

DECRETO SUPREMO N° 29293
EVO MORALES AYMA
PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA

CONSIDERANDO:

Que en el transcurso de los últimos años se han incrementado los accidentes de tránsito en carreteras, de manera sensible en el transporte automotor terrestre, generando inseguridad ciudadana.

Que la seguridad es un derecho fundamental de las personas, establecido en el inciso a) del Artículo 7 de la Constitución Política del Estado, siendo deber ineludible del Estado proteger el ejercicio de los derechos y libertades, y garantizar la seguridad, la paz, la tranquilidad y el respeto de las garantías individuales y sociales de las personas.

Que el Código Nacional de Tránsito, aprobado por Decreto Ley N° 10135 de 16 de febrero de 1973, norma el tránsito de las vías terrestres de Bolivia, que ha sido reglamentada para su aplicación.

Que el Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978, reglamenta el Código Nacional de Tránsito aprobado por Decreto Ley N° 10135 de 16 de febrero de 1973.

Que las normas relativas a la prestación del servicio de transporte automotor terrestre deben ser complementadas, considerando el avance tecnológico y el desarrollo de la actividad del transporte en general.

Que el Gobierno Nacional tiene la firme decisión de precautelar la seguridad en los medios de transporte terrestre, a través de un Plan de Seguridad Vial, permitiendo que las instituciones estatales competentes realicen acciones coordinadas orientadas a la prevención de accidentes de tránsito.

Que siendo la seguridad interna de los estantes y habitantes de nuestro país uno de los pilares del Plan Nacional de Desarrollo – PND, este mandato debe ser canalizado a través de la emisión de normas específicas.

EN CONSEJO DE MINISTROS,

DECRETA:

ARTÍCULO 1.- (OBJETO). El presente Decreto Supremo tiene por objeto aprobar los medios y mecanismos de control de transporte automotor terrestre, además de complementar y modificar los Artículos 284 y 286 del Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de junio de 1978.

ARTÍCULO 2.- (PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL). Se Aprueba el Plan Nacional de Seguridad Vial presentado por el Ministerio de Gobierno, como instrumento de prevención de riesgos, Anexo al presente Decreto Supremo.

ARTÍCULO 3.- (CONSEJO INTERINSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL).

I. Se conforma el Consejo Interinstitucional de Seguridad Vial que estará presidido por el Ministro de Gobierno y estará compuesto por las siguientes instituciones:

- Ministerio de Gobierno, a través del Viceministerio de Seguridad Ciudadana.
- Ministerio de Obras Públicas, Servicios y Vivienda, a través del Viceministerio de Transporte.
- Ministerio de Salud y Deportes, a través del Viceministerio de Salud.
- Superintendencia de Transportes.
- Administradora Boliviana de Carreteras – ABC.
- Comando General de la Policía Nacional.

II. El Consejo podrá invitar a las organizaciones sociales, asociaciones, sindicatos del auto transporte y otros afines al transporte y seguridad.

III. A nivel departamental, se crearán Consejos Interinstitucionales de Seguridad Vial, de acuerdo a Reglamento.

ARTÍCULO 4.- (FUNCIONES DEL CONSEJO INTERINSTITUCIONAL DE SEGURIDAD VIAL).

Son funciones del Consejo Interinstitucional de Seguridad Vial:

- a) Implementar el Plan Nacional de Seguridad Vial;
- b) Proponer políticas y estrategias de Seguridad Vial;
- c) Coordinar, gestionar y supervisar planes, proyectos y programas sobre seguridad vial;
- d) Coordinar la gestión del financiamiento con las instancias públicas competentes, para ejecutar las iniciativas de seguridad vial y las propuestas recogidas de la sociedad civil;
- e) Otras que tengan relación con el Plan Nacional de Seguridad Vial.

ARTÍCULO 5.- (TARJETA DE CONTROL DE CIRCULACIÓN).

