



**ASAMBLEA NACIONAL  
SECRETARÍA GENERAL**  
**Trámite Legislativo**  
**2024 - 2029**

Código AN\_SG\_10  
Versión 0  
Fecha de versión 7-may-2024

PERIODO LEGISLATIVO

2024 - 2025

Anteproyecto de Ley N°

48

Proyecto de Ley N°

Ley N°

Gaceta Oficial

**Etapa**

**PENDIENTE DE PROHIJAR**

**INFORMACIÓN GENERAL**

Fecha de Presentación

23-jul-24

Comisión

COMUNICACION Y TRANSPORTE

Título

LEY QUE REGULA EL USO OBLIGATORIO DE SILLAS DE RETENCION INFANTIL Y DICTA OTRAS DISPOSICIONES.

Proponente:

HD Rodríguez Batista, Yarellis Anayansi

Coproponente:

HD Campos Lima, Miguel Ángel  
HD Hernández Lacayo, Graciela Mercedes  
HD Cedeño Herrera, Alain Albenis  
HD Gaitán Beitía, Eduardo Alejandro

**DEBATES**

Fecha de Prohijamiento

Fecha de I Debate

Fecha de II Debate

Fecha de III Debate

Observaciones:

Panamá 23 de julio de 2024

Honorable Diputada

**DANA CASTAÑEDA**

Presidenta de la Asamblea Nacional

E. S. D.

Señora presidenta:

<b>ASAMBLEA NACIONAL</b>	
<b>SECRETARÍA GENERAL</b>	
Presentación	23/7/2024
Hora	6:04 p.m.
A Debate	_____
A votación	_____
Aprobada	_____ Votos
Rechazada	_____ Votos
Abstención	_____ Votos

En ejercicio de la iniciativa Legislativa que me confiere el artículo 108 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional, presento a consideración el Anteproyecto de **“LEY QUE REGULA EL USO OBLIGATORIO DE SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL Y DICTA OTRAS DISPOSICIONES”**.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El objetivo principal de esta ley es garantizar la seguridad y protección de los infantes durante el transporte en vehículos de motor, en Panamá. La ley busca establecer la obligatoriedad del uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) adecuadas a la edad, peso y talla de los menores, con el fin de reducir la incidencia de lesiones y muertes en accidentes de tránsito. Asimismo, se pretende concientizar a la población sobre la importancia del uso correcto de estos dispositivos de seguridad y promover una cultura de prevención y cuidado infantil en las vías públicas.

En los últimos años, Panamá ha experimentado un crecimiento significativo del parque vehicular y, paralelamente, un aumento en los índices de accidentes de tránsito. Según estadísticas de la AUTORIDAD DEL TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (ATT), los accidentes de tránsito son una de las principales causas de mortalidad y lesiones graves en el país, afectando de manera alarmante a los infantes y niños que no cuentan con una adecuada protección.

La ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) y la ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD (OPS) han subrayado la importancia del uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) para prevenir lesiones graves y mortales en niños durante accidentes de tránsito. Estudios internacionales han demostrado que el uso correcto

  
8-2

MACI  
9-1



de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) puede reducir en un 70% las muertes y en un 80% las lesiones graves en caso de colisión. Las colisiones de vehículos representan el 30% de las muertes por lesiones en menores de 20 años a nivel mundial. América Latina y el Caribe tienen tasas de mortalidad casi el doble del promedio mundial en niños de 5 a 14 años. Los SISTEMAS REFORZADOS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRIR) pueden reducir hasta un 90% las lesiones graves y hasta un 75% las muertes infantiles.

En Panamá, Costa Rica y Guatemala: 12,020 niños han resultado lesionados y 431 han fallecido. Panamá y Guatemala muestran las tasas más altas de mortalidad y letalidad, mientras que Costa Rica tiene las tasas más bajas debido a políticas públicas efectivas de uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI).

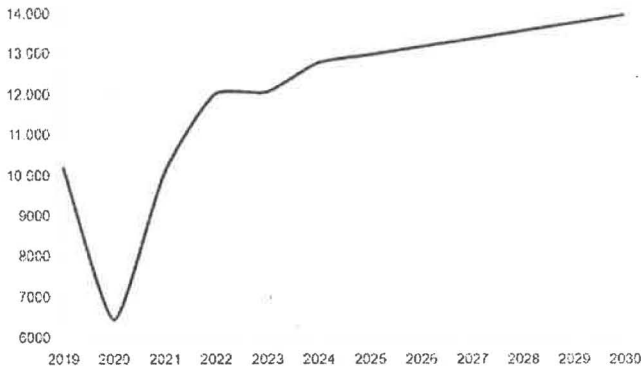
Según datos del DEPARTAMENTO DE OPERACIONES DEL TRÁNSITO DE LA POLICÍA NACIONAL, en 2022 se reportaron numerosas víctimas en accidentes de tránsito en Panamá, con un total de 13,917 heridos y 252 muertos, de los cuales un porcentaje significativo corresponde a niños y adolescentes. La adopción de una ley que regule el uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) podría contribuir significativamente a la reducción de estos números, protegiendo a los menores y brindando mayor seguridad a las familias panameñas.

