiales ya habiendo dejado de lado todo tipo de estructuras metálicas, como se supo usar hace años, son distintos tipos de estructuras de polipropileno inyectado, que rigurosamente controlan propiedades de absorción y ergonómicas de la misma, de gran resistencia y alto confort. Con tapizados desmontables de algodón y/o tejidos con tratamiento ignífugo, transpirable, desfundable y lavable (a mano). Elementos laterales de absorción de impactos como vimos anteriormente, que son motivo de constante superación por parte de los distintos fabricantes en la actualidad.

¹⁹- <http://www.britax-roemer.com/safety-center/side-impact>

- Por último, cabe aclarar que los materiales utilizados son degradables, al igual que los materiales que componen un casco, como veremos en la siguiente figura algunos fabricantes cumplen en poner una fecha de vencimiento, aunque por estos días se estima que la degradación de los mismos se encuentra entre 5 y 7 años, dependiendo del uso, la cantidad de rayos UV de la zona o por ejemplo el clima, es por eso que en Australia, se exigen test más rigurosos debido a las inclemencias y variaciones climáticas a lo largo de su territorio, el 44% del mismo es desértico y el 80% del territorio recibe lluvias menores a 600mm, si queremos comprender de que se habla, solamente la Antártida recibe menos lluvias anualmente.
- En caso de haber sido exigido el SRI, ante una colisión o golpe brusco, también estamos en condiciones de decir que ya no tendrá la misma resistencia que en principio, y pese a que aparentemente no haya el sistema de retención sufrido daño alguno, ante otro impacto sus materiales no reaccionará de la misma manera que en aquel primer episodio, por lo que deberá ser reemplazado y consecuentemente *NO* se recomienda comprar este tipo de productos usados.



7- Test, mercado e importancia de la seguridad vial

La importancia que tiene la seguridad vial y el compromiso por mejorarse cada día por parte de los fabricantes, lógicamente juega un papel preponderante en el momento de elegir un SRI por parte del usuario, es por eso que las distintas marcas se preocupan por innovar en modelos no solo desde lo estético, sino y principalmente en materia de seguridad, exigiéndose para superar las pruebas impuestas por la CE o cumplir las FMVSS dependiendo del sistema y lugar al que hagamos referencia y exponiendo sus productos a distintas pruebas, muchas veces más exhaustivas de lo reglamentario para poder de esa manera incorporar nuevos certificados, que no son obligatorios para la comercialización de estos elementos, pero que como se dijo anteriormente hacen a ese producto más fiable.

7.1- Diferenciarse del mercado:

A continuación veremos reflejado lo expuesto por ejemplo por parte de la marca BeSafe en su modelo iZi Comfort X3 ISOfix:²⁰



Tiene la homologación
Universal y Semi-Universal como
versa su certificado



²⁰- http://www.hts.no/es/products/izicomfort_isofix_tests.php

Características generales:

1. Reposacabezas en armazón de espuma de EPS, altura ajustable con un solo movimiento. Los cinturones de los hombros se ajustan automáticamente a la altura correcta; existen 8 posiciones.
2. SIP – Protección frente a impactos laterales. Protección para la cabeza y el cuello.
3. Nuevo sistema de cinturón magnético, mantiene el cinturón fuera de la superficie de la silla. Se puede colocar y sacar al niño con facilidad.
4. Conectores ISOFIX, los indicadores se ponen en verde cuando se ha instalado correctamente.
5. Soporte para el suelo integrado.

- Arnés de 5 puntos con regulador central y regulación de altura
 - La silla se puede regular a 5 posiciones para ir sentado/tumbado
 - El arnés interior se encuentra siempre fuera de la superficie de la silla
 - Ventilación en el respaldo
 - La funda puede sacarse y lavarse utilizando un programa de lavado a 40 °C para prendas de lana
- Homologada para ir en el sentido de la marcha para niños del grupo I de 9 - 18kg
Homologada ECE R44-04.

Armazón de la silla: exterior, armazón de polipropileno; interior, armazón de espuma de EPS

Instalación segura y sencilla

El uso y la instalación incorrectos son los mayores problemas de las sillas de seguridad para niños. ISOfix se ha desarrollado para reducir el riesgo de una instalación incorrecta. Los coches modernos están equipados con dos anclajes ISOfix y la silla del niño con dos brazos conectores. Estos se insertarán con un clic y la silla del niño quedará fijada de forma mecánica a la carrocería del coche. A través de este sistema logrará un alto grado de seguridad para el niño, tanto en impactos frontales como laterales. La BeSafe iZi Comfort ISOfix es una silla que se coloca en el sentido de la marcha y que puede instalarse con ISOfix o con el cinturón de 3 puntos, si el coche no incorpora anclajes ISOfix.

Características adicionales:

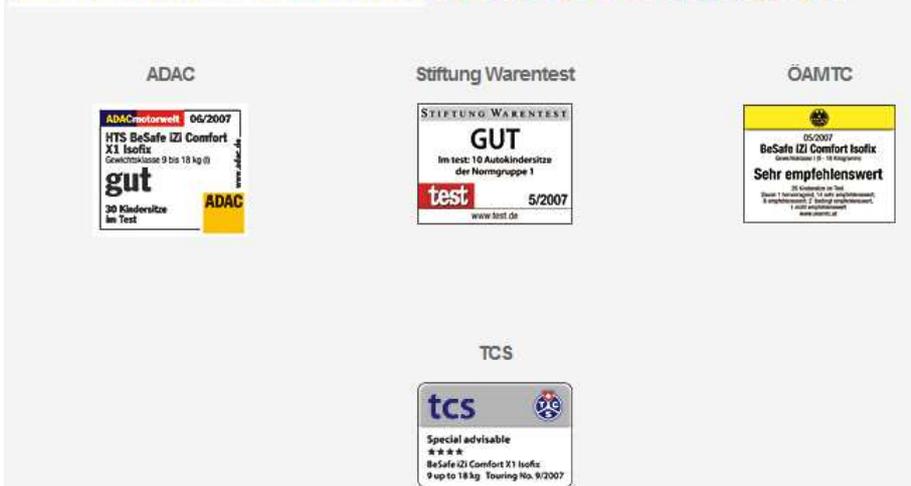
izi Comfort ISOfix tests & certificates

- ECE r 44 04, grupo 1, 9-18 kg. En el sentido de la marcha
- Pata de seguridad ajustable a doble altura
- Indicadores en VERDE para una instalación correcta
- Sistema de liberación a prueba de niños
- Sistema tensor sin fases.
- 5 posiciones de sueño
- Construcción en sándwich, armazón de plástico reforzado con armazón interior blando de 40 mm
- Fundas suaves y cómodas
- Fundas extraíbles y lavables
- Ganadora de las Pruebas de Choque Europeas

Véase: Prueba AMS

Véase: Prueba Stiftung Warentest

Véase: Prueba TCS



Certificados sobre pruebas realizadas

| Manufacturer | Model | 1st year of production | Approved seats |
|--------------|--------------|------------------------|----------------|
| Volkswagen | Beetle | 1998 | 2,4 |
| | Bora | 1998 | 2,4 |
| | Caddy | 2000 | 2,4 |
| | EOS | 2006 | 2,4 |
| | Fox | 2005 | 2,4 |
| | Golf IV | 1997 | 2,4 |
| | Golf V | 2003 | 2,4 |
| | Golf VI | 2008 | 2,4 |
| | Jetta | 2006 | 2,4 |
| | Lupo | 1998 | 2,4 |
| | Passat | 1998 | 2,4 |
| | Phaeton | 2002 | 2,4 |
| | Polo | 1999 | 2,4 |
| | Sharan | 1998 | 2,3,4 |
| | T4 Caravelle | 1999 | 2,4 |
| | T5 Multivan | 2003 | 2,4 |
| | Tiguan | 2007 | 2,4 |
| Touareg | 2002 | 2,4 | |
| Touran | 2007 | 2,4 | |
| Volvo | C 30 | 2006 | 2,4 |
| | C 70 | 2007 | 2,4 |
| | CX 70 | 2007 | 2,4 |
| | S 40 | ISOFIX | 2,4 |

B906-8011-A
N2001280

Listado detallado de autos preparados para el tipo de SRI

7.2- Reconocer errores para diferenciarse

- Viernes 15 de octubre y la noticia daba nota que la empresa Evenflo retiraba 13.792 Evenflo Maestro Asientos de seguridad para niños del mercado de Estados Unidos y Canadá.²¹

El problema se observó en una prueba independiente, de modo que no resultaba 100% segura para niños que pesaran hasta 22Kg. (40 libras), sin un soporte que la empresa distribuiría a los usuarios que contaran ya con la sillita lógicamente de manera gratuita, y procedieron a retirar del mercado.

Las butacas identificadas que aún se comercializaban: en los Estados Unidos, los números de modelo Maestro son 3101198, 3101980, 31011048, 31011049 y 31011059, por su parte en el mercado Canadiense el número de modelo afectado es 31011057C.



²¹ _

http://translate.google.com/translate?hl=es&sl=en&tl=es&u=http://safety.evenflo.com/cs/sc/cssc99_RD.phtml%3Frid%3DEFR30%26src%3DWEB&rurl=translate.google.com.ar&twu=1

- Britax, por su parte, anuncia el retiro de 17.251 asientos Chaperon vendidos en los Estado Unidos y 2350 en Canadá, porque el clip del arnés de pecho de los ocupantes, se puede romper cuando un bebé está asegurado en el asiento del coche.