I. La Policía Nacional, a través del Organismo Operativo de Tránsito, emitirá la Tarjeta de Control de Circulación, la misma que deberá contener principalmente espacios para:

- a) Nombre de la Empresa de Transporte o propietario;
- b) Nombre del chofer principal y del chofer de relevo, cuando corresponda;
- c) El tramo o la ruta del servicio;
- d) El horario de salida y de llegada;
- e) Control de paradas intermedias;
- f) El número de la Tarjeta de Operación otorgada por el Viceministerio de Transporte; y
- g) Otros que se considere necesario.

II. Los operadores del Transporte Automotor Interprovincial e Interdepartamental, no podrán circular sin la Tarjeta de Control de Circulación. La Policía Nacional exigirá la aplicación de la misma y controlará la fidelidad de los datos contenidos en ella.

III. El formato y la forma de financiamiento de la Tarjeta de Control de Circulación serán aprobados mediante Resolución Ministerial del Ministerio de Gobierno.

ARTÍCULO 6.- (INCLUSIÓN DE NUMERAL). Inclúyase al texto del Artículo 284 (Requisito de los Vehículos), del Reglamento del Código Nacional de Tránsito aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de julio de 1978, el Numeral 12, como sigue:

“12. Los vehículos de Transporte Automotor Terrestre deberán contar obligatoriamente con sistemas de control de limitación de velocidad (alarma), instalados en lugares visibles y audibles a los pasajeros, el que deberá activarse cuando exceda el límite de velocidad permitido; caso contrario no podrán transportar pasajeros.”

ARTÍCULO 7.- (SUSTITUCIÓN DE ARTÍCULO). Sustitúyese el texto del Artículo 286 del Reglamento del Código Nacional de Tránsito, aprobado por Resolución Suprema N° 187444 de 8 de julio de 1978, como sigue:

“**ARTÍCULO 286.- (CONDUCTOR DE RELEVO Y DESCANSO).** Se establece que para viajes de más de 300 kilómetros o mayores a cuatro (4) horas de recorrido, los buses deberán contar obligatoriamente con un conductor de relevo. Las empresas operadoras del transporte automotor terrestre por carretera están obligadas a otorgar un descanso de por lo menos cuatro (4) horas a los choferes que realicen viajes, de acuerdo a la ruta asignada. El control se realizará mediante tarjeta kardex que estará a cargo de la Policía Nacional.”

ARTÍCULO 8.- (OPERATIVOS). La Policía Nacional, en el marco de su atribuciones, realizará operativos frecuentes en sujeción al Plan Nacional de Seguridad Vial, para controlar el cumplimiento de la normativa vigente del transporte automotor terrestre, utilizando los medios de prueba necesarios para garantizar la seguridad en el transporte de pasajeros.

Las empresas operadoras del transporte terrestre por carretera que incumplan lo establecido por el presente Decreto Supremo, serán sancionadas con la suspensión de la Tarjeta de Operación.

ARTÍCULO 9.- (CAMPAÑAS). En el marco de la ejecución del Plan Nacional de Seguridad Vial, se desarrollarán campañas de prevención, educación, sensibilización, información y promoción de los derechos y deberes de los pasajeros, así como la responsabilidad de los operadores del transporte automotor.

ARTÍCULO 10.- (CUMPLIMIENTO). A efecto de lo previsto en el Artículo 6 del presente Decreto Supremo, los operadores de transporte automotor terrestre deberán cumplir con lo dispuesto, en un plazo no mayor a noventa (90) días, a partir de la publicación de la presente norma.

ARTÍCULO 11.- (REGLAMENTACIÓN). Los Ministerios de Gobierno y de Obras Públicas, Servicios y Vivienda podrán adoptar decisiones operativas menores, debidamente aprobadas mediante Resolución Biministerial.

Los señores Ministros de Estado, en los Despachos de Gobierno; Obras Públicas, Servicios y Vivienda; y Salud y Deportes, quedan encargados de la ejecución y cumplimiento del presente Decreto Supremo.

Es dado en el Palacio de Gobierno de la ciudad de La Paz, a los tres días del mes de octubre del año dos mil siete.