En Panamá, la Ley No. 9 del 5 de abril de 1993 establece la obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de un vehículo, tanto en los asientos delanteros como en los traseros, con sanciones económicas por su incumplimiento. Además, el Decreto Ejecutivo No. 640 del 27 de diciembre de 2006, que expide el Reglamento de Tránsito Vehicular de la República de Panamá, indica en su Artículo 122 que todo conductor es responsable del vehículo que conduce y debe velar por la seguridad de sus pasajeros y la carga que transporta. Sin embargo, en Panamá no existe una normativa específica y rigurosa que regule el uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI). Esta ausencia de regulación ha llevado a una falta de concienciación y cumplimiento por parte de los conductores, poniendo en riesgo la integridad de los niños.

MACL  
9-1

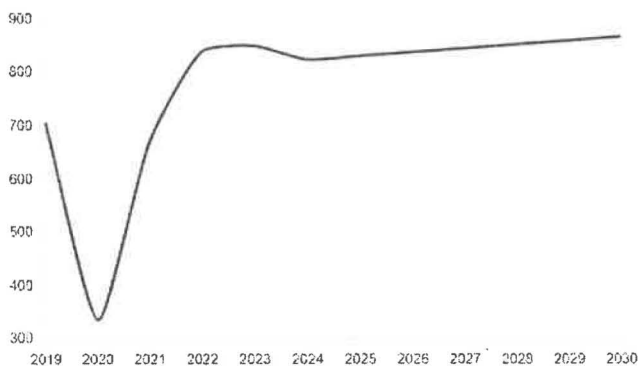
## GRÁFICAS DE DATOS HISTÓRICOS Y PROYECCIÓN DE FALTAS 733 y 734

Las faltas 733 y 734 se refieren, respectivamente, a transportar menores de edad sin medidas de seguridad y a no utilizar el cinturón de seguridad. Los datos históricos muestran variaciones significativas en la cantidad de infracciones anuales desde 2019 hasta 2024. Si no se toman medidas preventivas adicionales, la proyección lineal de estas infracciones sugiere que los niveles actuales se mantendrán o incluso aumentarán hasta el año 2030.



**Proyección de Falta 734 (2019-2030):** Esta gráfica ilustra la tendencia de las infracciones por no utilizar el cinturón de seguridad. **TENDENCIA AL 2030 DE 13,900 @ 14,000**

### FALTAS



**Proyección de Falta 733 (2019-2030):** Esta gráfica muestra la tendencia de las infracciones por transportar menores sin medidas de seguridad. **TENDENCIA AL 2030 DE 860 @ 900**

### FALTAS

**Relación con la Siniestralidad:** La relación entre estas faltas y la siniestralidad de lesiones graves y muertes es directa. El no uso de SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL y cinturones de seguridad aumenta significativamente el riesgo de lesiones graves y muertes en accidentes de tráfico. Según la ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, el uso adecuado del cinturón de seguridad puede reducir el riesgo de muerte en un 45% y el riesgo

MAC  
9-1

de lesiones graves en un 50%. Los niños que no utilizan SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) adecuados son mucho más vulnerables en caso de colisión.

**Impacto en lesiones y muertes:** Sin intervención, es probable que las muertes y lesiones graves debidas a estas infracciones continúen siendo un problema significativo. Las proyecciones de siniestralidad relacionadas con estas faltas podrían mantenerse o incluso aumentar, contribuyendo a una carga continua para los servicios de emergencia y salud pública.

**Acción preventiva recomendada:** Para abordar este problema, se recomienda una combinación de estrategias preventivas:

1. **Campañas Educativas:** Implementar campañas educativas más intensivas y continuas, enfocadas en la importancia del uso de sistemas de seguridad. Estas campañas deben dirigirse tanto a los adultos como a los niños desde temprana edad.
2. **Sanciones y Controles:** Aumentar las sanciones por estas infracciones y la frecuencia de controles policiales. Esto puede disuadir a los conductores de cometer estas faltas.
3. **Tecnología en Vehículos:** Integrar tecnologías en los vehículos que alerten sobre el uso del cinturón de seguridad y SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL. Estos sistemas pueden incluir alarmas auditivas y visuales que recuerden a los conductores y pasajeros.
4. **Legislación Estricta:** Desarrollar y aplicar leyes más estrictas sobre el uso obligatorio de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL y cinturones de seguridad. Esto puede incluir revisiones periódicas de las normativas y su aplicación rigurosa.