Britax reconoció que los bordes afilados "crea un riesgo de lesión",

El fabricante del SRI, dijo que había cerca de 400 quejas de los clips, incluidos los informes de tres niños heridos leves (rasguños) y un informe de un niño que colocó un componente roto de un clip en la boca.

Britax distribuyó los clips de reemplazo de forma gratuita a todos los propietarios registrados y a los minoristas con el inventario actual el 11 de noviembre de 2010.²²



Etiqueta donde están los datos del SRI.
De este modo el producto es único e
identificable



7.3- Un Estado Unido por la seguridad vial

- De la misma forma que en los ejemplos anteriores las empresas se hacen cargo de darle solución al problema, ya sea por marketing, responsabilidad, seguridad vial, temor a represalias, o cual fuese el motivo. La NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) publica periódicamente este tipo de eventos, de forma que queda perfectamente asentado y queda bien determinado fabricante, marca, modelo, con su respectivo N° de serie, país y fecha de distribución, de manera que el fabricante no puede evadir su responsabilidad y en ese caso se ve obligado a reparar el daño, más allá de su buena intención.

Los números bajo los que quedaron registrados los casos anteriores tomados al azar son, en caso de Evenflo NHTSA No.: 10C005000- y respecto a Britax NHTSA No.: 10C006000²³. También esta información sirve para saber si la butaca en caso de comprarla usada (aunque no es recomendable), no se ha retirado del mercado por alguna razón.

²²- <http://www.chaperoneseatrecall.com/>

²³- <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/cars/problems/recalls/childseat.cfm>

- Otro aspecto a tener en cuenta es que dentro de la misma página gubernamental existen todas las páginas de fabricantes, donde cada usuario puede registrar la butaca que adquirió indicando

- *Nombre.*
 - *Dirección actual.*
 - *Nombre del fabricante (Ejemplo: Graco, Britax, Evenflo, Combi, etc.).*
 - *Fecha de fabricación (Ejemplo: La etiqueta dice "Fabricado en").*
 - *Número de modelo (Ejemplo: 8643CDR2, 808688, 317147P1, etc.).*
 - *Nombre del modelo (si se conoce) (Ejemplo: Snugride, Embrace, etc.)*
- Los datos lógicamente están en la butaca por reglamentación en una etiqueta como la siguiente:



Siendo las páginas de registro las siguientes:²⁴

- *Britax:* <http://www.britaxusa.com/registration/>
- *Chicco:* <http://www.chiccousa.com/carseatregistration.aspx>
- *Clek Inc. :* <http://clekinc.com/register/>
- *Combi:* <http://www.combi-intl.com/Customer-Care/Product-Registration-Car-Seats.aspx>
- *Compass:*
http://www.learningcurve.com/productregistration?icid=ddmenu&locale=en_USA
- *Dorel:* <http://www.djgusa.com/registration/>
- *Evenflo:* https://plweb.evenflo.com/ProductReg_pub.aspx
- *Graco:*
<http://www.gracobaby.com/Product%20Registration/Pages/ProductRegistration.aspx?productType=1>
- *Orbit baby:* <http://www.orbitbaby.com/en/support/register/>
- *Peg Perego:* <http://us.pegperego.com/babyproducts-site/cpsc-registration-form/>
- *RECARO:* <http://www.recaro-registry.com>
- *Regal Lager:* <http://www.regallager.com/register/default.aspx?RegistrationType=CarSeat>

También la NHTSA premia de alguna manera a las butacas homologadas, publicando en su página todos los modelos controlados otorgando de 1 a 5 estrellas, siendo 5 el máximo y verificando por ejemplo:²⁵

- ¿Cuán fácil es asegurar a su niño en el asiento?
- ¿Tiene el asiento de seguridad características que facilitan su instalación en el vehículo?
- ¿Cuán fáciles son las instrucciones de encontrar y entender?
- ¿Cuán fáciles son las etiquetas de entender en la envoltura y en el mismo asiento de seguridad?

²⁴ - <http://www-odi.nhtsa.dot.gov/cars/problems/recalls/register/childseat/index.cfm>

²⁵ - http://www.nhtsa.gov/nhtsa_eou/info.jsp?type=all

Por supuesto que la NHTSA se ocupa de regular, controlar y publicar todo lo referido al control de vehículos importados principalmente desde Canadá, sin dejar ningún detalle al libre albedrío y lo publica en su propia página para que de todos los usuarios tengan el mismo derecho a conocer esa información en:

http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/VIG_Canada03262010.pdf

<http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/elig060109.pdf>

8 - Y... En Argentina?

Cierto es que no estamos en la nebulosa legal que si está actualmente Argelia, Libia, Somalia, Myanmar, ni en el punto que muestra la imagen. Pero...

No hay conocimiento hasta el momento que se hayan efectuado ensayos mediante crash test, en nuestro país y que estén a disposición ya que es sumamente costoso como especifican empresas del sector dedicadas a la seguridad vial, entre otras cosas.

Luego de pedir información al Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI), sobre ensayos realizados o a realizar sobre algún Sistema de Retención Infantil, el Director del Departamento Automotor de la entidad, Osvaldo Zannoni, explicó que al no haber reglamentación, es imposible hacer pruebas técnicas, por lo que opinó que “la ley reglamentada en 1995 debería ser actualizada”, haciendo lógica referencia a la ley 24.449 y su Decreto reglamentario 779/95, sin tener en cuenta la reforma de 2008 mediante la Ley 26.363.

Existen muy pocas publicaciones al respecto en el país.

Y hacer cumplir la ley es muy simple, ya que basta con simplemente tener la sillita sujeta con el cinturón de seguridad en el asiento trasero.



8.1- Unos pocos.

A nivel fabricación nacional la butaca “LOVE 2021”, comercializada por Baby First S.R.L., hace mención a tener homologación sobre la hebilla de seguridad, buscando diferenciarse de sus competidores locales.



Dicha homologación como se dijo, está realizada sobre la hebilla de seguridad, bajo normas federales norteamericanas (FMVSS 213), como lo muestran por ejemplo en su página Web: http://www.servilove.com.ar/index.php?cPath=54_80

Fotos del proceso de certificación de la butaca 2021 en Estados Unidos:



Claro está, que todo lo que suponga un esfuerzo económico para brindar al usuario seguridad, realizando test de manera privada, tanto en Estados Unidos como en Europa es positivo, El producto también brinda garantía escrita durante 120 días corridos a partir de la fecha de compra por parte del usuario, es por eso que lo que se expone en este documento hace referencia a la necesidad ineludible de crear una norma de cumplimiento obligatorio para quienes fabriquen este tipo de artículos y/o vehículos, con reglas claras y parejas para todos, de lo contrario cada uno tocará una canción diferente y nos seguiremos encontrando con vehículos que tengan Sistema LATCH, otros ISOFIX y la mayoría ni un sistema ni otro en nuestro país.

Respecto a las butacas lo mismo ocurre, entonces la cadena de supermercados Walmart, por ejemplo, comercializa butacas Gracco y Evenflo con *sistema LATCH* y la citada butaca LOVE.

Y por otra parte, se comercialicen en distintas cadenas y casas del sector las siguientes marcas que tienen *Sistema ISOFIX*, como por ejemplo:

PEG PEREGO: Modelos: Primo Viaggio grupo 0+ y Duo Viaggio grupo I.

NANIA: Modelo Ferrari.

BEBE CONFORT: Modelo Axiss.

CHICCO: Modelo Key 1 ISOFIX, aunque al momento de la publicación no se encuentra a la venta, esto se debe a un problema que lejos de seguir lineamientos en lo que a seguridad vial se refiere, sigue un lineamiento básicamente comercial como se desarrollará a continuación... Pero...

8.2- ¿Qué tiene que ver con la seguridad vial?

La Ministra Licenciada Débora Giorgi que a partir de junio de 2010 está al frente del Ministerio de Industria, está facultada para dictar la normativa que implementa través de La Subsecretaría de Política y Gestión Comercial, a cargo del Cdor. Eduardo Faingerch y cuenta con una herramienta que en la actualidad se utiliza para equilibrar la balanza comercial y/o para fomentar la industria local, como indica la propia titular de dicho Ministerio “*no podemos tener un modelo con inclusión y trabajo si no tenemos un exigente programa de desarrollo de la industria nacional*”; “*la estrategia del comercio administrado para resguardar los puestos de trabajo ha dado resultados satisfactorios a la industria nacional argentina, que **ha logrado en el último año sustituir importaciones por 9.200 millones de dólares***”.²⁶, estamos hablando de la Licencia No Automática (LNA). Que según el artículo 3º del Acuerdo sobre Procedimientos para el trámite de Licencias de Importación aprobado por la Organización Mundial de Comercio (OMC), incorporado al ordenamiento jurídico nacional por la Ley N° 24.425, prevé la creación de la misma.²⁷

De esta manera quedan en la aduana por meses butacas que tienen distintas homologaciones a nivel internacional, como la citada anteriormente, pero por cualquiera de las razones nombradas quedan demoradas en el puerto a costo del importador, de acuerdo a lo expuesto por los mismos importadores, es decir, no quedan demoradas por no cumplir con alguna norma de seguridad vial, simplemente no ingresan por cuestiones comerciales, eso lejos de significar *sustituir* se asemeja a *desproteger*. Lógicamente los fabricantes locales se ven favorecidos, el problema es que al no tener que contar con mayores homologaciones a nivel local, venden y fabrican butacas que no tienen tests exhaustivos (porque la norma no lo exige), que en caso de accidente nadie asegura que a los infantes les brinde la seguridad que sí, puede ser brindada en teoría por las butacas que quedaron varadas en el puerto por cuestiones que distan de protegerlos.