FDO. EVO MORALES AYMA, David Choquehuanca Céspedes, Juan Ramón Quintana Taborga, Alfredo Octavio Rada Vélez, Walker San Miguel Rodríguez, Celima Torrico Rojas, Gabriel Loza Tellería, Luis Alberto Arce Catacora **MINISTRO DE HACIENDA E INTERINO DE PRODUCCION Y MICROEMPRESA**, Abel Mamani Marca, José Kinn Franco, Susana Rivero Guzmán, Carlos Villegas Quiroga, Luis Alberto Echazú Alvarado, Walter Delgadillo Terceros **MINISTRO DE TRABAJO E INTERINO DE SALUD Y DEPORTES**, María Magdalena Cajías de la Vega.

MINISTERIO DE SEGURIDAD CIUDADANA

Dirección General de Seguridad Ciudadana y Prevención del Delito

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS 2007 – 2011

CONSTRUCCIÓN DE LA RED INSTITUCIONAL Y SOCIAL PARA UNA CIUDADANÍA CON SEGURIDAD

BOLIVIA DIGNA, SOBERANA, PRODUCTIVA Y DEMOCRÁTICA PARA VIVIR BIEN

La Paz, Septiembre de 2007

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN CARRETERAS

1. ANTECEDENTES

La seguridad vial se ha constituido en un problema de urgente y global solución. En este marco las Naciones Unidas han tomado conciencia de que el incremento de la accidentalidad vial, afecta a la población más vulnerable del planeta de menores ingresos de los países en vías de desarrollo, convirtiéndose en una verdadera amenaza de la salud pública.

La urgencia de actuar para reducir las muertes por esta causa, permitió celebrar en Ginebra una reunión de los jefes de transporte de las cinco comisiones económicas regionales de las Naciones Unidas quienes acordaron reforzar sus estudios y proyectos dirigidos al tema.

Las lesiones y muertes causadas por los accidentes de tránsito constituyen un problema global que afecta a todos los sectores de la sociedad. Este grave problema no ha recibido la debida atención en los últimos años, debido a la falta de información y una deficiente apreciación de la magnitud del daño que éste ha causado.

Sin embargo, los países de altos ingresos han sido capaces de reducir en un 50% sus accidentes en la última década, lo cual muestra que es posible tomar acciones para aminorar el problema. En este sentido, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha preparado un informe revisado y enriquecido por diversas entidades de las Naciones Unidas, para hacer un diagnóstico de la situación actual.

En los países en vías de desarrollo la mayoría de los afectados por los accidentes corresponden a la población de menores ingresos (peatones, ciclistas, niños y pasajeros del transporte público). Estas personas tienen un menor acceso a atención médica oportuna lo que contribuye a la gravedad de las secuelas de las lesiones y una mayor probabilidad de muerte; más del 50% del total de muertes afecta a personas jóvenes y adultos, jóvenes entre los 15 y 44 años y además, dos tercios del total corresponde a hombres y sólo un tercio a mujeres, lo que trae como consecuencia que los fallecimientos representan un alto costo en términos de pérdida de ingresos familiares y producción económica.

Las Naciones Unidas resolvieron abordar el tema globalmente recomendando a la OMS y a las Comisiones Regionales tomar acciones concretas para ayudar a los países a enfrentar esta verdadera crisis de la salud pública.

La Organización Mundial de la Salud recomendó que se adoptaran medidas para que disminuya el número de muertos y heridos en las vías de tránsito de todo el mundo

Las colisiones en las vías de tránsito son la segunda de las principales causas de muerte a nivel mundial, entre los jóvenes de 5 a 29 años de edad, y la tercera entre la población de 30 a 44 años.

Los hechos de tránsito dejan cada año un saldo de 1,2 millones de muertos y de hasta 50 millones más de personas heridas o discapacitadas. Si no se actúa inmediatamente para mejorar la seguridad vial, se calcula que el número de defunciones causadas por los hechos de tránsito aumentará en un 80% en los países de ingresos bajos y medios de aquí a 2020. Asimismo el sufrimiento humano causado por las colisiones en las vías de tránsito es enorme: por cada víctima hay familiares, amigos y comunidades que deben afrontar las consecuencias físicas, psicológicas y económicas de la muerte, los traumatismos o la discapacidad de un ser querido.