Cabe aclarar que lejos de no estar de acuerdo con la fabricación local, necesitamos replantearnos la forma en la que la misma se hace e implementar normas para que la seguridad vial no solo sea una bonita frase compuesta de dos palabras.

8.3- Pocos...

Algunas automotrices que comercializan sus vehículos en nuestro país, que los fabrican y/o ensamblan tanto en Argentina como en Brasil, implementan sistemas LATCH o ISOFIX, al igual que algunos modelos importados. Casi en su mayoría son los denominados vehículos de alta gama y en sus modelos más actuales, que por estos días tienen problemas similares de importación como los descritos anteriormente, algunos de los vehículos que cuentan con dichos sistemas son:

Peugeot: 206, 207, 307, 407.

Jeep: Cherokee.

Ford: Focus, Mondeo, S Max.

Volkswagen: Ventro, Tiguan, Bora, Sharan, Passat, New Beetle.

Citroen: C3, C4, C5

Audi A3, A4

Fiat: Palio, Siena

Renault: Megane II, Grand Scenic

El siguiente enlace cuenta con un sitio donde se puede ver no solo el modelo que cuenta con sistema ISOFIX, sin también el asiento en el que se encuentra disponible:

http://www.bebeconfort.com/collection/SP/systeme_isofix_voiture.asp

²⁶- <http://www.telam.com.ar/vernota.php?tipo=N&idPub=212656&id=403065&dis=1&sec=1>

²⁷- http://www.comercio.gov.ar/web/index.php?pag=93#lic_no_aut

9 - Legislación a nivel regional.

Las reglamentaciones en Europa ya expuestas en esta materia tienen al menos una uniformidad en la zona envidiable; pero como estamos en América.

Canadá y Estados Unidos como se expuso son si se quieren los dos países más avanzados en la materia dentro del continente.

- México por ejemplo, funciona como Argentina. Es un país confederado y cada Estado (Provincia o Departamento), tiene su propia legislación sobre el tema tránsito. En este sentido hay algunos reglamentos locales que incluyen el tema de que los niños no deben ir en los asientos delanteros y unos muy pocos incluyen la obligatoriedad de los SRI.

En el Reglamento Metropolitano de Tránsito de la Ciudad de México, por ejemplo, dice que *“Los conductores deben: Ajustarse el cinturón de seguridad y asegurarse que los demás pasajeros también se lo ajusten. Cuando se trate de menores de 12 años o personas con discapacidad, deberán ser transportados utilizando los sistemas de retención pertinentes”*. Pero no especifica nada más.

Luego habla de la prohibición de *“Transportar a menores de 12 años en los asientos delanteros”*. No existe regulación alguna para autobuses, ni taxis en todo el país.

Se utilizan tanto sistemas LATCH o ISOFIX dependiendo de la marca del vehículo, sin embargo, no todos los coches lo llevan, y por supuesto lo vehículos económicos no están preparados para dicho sistema, ni tampoco la legislación lo exige.

- Paraguay, por su parte, no se requiere como obligatorio el uso de Sistemas de Retención Infantil en su DECRETO-LEY N° 22.094/47, Reglamento General de Tránsito Caminero, aunque por estos días se encuentra en estudio la modificación del mismo, que según las fuentes consultadas, tampoco hay muchas expectativas en conseguir que se incluyan artículos de “avanzada”.

- Colombia, En su ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito Terrestre, Artículo 82, dice obligatorio el uso de cinturones en los asientos delanteros y cita que los menores de 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.

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.”

Se prevé norma técnica para los cinturones de seguridad propios del vehículo (Icontec NTC-1570²⁸), se prevé sanción por llevar un menor de 10 años en el asiento delantero.

También en la Resolución 19200 de 2002 Ministerio de Transporte respecto al transporte de pasajeros y escolares exige cinturones en los asientos delanteros y en los puestos que no tengan al frente otros asientos.

Por su parte Bogotá, Ciudad Capital y más importante del país a través de su alcaldía y Decreto 036 DE 2009²⁹, dispone en su territorio, *“niños y niñas menores de dos (2) años podrán ser llevados en los brazos de una persona adulta”*, en asientos traseros y el adulto sujeto con el cinturón de seguridad.

En su artículo 2 dice que los mayores de dos (2) y menores de diez (10) años de edad que se desplacen en vehículos de transporte escolar, deberán hacer uso de cinturones de seguridad.

²⁸- http://www.puntofocal.gov.ar/notific_otros_miembros/col51a3_t.pdf

²⁹- <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=34946#3>

En vehículos particulares, los menores en este mismo rango de edad deberán hacer uso de cinturones de seguridad o de sillas de retención infantiles.

En referencia a los escolares que presten servicio en el Distrito Capital, exige instalación y obligación de uso de cinturón de seguridad por parte de sus ocupantes, de dos puntos en asientos que tengan otro delante y de tres en caso contrario.

- Chile dispone en su Ley de Tránsito N° 18.290 la *prohibición de trasladar menores de ocho años en los asientos delanteros* de automóviles con excepción de aquellos vehículos de cabina simple. Y los *menores de cuatro años deberán hacerlo en los asientos de seguridad*, en el asiento trasero, asignando la responsabilidad al conductor por el no uso de de las mismas y exceptuando a los taxis de dicha norma. Los escolares solo tienen obligatoriedad de usar cinturones de seguridad en las unidades posteriores a 2007 sin necesidad de silla alguna.

Los **requisitos a cumplir en las sillas** publicado en el decreto 176 de diciembre de 2006³⁰. Dispone el uso obligatorio de las “sillas para niños” en menores de cuatro años que viajen en los asientos traseros de los vehículos, y dispone también los requisitos de seguridad, diseño e información al usuario de “el sistema o asiento de seguridad para niños”, versa sobre la necesidad de dar protección en cualquier posición de uso para la que fue diseñada, especifica que puede ajustarse mediante uno o más cinturones de seguridad del vehículo, tanto hacia delante o hacia atrás, que debe ser debidamente especificada en la butaca mediante una figura adherida, especifica la necesidad de un cinturón de entrepierna para evitar el efecto submarino, es decir que el niño ante un impacto no se deslice por debajo del cinturón de seguridad propio del asiento.

Especifica como deben ser las hebillas y como deben funcionar, así como también especifica que el asiento debe brindar protección aún con el niño dormido, por último especifica **la información con la que debe contar el asiento** y en español, tal como: fabricante; año de fabricación; tipo y dirección donde escribir para pedir mayor información; precaución en caso de airbag; “advertencia en el sentido de no utilizarlo orientado hacia delante; si el peso del niño no alcanza un límite dado o hasta que se superen algunos criterios de talla.”

También se debe **comercializar con instrucciones** claras en español, incluyendo: Rango de peso para los que está previsto; método de instalación ilustrado mediante fotografías y/o dibujos; si el sistema está diseñado para utilizarse con un cinturón de seguridad para adultos, recomendación del uso; explicación sobre el funcionamiento de las hebillas y otros elementos de ajuste; una recomendación en el sentido que el sistema o asiento de seguridad se cambie cuando haya sido sometido a tensiones violentas en un accidente; instrucciones de limpieza; una advertencia general al usuario sobre el peligro de realizar en el sistema o asiento de seguridad cualquier alteración.

... Como nos explicamos que estando tan cerca, estemos tan lejos...

- Uruguay, por su parte, aún no hace obligatorio el uso de SRI, Simplemente se ha logrado hasta el momento que entre en vigencia a partir de febrero de 2011 la obligación en el transporte escolar de hacerlo efectivo en menores de tres años, tampoco habla la ley de tránsito local 18.191 de hacer obligatorio siquiera el transporte de los niños menores de ninguna edad en asientos traseros.

Con intención de cambiar esa realidad, la fundación Gonzalo Rodríguez, ministerio de salud pública y empresas de seguro realizan acciones de concientización, investigación y publican periódicamente en su página de Internet los distintos SRI que recomienda utilizar la Sociedad Uruguaya de Pediatría.³¹

³⁰- <http://www.leychile.cl/Navegar?idNorma=256736>

³¹- http://www.gonzalorodriguez.org/index.php?option=com_content&view=article&id=194&Itemid=139&lang=es

- Bolivia en su legislación nada dice en el Código del tránsito Decreto ley N° 10135 del 16 de febrero de 1973, ni en el Reglamento del Código del Tránsito, Resolución suprema N° 187444 de La Paz, 8 de junio de 1978.

- Costa Rica, regida en materia de tránsito por la Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres N° 7331 de 13 de abril de 1993 y su reforma por la Ley N° 8696 de 17 de diciembre de 2008 especifica como requisito para circular que *“Las personas menores de doce (12) años deberán viajar en la parte trasera de los vehículos. Con ese fin, deberá adaptarse a los vehículos un dispositivo de seguridad (silla de seguridad o cojín elevado-”Booster”-) acorde con el peso y la edad de la persona”*

“En el caso de las personas menores de un (1) año de edad y con un peso de diez (10) kilogramos máximo, el dispositivo de seguridad (sillas de seguridad) deberá colocarse de espaldas al conductor del vehículo y mirando hacia atrás.”, siendo el conductor responsable de exigirlo y responsable que esté debidamente sujeto en el asiento trasero. No solo haciendo la previsión, sino especificando la pena económica.

Respecto al transporte de microbús, buseta y autobús, especifica solo que los menores no deben viajar de pie.

Dentro de la propia ley especifica que el Cosevi (Consejo de Seguridad Vial), llevará a cabo *campañas, programas y cursos* contemplando los temas relacionados con el uso de los dispositivos de seguridad para personas menores de edad. Aunque no reglamenta el modo.

- El Salvador, en su Reglamento General de Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 61 del 1 de julio de 1996, Artículo 183, simplemente determina que *“Para el transporte en automotores, de menores de dos años o cuyo peso no exceda de quince Kilogramos debe proveerse una silla de seguridad debidamente sujeta por cinturones de seguridad.”*, no se prevé sanción alguna, ni hace especificaciones acerca del uso o tipo de silla de seguridad.

- Perú, sobre el tema nada dice en la Ley General de Transporte y Tránsito Ley N° 27181.

- Nicaragua, por su parte en su Ley para el Régimen de Circulación Vehicular e Infracciones de Tránsito, Ley N° 431, solo la categoriza como una infracción de Mayor Peligrosidad (De las más leves tipificadas) y aplicando un castigo económico al *“conducir, acompañar o transportar niños menores de siete años en el asiento delantero o niños en los brazos de adultos en el asiento delantero sin cinturón de seguridad.”*

- República Dominicana, partiendo de la base que solamente es obligatorio el uso de cinturones de seguridad en asientos delanteros para los ocupantes del vehículo, podremos entender que según la Ley 241 y su modificatoria 114/99 en su artículo 105 inciso B, especifica *“Los niños menores de ocho (8) años no serán considerados como pasajeros, y cada dos (2) niños, desde dos (2) hasta ocho (8) años se contarán como un solo pasajero.”*³² En la citada modificación se especifica que no podrán ir dos acompañantes en el asiento delantero, ni llevar menores de 8 años en dicho asiento, exceptuando *“los vehículos tipo camionetas de (1) una cabina”*.

- Cuba, Hasta el 16 de marzo de 2011 dictado por la Ley 60 está prohibido circular con menores de 12 años en el asiento delantero, a partir de esa fecha y debido a la modificación impulsada por la

³²- <http://www.dggt.gov.do/Descargas/Ley241.pdf>

Ley 109/10 en su Artículo 102 inciso 8 prohíbe también, “transportar menores de dos años de edad sin acompañamiento de personas adultas o sin aditamentos especiales destinados a estos fines.”

Pese a que es una de las legislaciones más actualizadas de América, no se aprovechó la oportunidad para hacerla más segura.

- Venezuela en el Decreto con fuerza de Ley de Transito y Transporte Terrestre, publicado en la Gaceta Oficial de la Republica Bolivariana de Venezuela N° 37332 del 26-11-2001 lo único que dice acerca de la protección de los niños dentro del vehículo es:

Artículo 50. Todo conductor de un vehículo de motor está sujeto a las siguientes obligaciones:

7. Velar por la seguridad de los menores de seis (6) años, quienes deberán ir en el asiento trasero del vehículo.

- Ecuador en su Reglamento General para la aplicación de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Decreto N° 1738, define que no se podrán transportar menores de 12 años en los “asientos delanteros”, “siempre con el cinturón de seguridad colocado correctamente y de acuerdo a su peso y edad: Para bebés desde el nacimiento hasta por lo menos 1 año de edad o 20 libras, asiento de seguridad mirando hacia atrás; niños pequeños desde 1 año de edad o 20 libras hasta los 4 años y 40 libras, asientos de seguridad mirando hacia adelante; niños en edad preescolar que pesen más de 40 libras hasta por lo menos 6 años de edad o 60 libras, asiento elevado (“Booster seat”); niños que tengan por lo menos 6 años de edad o que pesen por lo menos 60 libras hasta los 12 años de edad, cinturones de seguridad”;³³ otorgando al conductor la responsabilidad y obligación de “llevar en su vehículo el equipo necesario cuando transporten a menores de edad o infantes que así lo requieran”.

- Brasil, es quien probablemente desde México hasta la zona más austral del continente, está mejor preparado legislativamente al menos.

La Resolución N° 277³⁴ de 28 de mayo 2008, con vigencia total a partir de septiembre de 2010 modificando la Ley N° 9503 de 1997 y acorde al Decreto N° 4711 de 2003, le dan claridad al Artículo 64 y 65 del Código de Tránsito Brasileiro, como indican en la citada resolución “necesario establecer las condiciones mínimas de seguridad para el transporte de pasajeros menores de diez años en los vehículos”.

No tiene vigencia para transporte público, taxis, vehículos superiores a 3.5 toneladas y Escolares.

Los *menores de 10 años deben viajar atrás* a excepción que el vehículo no cuente con asientos traseros o el número de menores supere las plazas traseras dispuestas, caso en el que se acepta que viaje un menor de 10 años adelante, lógicamente ajustado al cinturón de seguridad correspondiente. Establece la *obligatoriedad de utilizar un Sistema de Retención Infantil en menores de 7 años y medio*, e incluye en un Anexo dentro de la misma Resolución N° 277, las formas de colocación según la edad y graficándolo para no dejar dudas, estipulando la equivalencia del Grupo 0, 0+ al “bebê conforto ou conversível”; Grupo I a “cadeirinha”; y por último el Booster al “assento de elevação”.

También establece la *vigencia escalonada*, durante el primer año informando a la población sobre la necesidad de utilizar SRI, el segundo, informando y educando sobre el modo, requisitos, penas, etc. y a partir de los 730 días, es decir dos años, entrando plenamente en vigencia, siendo perceptible, el no cumplimiento de la norma, de la sanción correspondiente como se indica en el Artículo N° 168 de la Ley N° 9503³⁵, que *prevé como falta “gravísima”, que establece una multa económica, quita*

³³- <http://www.cntttsv.gov.ec/index.php/transparencia/organizacion-interna/regulaciones-y-procedimientos-internos>

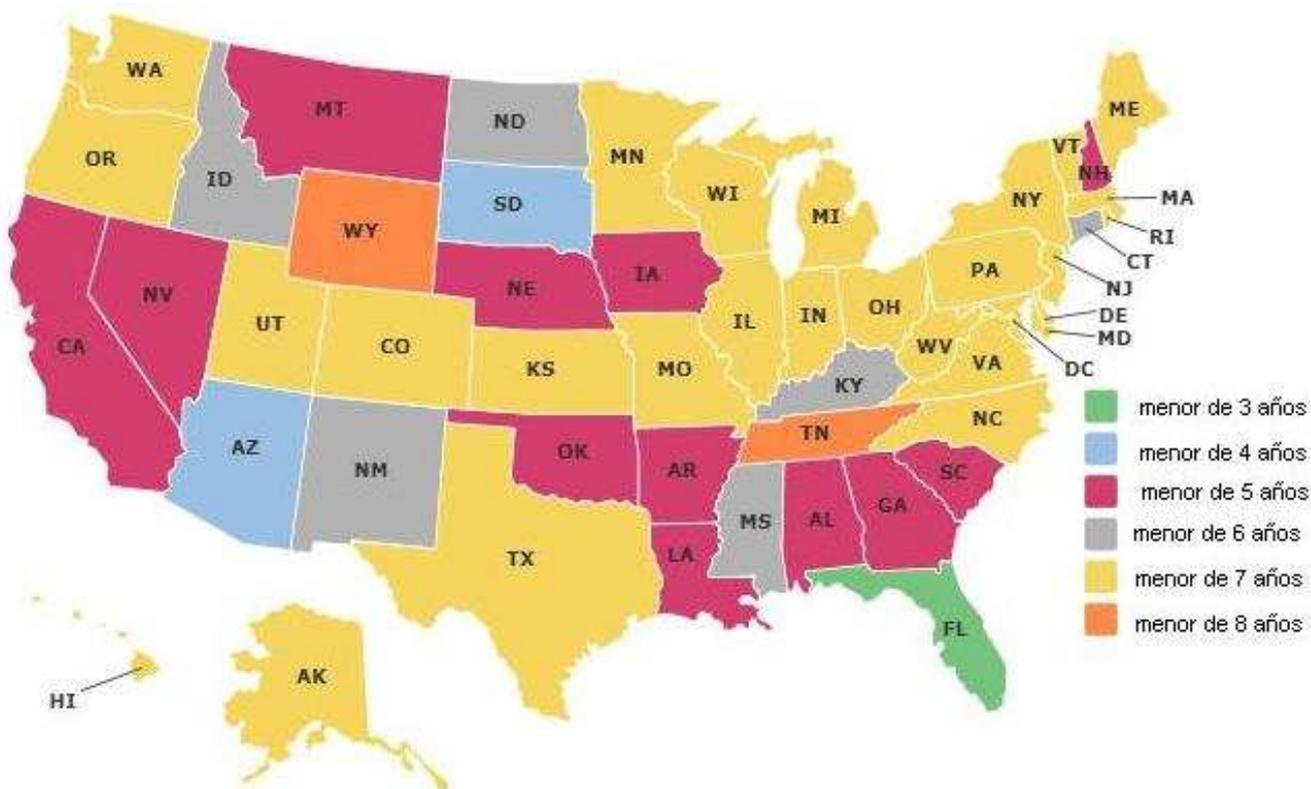
³⁴- http://www.denatran.gov.br/download/Resolucoes/RESOLUCAO_CONTRAN_277.pdf

³⁵- <http://www.denatran.gov.br/ctb.htm>

de puntos en la licencia habilitante para conducir y hasta la retención del vehículo si no se enmienda la falta, es decir, si el menor no tuviese un SRI donde seguir viajando seguro.