2. JUSTIFICACIÓN

De acuerdo a los datos generales, el problema de la accidentalidad vial tiende a empeorar, lo que representa una seria crisis global de la salud pública acrecentada por el vertiginoso aumento de la tasa del parque vehicular en los países en vías de desarrollo. Este escenario estima que los accidentes de tránsito en los próximos años sean la segunda causa de morbilidad y muerte en los países menos desarrollados, en contraste con los países desarrollados, cuyos esfuerzos por hacer más segura su vialidad va dando frutos día a día.

De manera general, los factores de riesgo han sido identificados en cierto número de factores que inciden en la probabilidad de ocurrencia de accidentes de tránsito tales como:

- El incumplimiento de las normas de tránsito
- El exceso de velocidad en la conducción,
- El consumo de bebidas alcohólicas,
- El diseño inadecuado de las vías y su grado de deterioro,
- La falta de señalización en las carreteras

La no utilización de dispositivos de seguridad (cinturón de seguridad, silla para niños).

La falta de implementación de tecnología apropiada, equipamiento y medios en los operadores de seguridad, entre otros.

En el marco conceptual del fenómeno arriba descrito, permite inferir que la aplicación del presente Plan se constituye en una respuesta interinstitucional integral y sostenible, para enfrentar al problema desde los factores de mayor incidencia de ocurrencia a fin de neutralizar las probables amenazas o riesgos de los elementos del tránsito (elemento humano, vehículo y vía).

3. PROBLEMÁTICA

Una de las principales causas de mortalidad en nuestro país son los accidentes de tránsito, ocasionados por imprudencias de los conductores y peatones; desperfectos mecánicos y deficientes condiciones de las carreteras de las redes fundamental, departamental y municipal. A esto se agrega también factores adversos de orden ambiental y climático.

Entre las causas más comunes de los accidentes de tránsito, se encuentran el consumo de alcohol que se acentúa en las fiestas de fin de año, carnavales, entradas folklóricas, fiestas departamentales, efemérides nacionales y departamentales entre otras.

La situación de seguridad vial en Bolivia es muy adversa. Algunos estudios anteriores mostraron que alrededor de 1,000 personas mueren y 6,000 resultan heridas anualmente en los más de 30,000 accidentes que ocurren en el país anualmente. Estos datos nos colocan en una situación muy desfavorable en cuanto a la accidentabilidad en Latinoamérica.

De acuerdo al informe de la Administradora Boliviana de Carreteras (ABC), en Bolivia, uno de los mayores problemas sociales es el de la elevada accidentalidad vial, la cual ha ocasionado, entre 1997 y el año 2000, un promedio anual de 885 personas muertas y un promedio anual de 6119 heridos, sin que hasta el momento exista una verdadera conciencia sobre la gravedad de este asunto que afecta a la comunidad nacional.

http://www.abc.gov.bo/memorias/2001-2002/plan_estrategico/contexto.html

Ante la urgencia de resolver estos problemas de inseguridad en las vías públicas, principalmente en carreteras, el Ministerio de Gobierno, a través del Viceministerio de Seguridad Ciudadana, plantea como una alternativa de solución a estos problemas la ejecución del “Plan Nacional de Seguridad Vial en Carreteras” como parte de las medidas inmediatas destinadas a dar soluciones a los problemas que se vienen presentando.

3.1 Principales Problemas

La naturaleza del fenómeno es compleja; sin embargo, se puede discriminar que en la generalidad que los hechos intervienen con mayor frecuencia las siguientes causas:

Educación y Capacitación

Falta de formación en manejo defensivo de los conductores.

Carencia de acreditación de escuelas de conductores.

Ausencia de temas de seguridad vial en los planes de estudio del sistema educativo nacional en sus diferentes niveles de educación.

Ausencia de principios de conducta responsable en la sociedad respecto al tránsito (a nivel escolar).