A fin de aumentar la seguridad de los ocupantes, el fabricante o importador del vehículo podrá poner condiciones o restricciones para el uso de determinado SRI, aunque debe aclararlo en el manual del propietario. Y deberá comunicar la restricción a la DENATRAN. El contenido informativo sobre el SRI en los manuales de los vehículos, está reglamentado en la citada Ley N° 9503 en el Artículo N° 338.

- Estados Unidos, ya hemos tratado largamente como se maneja en líneas generales y que normas deben regir tanto para los vehículos en su preparación para el sistema LATCH como para el SRI, en su fabricación, comercialización, registro, etc., pero como estados independientes aplican en su jurisdicción la competencia que tienen en la materia tránsito y surgen algunas diferencias entre cada uno de los estados, no dictaminando si es necesario o no el uso de sistema alguno, sino las edades mínimas en las que es obligatorio utilizarlo en cada uno, daremos solamente algunos ejemplos según resume el Insurance Institute for Highway Safety³⁶:



³⁶- <http://www.iihs.org/laws/childrestraint.aspx#KS>

- *Florida exige, siendo uno de los estados más benévolos, solamente la obligación del sistema de retención infantil en menores de tres años.*
- *Wyoming es el polo opuesto, ya que exige su uso hasta los 8 años y en el asiento trasero de estar disponible.*
- *Tennessee, lo especifica exigiendo que hasta el año del niño, el SRI debe estar orientado hacia atrás, de uno a tres en la sillita orientada hacia adelante, y entre 4 y 8 en el Booster, siendo éste uno de los pocos estados que exige la utilización de este último, recomendando que entre 9 y 12 viajen atrás.*
- *Arizona exige el sistema en menores de 4 años, Texas, New York y Washington en menores de 7 años, California en menores de 5 años, Mississippi por su parte en menores de 6 años. Estos son algunos ejemplos y más allá de la diferencia de edades, lo realmente llamativo es que están todos los Estados Unidos en pos de la Seguridad Vial Infantil.*

-Canadá, al igual que otros países de la región, también la competencia de la materia tránsito está a criterio de cada una de las provincias en su jurisdicción. Asimismo, el uso de cinturón de seguridad es de cumplimiento obligatorio en todo el territorio y el SRI debidamente ajustado también lo es para niños que pesan menos de 40 libras (18Kg.).

Como ejemplo tomaremos uno de los territorios más significativos: Ontario, que cuenta con 13 millones de habitantes aproximadamente y que representa la tercer parte de la población del país, cuya capital es Toronto.

Como consecuencia de lo anteriormente visto por Estados Unidos y la no unificación de criterio respecto a la obligatoriedad de utilizar Booster, este estado hasta el 1 de junio de 2014, prevé que los vehículos que provengan de otra jurisdicción por los primeros 30 días tengan permiso para no utilizar el Booster al circular por este estado, lo mismo ocurre con los coches de alquiler, distinto es el caso de los taxistas que están exentos del SRI o Booster para transportar a un pasajero que alquile el servicio, pero los conductores de taxi que transporten niños por razones personales, si están obligados a cumplir la norma. También tienen la obligación los que operan un taxi y cuenten con un contrato escolar u otra autoridad para el transporte de los niños, quienes sí reitero, están obligados a cumplir con la obligación de utilizar el SRI o Booster.³⁷

Para dejar otro parámetro los taxistas respecto a pasajeros menores de 16 años, son los responsables que utilicen el cinturón de seguridad, exponiéndose en caso de incumplimiento a una multa y quita de dos puntos en su licencia de conducir. Para los mayores de 16 años son responsables por si mismos, de esta manera quita la responsabilidad al conductor del mismo.

El requisito que debe cumplir El SRI o Booster utilizado debe estar contemplado bajo la norma CMVSS 213.4 que se encuentra en concordancia con las FMVSS de su país vecino. Por último cabe aclarar que según publica el Ministerio de Transporte de Ontario no hay necesidad de utilizar SRI o Booster, siempre que el niño cumpla con alguno de los siguientes criterios para poder ajustarse con el cinturón del vehículo:

- *Cumpla ocho años de edad.*
- *Pese 36 Kg. (80 lbs.).*
- *Alcance la altura de 145 cm (57 in. O 4 pies, 9 in.).*

³⁷ - <http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/smartlove/>

9.1- No soy de aquí, ni soy de allá...

Un caso aparte es la zona de Oceanía, comprendida por Nueva Zelanda y Australia, estos países optaron por una reglamentación clara y un control de los productos comercializados con exhaustivas reglas.

- En el caso de la reglamentación debemos decir que en ambos países es obligatorio el uso de este tipo de dispositivos. Por un lado *Australia*, especifica que *los menores de 6 meses deben mirar en sentido contrario al habitual de circulación, los menores de 4 años en una butaca y los menores de 7 en un asiento elevador*. Exceptuando a taxis y coches “de época”. Especifica también la pena que no solo contempla lo económico, sino también la quita de 4 puntos sobre la licencia de conducir. Por otro lado *Nueva Zelanda*, exige que los niños *menores de 5 años deben estar debidamente sujetos por un sistema de retención infantil homologado*. Es una de las pocas reglamentaciones que hace referencia escrita a que *no debe viajar el niño en el vehículo si no puede el usuario ponerlo en un asiento de seguridad aprobado*. Agregando que debe estar debidamente asegurados en un asiento de seguridad aprobado. También habla de las excepciones para transporte de pasajeros como buses, taxis y nombra a vehículos “de época”, que son lo vehículos patentados por primera vez antes de 1955 y que no están equipados con cinturones de seguridad.
- Respecto a los controles de los Sistemas de Retención Infantil comercializados en su territorio, son claros. Las Normas de Australia deben cumplir con los estrictos requisitos de la norma AS/NZS:1754 que cubre: Los materiales, diseño, construcción, prestaciones, ensayos y etiquetado de los distintos sistemas, *es ilegal utilizar un sistema que no tenga la citada etiqueta*.

Etiqueta para comercializar el producto en Nueva Zelanda.



Etiquetado que corresponde para los sistemas provenientes de Estados Unidos bajo norma FMVSS213 en Nueva Zelanda.



Al viajar a Australia, solo se acepta como se dijo anteriormente el sistema que cuente con el siguiente etiquetado, no siendo válido el etiquetado de otros países, los 5 puntos que se ven en blanco sobre el rojo, hacen referencia a lo testeado en el país:

Impacto Frontal -----28 Fuerza G
Impacto Trasero -----14-21 Fuerza G
Impacto Lateral -----14-21 Fuerza G
Invertido Impacto -----8-15 Fuerza G
Prueba de Lesiones genitales -----Sí



Esto se hace buscando diferenciarse de los test de norma FMVSS 213 que aducen, es solo sobre impacto frontal y los Europeos que aducen desde el país oceánico, sólo tienen test sobre impacto frontal y trasero, incluso menos exhaustivos y con menos fuerza de gravedad que los del citado país.³⁸

Será interesante tener en cuenta este ejemplo, si es que en nuestro país en algún momento se plantea utilizar la Certificación de Homologación de Autopartes y/o Elementos de Seguridad (C.H.A.S.), como por ejemplo se ha utilizado para homologar un dispositivo de seguridad pasiva como es el caso de los Cascos de protección para uso vehicular, bajo norma IRAM AITA 3621, “equivalente” o buscando alguna similitud a la norma Europea R22.

Lo mismo ha ocurrido con los cinturones de seguridad, apoyacabezas, asientos y anclajes y neumáticos por citar algunos ejemplos... Lógicamente el *cumplimiento obligatorio es fundamental* para que la seguridad vial sea segura como buscan los países que recientemente se mencionaron.

³⁸ - <http://www.childrestraints.co.nz/standards.php#nz>

10 – Ambulancias, Bicicletas, Escolares y Utopías.

- Ya hemos hecho referencia a los buses Escolares de estas latitudes y la falta en de reglamentación apropiada en la mayoría de los países... pero qué ocurre en el mundo?, volveremos a tomar como ejemplo a España como referente de la Comunidad Europea:

En el real Decreto 443/2001, de 27 de abril, se estableció la aplicación progresiva de las condiciones de seguridad hasta llegar a la obligatoriedad en buses escolares del uso de cinturones y sistemas a partir de 2007.

Según el REAL DECRETO 965/2006, de 1 de septiembre, por el que se modifica el Artículo 117 del Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre.³⁹ En referencia a los vehículos con 9 plazas o más, queda *prohibido circular con menores de doce años situados en los asientos delanteros del vehículo, salvo que utilicen dispositivos homologados* a tal efecto. Exceptuando los mayores de 135 cm. que podrán utilizar los cinturones de adultos, caso contrario para viajar en asientos delanteros deberán utilizar obligatoriamente un dispositivo de retención homologado adaptado a su talla y a su peso, en caso de contar con airbag en asiento delantero, queda prohibido utilizar dispositivo alguno orientado hacia atrás, exceptuando que este haya sido desactivado.



En los vehículos referidos que *no estén provistos de dispositivos de seguridad no podrán viajar niños menores de tres años* de edad. Además, los mayores de tres años que no alcancen los 135 centímetros de estatura deberán ocupar un asiento trasero.

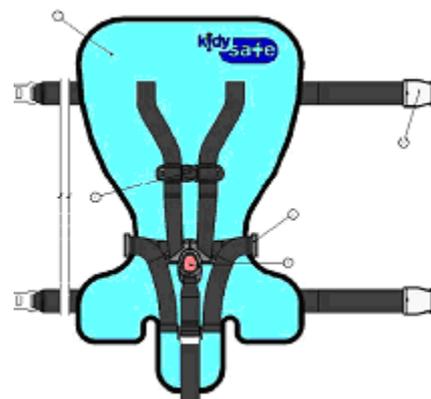
Siendo el hecho de no llevar instalado en el vehículo los cinturones de seguridad, cuando sea obligatorio de acuerdo con lo dispuesto en las normas reguladoras de los vehículos, una infracción muy grave.

Una solución que propone la empresa Kidy Froh, empresa de Bilbao especializada en seguridad infantil, es un producto pionero como le llaman, que es Kidy Bus, un asiento especial con dispositivos de seguridad para niños de 3 a 12 años (o hasta 120 cm de estatura y 40 kilos de peso), con cinco puntos de anclaje.

Lo llamativo es que el asiento está preparado para ser quitado cuando los que viajan en autobús no son niños, ocupando según indica la empresa desarmado, menos de 40 cm. x 40 cm. y solamente 17 cm. de altura, a este sistema le llaman “sistema de quita y pon”. Es un asiento flexible que se fija al asiento del autobús mediante unas tiras anchas y así queda firme para mantener al niño a salvo en caso de accidente y se retira con absoluta facilidad.

- Retener a los chicos en Ambulancias:

Quizás sea el momento de empezar a conocer algo que siquiera se hubiese imaginado hace 10 o 15 años... Es un producto que, ha desarrollado Euraslog, conjuntamente con empresas de ambulancias, un sistema de retención pediátrico para las camillas de las ambulancias, el Kidy Safe. Un producto diseñado, probado y validado conforme a las normativas referidas a camillas, transporte de pacientes, ambulancias y transportes sanitarios.



³⁹- <http://www.mto.gov.on.ca/english/safety/smartlove/>

Claro está que trasladar a un niño en los brazos de la madre cuando necesita ir en ambulancia, está de acuerdo al marco legal, pero quizás no sea lo que esté más de acuerdo con la seguridad vial, este sistema tiene un cierre de 5 puntos, ajuste pectoral, un fácil sistema de ajuste de correas, Sistema de fijación del dispositivo a la camilla según se indica en la descripción del producto⁴⁰



- Hasta en Bicicleta!, realmente quienes buscan la seguridad vial al extremo, tomaron debida nota que los niños también viajan en bicicleta, es por eso que la



empresa Britax desarrolló el sistema Britax Jockey Confort.⁴¹, desarrollado para menores de 7 años en bicicletas rodado 26" y 28" recomendando que los conductores no sean menores de 16 años.



10.1 - Estadísticas!... ¿Utopías?

Para finalizar, hablaremos de lo que debió ser el comienzo.

Es difícil explicar cuál es la magnitud del problema cuando no se tienen índices y tenemos que recurrir a noticias periodísticas para ver si en Argentina se mueren niños por no estar en un SRI.

Estos son algunos ejemplos de noticias publicadas en Diarios e Internet en los últimos meses:

⁴⁰- http://euraslog.com/archivos/Kidysafe_resumproduct.pdf

⁴¹- <http://www.britax.co.uk/bike-seats/overview-bike-seats/britax-jockey-comfort>

HOME NOTICIAS DE LA GENTE VIDEOS SOCIALES CONTACTO

Ingrese su datos de búsqueda... **Buscar**

Última Hora

GESTORÍA DEL AUTOMOTOR
Matrícula N° 016877/06 de la D.N.R.P.A.
0385-154021214

Editorial Locales Municipales Nacionales Internacionales Policiales Política Deporte Espectaculos Interior El chismoso

Categoría | Policiales

Muere una bebe al volcar el remis en el que viajaba

Publicado el 31 enero 2011.

Popular **Lo ultimo**

Exclusivo: Carta de Julio Alegre a "Última Hora"

Editorial: "Al final, sólo queda la familia y Dios"

ESTACIÓN CASEROS
PORTAL WEB DE NOTICIAS BY GENESIS CASEROS

Ingresar Registrarse

Mendoza |
T: 27° | 32° | 19°
Mié. 16.02.11 | 23:37

LosAndes
Sociedad

Política Economía Estilo Policiales Más Deportes Internacionales Sociedad Departamentales

HISTORIA IMAGENES LA RADIO FACEBOOK VOZ DEL LECTOR

C. del Uruguay / Nueva tragedia en la ciudad: Murió un niño en un accidente en el acceso

MARTES, 08 DE FEBRERO DE 2011 02:08 POLICIALES



Un niño perdió la vida en un accidente ocurrido ayer a la tarde en la ruta 39. El menor viajaba durmiendo en la caja de un vehículo utilitario y a raíz del impacto salió despedido. En el violento choque resultaron también con heridas graves cuatro mayores y otras dos tienen lesiones leves. [Mirá el video.](#)

Murió un nene de 5 años que viajaba en un transporte escolar

La combi se dirigía a un jardín de infantes de General Alvear con 7 niños a bordo, cuando chocó con otro vehículo. Varios heridos leves.

jueves, 24 de junio de 2010

Votá (0)



Corresponsalia Sur - corresponsaliasur@losandes.com.ar

Comociona desde ayer a la mañana a todo General Alvear la muerte de un nene de 5 años que viajaba en un transporte escolar que protagonizó un choque en una esquina céntrica.

El trágico accidente vial se cobró la vida de Joaquín **42**

Domingo, 23 de Enero de 2011

> Ruta 14

Un nene de 6 años murió en un horrendo accidente de tránsito

El trágico hecho se produjo en la Ruta Nacional 14. El chiquito salió despedido del camión volcador en el que viajaba y fue arrollado. El infortunio ocurrió en horas de la mañana del sábado.

A+ A-

Un niño de 6 años murió el sábado a las 10 de la mañana, al ser despedido por la ventanilla de un camión volcador que operaba en la construcción de la Autopista Mesopotámica, sobre ruta nacional 14, en Entre Ríos. El pequeño, que iba en el vehículo en brazos de su madre mientras su padre conducía, murió como consecuencia del choque del volcador contra otro camión de iguales características, donde también se encontraban el chofer y su familia. Tras salir por la ventanilla, fue aplastado por las ruedas del Mercedes Benz.

El trágico accidente tuvo lugar en el kilómetro 116,5 de la ruta, donde la empresa constructora Pietroboni tiene su obrador. Al parecer, el padre del pequeño, Miguel Ángel Moyano (33), había recibido la visita de su esposa e hijos, que viven en Mendoza. Y para compartir más tiempo los llevaba en el camión cuando ocurrió el accidente.

EL DIARIO DE LA REPUBLICA

Hoy 23,7°C

Sábado 12 20C°/7C°

Domingo 13 25C°/11C°

REM Red. Media <http://www.clinic>

| | | | | | | | |
|--------|-----------|----------------|-------------------|----------|----------|---------|----------|
| INICIO | PROVINCIA | VILLA MERCEDES | VALLE DEL CONLARA | INTERIOR | EL CAMPO | EL PAIS | EL MUNDO |
|--------|-----------|----------------|-------------------|----------|----------|---------|----------|

Inicio > Inicio > Una nena de seis años murió en un accidente de tránsito en Villa Mercedes



Una nena de seis años murió en un accidente de tránsito en Villa Mercedes

Escrito por Redacción
10-02-11---18:35

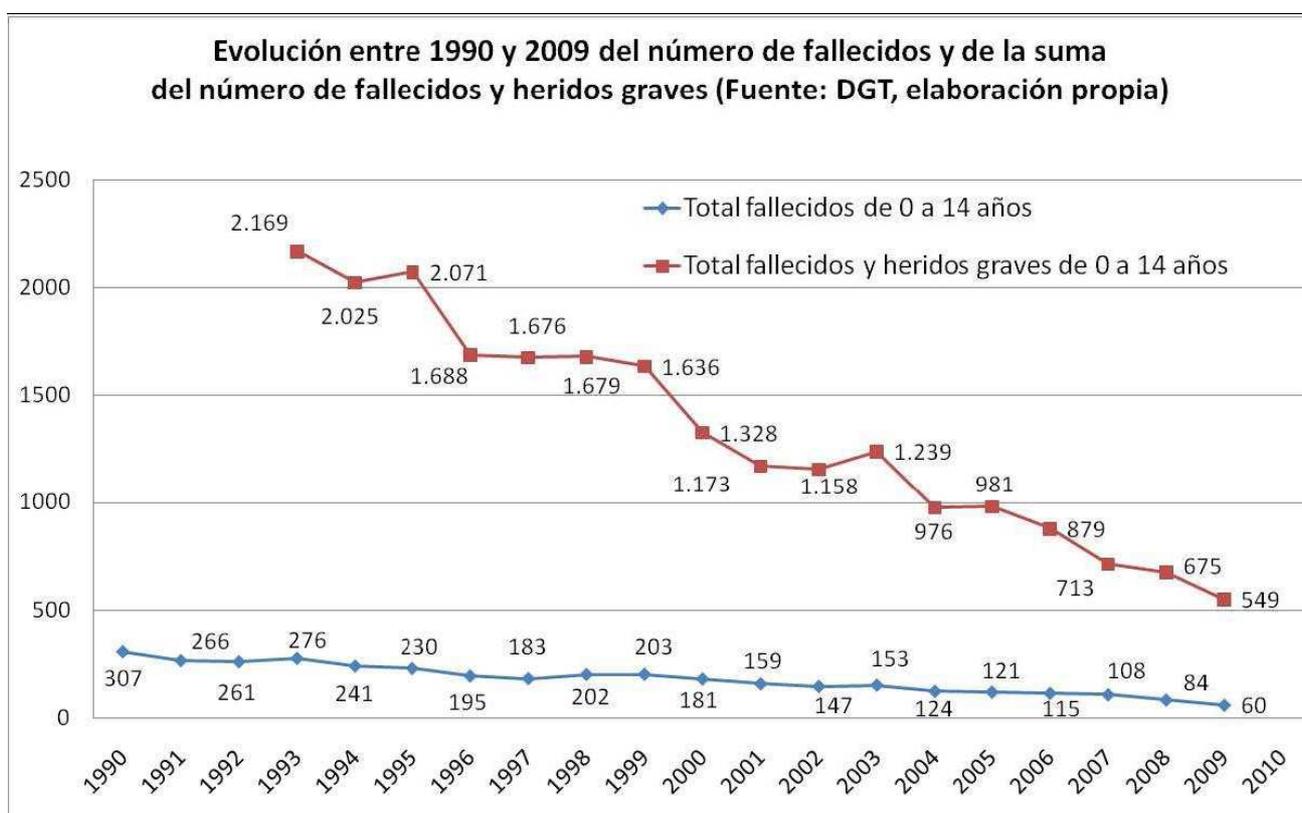
Al parecer, viajaba sentada en la parte delantera del auto, en el asiento del acompañante. Al volcar el vehículo, la pequeña salió expulsada por el parabrisas. La madre de la nena se encuentra internada en grave estado en el Policlínico Regional de esa ciudad.