Falta de difusión de medios educativos y comunicativos, en temas relacionados a la Seguridad Vial.

Normativa

Carencia de una actualización de la normativa respecto a la incorporación de penas más drásticas para los consumidores de alcohol, conductores que exceden velocidad, conductores que realizan maniobras peligrosas.

Falta de una incorporación de medidas coercitivas para los propietarios de medios de transporte

Falta de una regulación de tiempos de viaje como mecanismo de control

Carencia de legislación vigente respecto a los requisitos de los motorizados y empresas para la otorgación de Licencias de Operación.

Falta de medidas coercitivas para el retiro temporal y definitivo de los motorizados y en su caso de la empresa, por la acumulación de reiteradas faltas y otros.

Ausencia de revisión del sistema de penalidades que induzca conductas de seguridad.

Falta de desarrollo de programas de reeducación como sanción (licencia por puntos).

Información

Falta de información ciudadana para contribuir en el proceso de investigación.

Ausencia de cualificación de la difusión de las estadísticas de accidentes de tránsito.

Falta de políticas dirigidas a la obligatoriedad de difusión de información educativa por los medios de comunicación en calidad de gratuidad.

Condiciones de la Vía

Falta de actualización (mejoramiento) y adecuación de las vías a las normas internacionales en las diferentes categorías.

Inexistencia de señalización en las carreteras primarias y secundarias.

Falta de mantenimiento periódico de las carreteras con carácter obligatorio por el órgano competente.

Inexistencia de criterios de seguridad para el diseño de vías y espacios públicos.

Tecnología

Falta de una Red informática de comunicación para la acumulación de información, detección, alerta y atención de hechos de tránsito.

Falta de visores ópticos en terminales de buses y lugares críticos de mayor riesgo de ocurrencia de hechos de tránsito, que permita monitorear a los usuarios y operadores.

Falta de un programa de difusión pública sobre comportamiento ante accidentes.

Medidas de Control

Precarios y en algunos casos inexistencia de medios de fiscalización permanente y sostenible, por parte de la Superintendencia y Vice Ministerio de Transportes.

Falta de una política gubernamental de un sistema de prevención y control de riesgos de origen vial

Control Mecánico de Vehículos

Irresponsabilidad de las empresas para mantener sostenidamente el estado mecánico de sus motorizados.

Falta de acreditación de los talleres mecánicos de las empresas de Transporte de pasajeros.

Medios de Transporte

Incumplimiento de requisitos para la obtención Tarjeta de Operación ante el Órgano Competente para el servicio de Transporte de pasajeros.

Falta de cumplimiento de los requisitos establecidos, durante la operación regular del servicio de Transporte tanto de pasajeros como de carga.

Irresponsabilidad empresarial y del propietario del mantenimiento sostenible de los unidades motorizadas.

Falta de normativa para establecer la vida útil del vehículo de servicio público, conforme a normativa internacional, desde el año de su fabricación.

Recursos

Carencia de recursos económicos para la investigación en seguridad vial.

4. VISIÓN

La política de la Seguridad Vial se orienta a generar un ambiente de *seguridad* en las carreteras del territorio nacional, para que los chóferes, usuarios puedan transitar con mayor seguridad vial y prevención de accidentes, orientado a las condiciones de bienestar vial.

5. MISIÓN

El Viceministerio de Seguridad Ciudadana, en coordinación con los organismos responsables de la Seguridad Vial y las organizaciones sociales, debe planear, coordinar, ejecutar y evaluar los programas y proyectos de seguridad vial a fin de proteger a los usuarios y transportistas la vida y sus patrimonios, promoviendo la

“Cultura de la Seguridad Vial”.

6. OBJETIVOS

6.1 OBJETIVO GENERAL

Reducir el índice de accidentes en las carreteras, precautelando la seguridad de los usuarios y peatones, ejerciendo controles efectivos y permanentes por parte de las unidades encargadas, así como un proceso de educación y prevención hacia la “Cultura de la Seguridad Vial”, 2007 – 2011.