42- <http://www.losandes.com.ar/notas/2010/6/24/sociedad-498297.asp>

Es fácil explicar entonces, por qué se fundamenta el trabajo en estadísticas Españolas, tomaremos lo que se resume en un trabajo de Monclús y fundación MAPFRE⁴³, que comparan niños muertos 2010 contra 1990 en accidentes de tránsito dentro de vehículos y hablan de 307 muertos en 1990, contra 60 de 2009, es más, hablan de 2169 heridos graves contra 549 respectivamente, resultante de estadísticas oficiales de la DGT (Dirección General de Tráfico de España) y una política de estado que podrá o no tener falencias... pero que es eficiente en el primer tramo de la reducción de siniestralidad sin dudas... Lo dificultoso no es tener un número estadístico de 2010 en nuestro país, sino que tampoco se tiene un punto de comparación real previo, no de 20 años atrás... De 2 siquiera!

Los gráficos son elocuentes acerca de los datos conseguidos de acuerdo a lo expuesto en la citada publicación:



De esta tabla podemos deducir, que de no haberse tomado ningún tipo de medida a lo largo de estos casi 20 años, hubiesen muerto más de 2.500 niños y resultado heridos de distinta gravedad más de 14.000 menores de 14 años en accidentes de tránsito como se puede observar en la siguiente tabla:

⁴³- Panorama de la SEGURIDAD INFANTIL EN EL AUTOMÓVIL (1990-2009). Veinte años: mucho recorrido, mucho por recorrer, noviembre de 2010. Autor: Jesús Monclús, y el equipo del Instituto de Seguridad Vial de la fundación MAPFRE

| Año | Heridos | Muertos | Total anual | Heridos evitados*1 | Muertes evitadas*2 | Total anual |
|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------------|--------------------|--------------|
| 1990 | 2169* | 307 | 2476 | 0 | 0 | 0 |
| 1991 | 2169* | 266 | 2435 | 0 | 41 | 41 |
| 1992 | 2169* | 261 | 2430 | 0 | 46 | 46 |
| 1993 | 2169 | 276 | 2445 | 0 | 31 | 31 |
| 1994 | 2025 | 241 | 2266 | 144 | 66 | 210 |
| 1995 | 2071 | 230 | 2301 | 98 | 77 | 175 |
| 1996 | 1688 | 195 | 1883 | 481 | 112 | 593 |
| 1997 | 1676 | 183 | 1859 | 493 | 124 | 617 |
| 1998 | 1679 | 202 | 1881 | 490 | 105 | 595 |
| 1999 | 1636 | 203 | 1839 | 533 | 104 | 637 |
| 2000 | 1328 | 181 | 1509 | 841 | 126 | 967 |
| 2001 | 1173 | 159 | 1332 | 996 | 148 | 1144 |
| 2002 | 1158 | 147 | 1305 | 1011 | 160 | 1171 |
| 2003 | 1239 | 153 | 1392 | 930 | 154 | 1084 |
| 2004 | 976 | 124 | 1100 | 1193 | 183 | 1376 |
| 2005 | 981 | 121 | 1102 | 1188 | 186 | 1374 |
| 2006 | 879 | 115 | 994 | 1290 | 192 | 1482 |
| 2007 | 713 | 108 | 821 | 1456 | 199 | 1655 |
| 2008 | 675 | 84 | 759 | 1494 | 223 | 1717 |
| 2009 | 549 | 60 | 609 | 1620 | 247 | 1867 |
| Total | 22615 | 3616 | 32738 | 14258 | 2524 | 16782 |

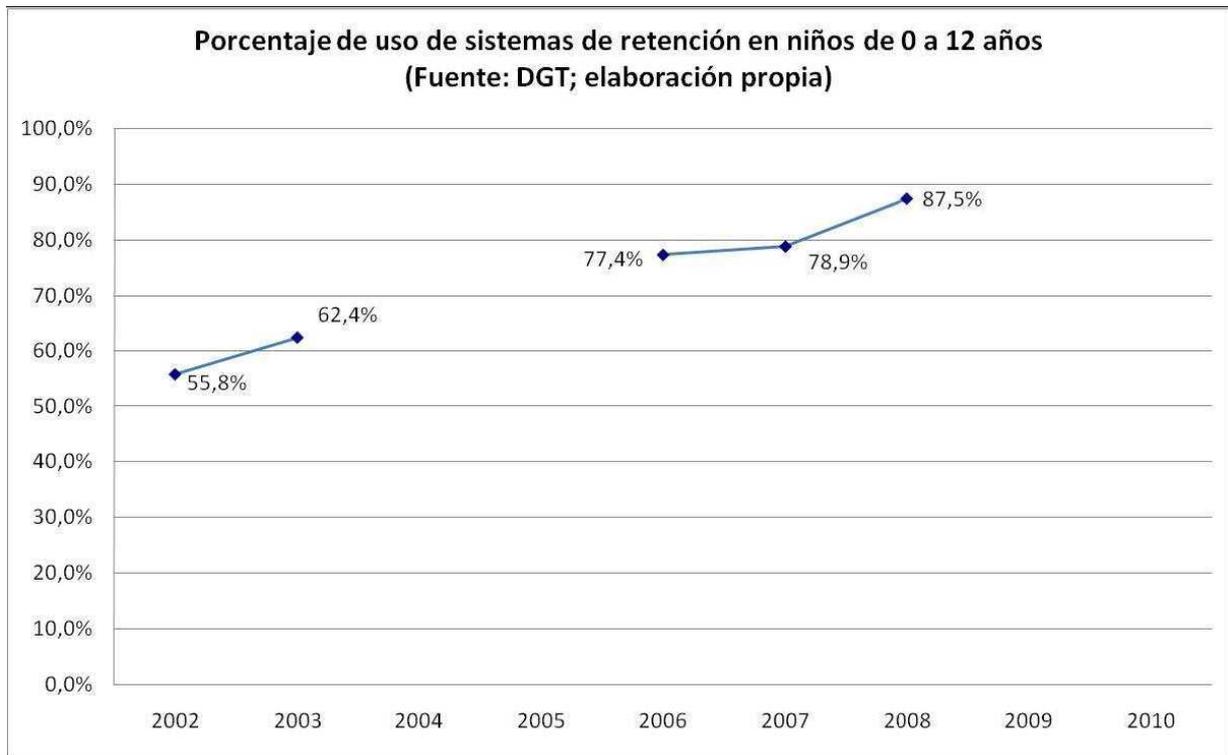
*No hay estadísticas por lo que se toma como referencia el año 1993 con 2169 lesionados

*1 Se toma como referencia y punto de partida los 2169 heridos registrados en 1993

*2 Se toma como referencia y punto de partida los 307 muertos registrados en 1990

Lógicamente la transición existente entre la reglamentación del uso de SRI y el uso real en España no fue automática, ni inmediata, más allá de ser obligatorio, costó 5 años conseguir un resultado significativo desde el punto de partida con poco más del 55%, hasta el casi 80% de 2007.

Entonces cuando se habla de política de estado por estas latitudes, vemos hasta irrisorio pensar en el 90% de uso de SRI por la población actualmente, conseguido en años de trabajo en España, en parte por el gobierno actual y en parte con los anteriores.



Para tomar magnitud de a importancia del SRI y previo a dictar una concusión, tenemos que pensar tomando como ejemplo éstas estadísticas, que España ha trabajado lo suficiente como para que en casi 20 años se puedan golpear el pecho y decir que allá por 1990 tuvieron 307 muertos en el tránsito, menores de 14 años dentro de vehículos y casi 2500 lesionados y por estos años poco más de 600 lesionados y 60 muertos en mismas características... Podemos decir entonces que si nada se hubiese hecho en el país Ibérico hasta hoy, tendrían que haber atendido a 14.258 sobrevivientes, aunque con lesiones de distinto tipo y lo más importante y ya sí, cerrando este capítulo, unos 2.524 habitantes menos ya que esos niños hubiesen muerto...

Puede que no se haya hecho mucho en nuestro país en los últimos 20 años... Será momento entonces de empezar a transitar este tema para que podamos decir dentro de 20 años que hemos salvado un puñado de vidas. En España se evitaron entre heridos y muertos casi 17.000 víctimas menores de 14 años en accidentes de tránsito dentro de vehículos desde 1990.

¿Será cuestión de querer aprender y empezar?

11 – Conclusiones.

- Por lo dicho no es perceptible de negociación, resignación, ni es certero, pensar o decir que no estamos preparados y no lo podremos implementar, ya que la Argentina tiene realidades distintas, pues con ese criterio tendríamos vehículos con patentes de una letra y números por millón. Ah!!, perdón existe, pero no deja de ser la excepción, ya que cuando se hacen las cosas con voluntad, decisión, idoneidad, y pensando en estar mejor, se paga entonces el precio de crecer, de lo contrario seguiremos siendo adolescentes con las características propias de la edad, a excepción del acné.
- Claramente las conclusiones se escribieron al principio del documento exponiendo una serie de preguntas, ahora con la información dada en el documento simplemente se podrán ampliar, y hacer algunos llamados a la coherencia, si es que la ley se dispone a actualización en este punto. Lógicamente hablo de *las 4 leyes de las Repúblicas Argentinas*, previamente expuestas. Nada que inventar respecto a los distintos sistemas utilizados a nivel mundial simplemente empezar por adoptarlos, imponerlos socialmente y a largo plazo si se quiere desarrollaremos el ISOARG si pensamos que lo podemos hacer mejor, pero primero debemos ineludiblemente dejar que esos inventores del ISOARG, lleguen a ser inventores, para eso los tendremos que cuidar hoy.
- Ineludiblemente habrá que ser claros en la reglamentación, haciendo primero una norma que se asemeje a la FMVSS 213 o R44-04; pero luego la reglamentación de la norma deberá “exigir” y no “sugerir”, la OBLIGATORIEDAD de la homologación, si no podemos hacer eso... Estaremos ante un fracaso, seremos partícipes de una mentira: “los estamos cuidando”. Seremos entonces responsables de las lesiones o muertes de infantes por no utilizar SRI, porque es innegable que viajar en una sillita de madera con bordes filosos, pero SUJETA DE MANERA SEGURA AL VEHÍCULO, es una locura, pero permítame señor lector decirle: está dentro de la legalidad hoy... Es por eso que hablo de claridad y homologación obligatoria.
- Como no recomendar coherencia y que no se implemente de un día para otro, debe hacerse como en todos lados. En el viejo mundo propusieron la medida en 2006 como obligatoria, pero reglamentaron que a partir de febrero de 2011 los nuevos vehículos tengan las modificaciones correspondientes de fábrica. Pero reitero, desde el comienzo hubo reglas claras y parejas para todos. Brasil tomó nota y lo replicó entre mayo 2008 y septiembre de 2010.
- También se puede aprender de lo realizado por Estados Unidos y el sabio uso de la Internet para registrar productos y comunicar novedades por parte del Estado en lo referido a las empresas que comercializan este tipo de productos. Chile y su coherente claridad y Ecuador junto a Costa Rica y sus buenas intenciones e ideas.
- Creo que los cursos de pre-parto deben ser sin lugar a dudas, en los lugares de Argentina que se lleven a cabo, una excelente forma de explicarle a mamá y papá, como proteger a los hijos... Si una madre embarazada deja de fumar, por qué no habrá de aprender que es el SRI y que importante es usarlo correctamente, al igual que no fumar en ese estado, creo que son dos formas maravillosas de cuidar al niño!
- Aprovechar las oportunidades y no repetir errores ajenos: como se expuso, Cuba por ejemplo el 16-3-2011 estrena ley, lamentablemente no tuvieron en cuenta el tema... Colombia en su ley dice: “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*”; Bogotá: “*niños y niñas menores de dos (2) años podrán ser llevados en los brazos de una persona adulta*”.

- A nivel estadístico hemos visto la dificultad y la inexistencia que existe en esta materia y si bien el parlamento no entenderá de éstos temas médico - científicos, sabrán por supuesto lo dificultoso que es hacerse de recursos económicos y es pertinente entonces, pensar en lo que ahorraríamos como indican los resultados de España, que 20 años después ven los frutos, claro que no concuerda con los cuatro años presidenciales de los gobiernos democráticos Argentinos, que muchas veces pecan de egoísmo y no saben mirar tan lejos.

- Para cerrar el capítulo, deberemos debatir y tomar partido viendo experiencias ajenas, acerca del rol que debe jugar este sistema en nuestra actual Argentina dentro del transporte público... no creo que deba medirse de la misma forma con taxis, remises y sobre todo Escolares, en los que sin lugar a dudas teniendo en cuenta el contexto y los avances expuestos a lo largo del documento, deberá tener solamente la fecha en la que se comenzará a utilizar en nuestro territorio para protegerlos a ellos... *Nuestros hijos.*

Agradecimientos.

Este tipo de trabajos nos relaciona, acerca y sobre todo nos demuestra que no somos pocos los que tenemos un real interés por hacer un poco mejor lo existente, habrá lugares donde habrá que hacer más y lugares donde menos... Pero en todos lados existen esas personas que se preocupan por mejorar más el futuro y como dijo Woody Allen:

“Me interesa el futuro porque es el sitio donde voy a pasar el resto de mi vida”.

Por eso Muchas Gracias a:

M^a Trinidad Espada Cerro o piratilla36 de Alicante, España. En lucha constante por la Seguridad Infantil en el Automóvil.

Rosa Gallego - Responsable del Area de Seguridad Vial de la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay.

Francisco De Anda Orellana de México.

Creciendo, Mega baby store. Consultora de artículos para bebés.

Matias Massó - Postgrado en Seguridad Activa y Pasiva del Automóvil de España.

Y a todos los que se den por aludidos!!!



[Mail de contacto: axellpv@hotmail.com](mailto:axellpv@hotmail.com)

Bibliografía

- http://www.carseat.org/Legal/622_Latch.htm
- http://www.carseat.org/Technical/tech_update.htm#latch
- [http://www.buckleupkids.state.mn.us/resource_catalog/images/full_brochures/buckupkids%20\(span\).pdf](http://www.buckleupkids.state.mn.us/resource_catalog/images/full_brochures/buckupkids%20(span).pdf)
- <http://bebeseuronet.blogspot.com/2009/07/sistemas-latch-e-isofix-en-argentina.html>
- <http://isofix.pegpereggo.com/p.php?l=es&p=1>
- http://www.bebeconfort.com/collection/SP/systeme_isofix_voiture.asp
- NHTSA. 49 CFR Parts 571.
- FMVSS 208. Occupant crash protection. Code of Federal Regulations, Title 49, Part 571.208. 1 October (current year).
- FMVSS 213. Child restraint systems. Code of Federal Regulations, Title 49, Part 571.213. 1 October (current year).
- FMVSS 225. Child restraint systems. Code of Federal Regulations, Title 49, Part 571.213. 1 October (current year).
- <http://www.freedmanseating.com/fstl/tests.htm>
- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/standards/FMVSS-Regs/pages/Part571.htm>
- <http://www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/09IrtadReportFin.pdf>
- http://www.cpsboard.org/pdf/techmanual/Mod_E_Participante_05-04.pdf
- <http://www.saferoads.com/vehicles/childseats.html>
- http://www.tsfbcaa.com/pdf/UAS_Facts.pdf
- http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/VIG_Canada03262010.pdf
- <http://www.nhtsa.gov/cars/rules/import/elig060109.pdf>
- www.edu-car.org Fundación Gonzalo Rodriguez, Uruguay.
- <http://www.bebesymas.com/ninos-de-3-a-6-anos/kidy-bus-la-primera-silla-infantil-para-autobuses-homologada>
- Diario Oficial de la Unión Europea 16.12.2005
- <http://www.hts.no/en/manuals/up.php>
- http://www.preparacionalparto.eu/Biblioteca/Informe_isofix.pdf
- <http://es.wikipedia.org/wiki/Isfix>
- <http://www.britax-roemer.com/car-seats/baby-safe-isofix-base>
- http://www.preparacionalparto.eu/Biblioteca/Informe_isofix.pdf
- <http://www.britax-roemer.de/uploads/product/vehicle-lists/britax-safefix-plus-8-0d7.pdf>
- <http://www.matiassmasso.es/wFaqs.aspx>
- <http://www.euroncap.com/results.aspx>
- http://www.elguinol.es/epages/ea1503.sf/es_ES/?ObjectPath=/Shops/ea1503/Categories/%22Asientos%20infantiles%22/%22Grupo%201%22
- <http://www.seguridadvialmexico.org/>
- http://www.hts.no/es/news/view_news.php?id=209
- http://www.servilove.com.ar/product_info.php?products_id=126&osCsid=d09051da174be26a7e9aa0da72d1e10d
- www.cenapra.com.mx
- Ley N° 18.191 de tránsito y seguridad vial en el territorio nacional – Uruguay - Publicada D.O. 28 nov/007 - N° 27373
- Panorama de la SEGURIDAD INFANTIL EN EL AUTOMÓVIL (1990-2009). Veinte años: mucho recorrido, mucho por recorrer, noviembre de 2010. Autor: Jesús Monclús, y el equipo del Instituto de Seguridad Vial de la fundación MAPFRE

- <http://www.piratilla36.com/>
- Cinturones de seguridad y Sistemas de Retención Infantil - Un manual de seguridad vial para decisores y profesionales - Londres, FIA Foundation for the Automobile and Society, 2009
- Normativa R44/04.
- Ley Nacional N° 24.449, Decreto reglamentario 779/95.
- Ley N° 26.363, Decreto reglamentario 1716/08.