La proyección de infracciones hasta 2030 y su relación con la siniestralidad subrayan la necesidad de una acción preventiva inmediata. Las campañas educativas, el refuerzo de sanciones, la integración de tecnología en los vehículos y la legislación estricta son medidas clave para reducir estas infracciones y, en consecuencia, disminuir las lesiones graves y muertes en accidentes de tráfico. Implementar estas medidas no solo protegerá a los individuos, especialmente a los menores, sino que también mejorará la seguridad vial en general.

MAC  
9-1

## DERECHO COMPARADO

Diversos países de la región han adoptado leyes estrictas sobre el uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI), logrando resultados positivos en la reducción de la mortalidad infantil en accidentes de tránsito. Por ejemplo:

**Costa Rica:** La Ley de Tránsito por Vías Públicas Terrestres y Seguridad Vial (Ley No. 9078 de 4 de octubre de 2012) exige el uso de SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL para menores de 12 años o de estatura inferior a 1.45 metros. Esta ley se basa en normas internacionales como la UNECE R44/04 y la i-Size (UNECE R129). Desde su implementación, Costa Rica ha reportado una disminución del 23% en la mortalidad infantil en accidentes de tránsito y una reducción del 31% en las lesiones graves.

**Colombia:** El Código Nacional de Tránsito Terrestre (Ley 769 de 2002) establece en su Artículo 82 el uso obligatorio de sillas de retención infantil para niños menores de 10 años. Esta normativa sigue las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS). La implementación de esta ley ha resultado en una reducción del 28% en las muertes infantiles por accidentes de tránsito y una disminución del 35% en las lesiones graves.

**Chile:** La Ley de Tránsito (Ley No. 18.290 del 2017) incluye disposiciones específicas para el uso de sillas de retención infantil, reguladas en el Decreto Supremo No. 176 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Chile ha implementado normativas basadas en la normativa UNECE R44/04. Desde la promulgación de esta ley, Chile ha visto una reducción del 30% en la mortalidad infantil y un descenso del 37% en las lesiones graves en niños involucrados en accidentes de tránsito.

Estas experiencias han demostrado que la implementación de una normativa clara y la realización de campañas educativas y de concienciación son cruciales para mejorar la seguridad vial de los menores. La adopción de normativas similares en Panamá podría contribuir significativamente a la protección de los niños en el tránsito vehicular, reduciendo tanto la mortalidad como las lesiones graves en accidentes de tránsito.

MAC  
9-1

Es imperativo que Panamá se sume a los esfuerzos internacionales y regionales adoptando una ley que regule de manera específica el uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI). Esta ley debe establecer sanciones claras para su incumplimiento y promover la educación y concienciación de la ciudadanía sobre la importancia de estos dispositivos de seguridad.

Implementar el uso de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) en Panamá ofrecerá múltiples ventajas para las familias panameñas. La principal ventaja es la protección de la vida y la integridad de los niños. Estudios han demostrado que las SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) reducen significativamente el riesgo de lesiones graves y fatales en caso de accidentes de tránsito. La utilización adecuada de estas sillas puede disminuir hasta en un 70% la probabilidad de que un niño sufra lesiones graves o mortales en un accidente.

#### **BENEFICIOS DE LA LEY**

**Mayor Seguridad para los Niños:** La implementación obligatoria de Sillas de Retención Infantil (SRI) conforme a las normativas internacionales garantiza que los niños viajen de manera segura, reduciendo significativamente el riesgo de lesiones graves o fatales en caso de accidentes de tránsito.

**Educación y Concienciación:** La ley promueve la educación y sensibilización de la población sobre la importancia del uso adecuado de los SRI, fomentando una cultura de seguridad vial desde temprana edad.

**Acceso Equitativo a SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI):** A través de la participación comunitaria en la recolección, almacenamiento y distribución de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL de segunda mano, se garantiza que las familias de bajos recursos tengan acceso a estos dispositivos de seguridad sin costo.

**Estándares de Calidad y Seguridad:** La regulación de la fabricación y comercialización de las SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) asegura que solo se utilicen productos que cumplan con los más altos estándares internacionales de calidad y seguridad, protegiendo a los consumidores de productos defectuosos o inseguros.

MAC  
9-1

**Sistema de Monitoreo y Sanciones:** La implementación de un sistema de monitoreo y sanciones para el cumplimiento de la ley asegura que los conductores adopten y mantengan prácticas seguras al transportar niños, lo que refuerza el cumplimiento de las normativas y mejora la seguridad vial en general.

## **PRÁCTICAS INTERNACIONALES Y LAS NORMATIVAS**

### **Europa - ECE R129 (i-Size):**

**Regulación Técnica:** La ECE R129 establece requisitos técnicos avanzados para las SRI, incluyendo pruebas de impacto lateral, la clasificación basada en la altura del niño y el uso obligatorio de anclajes ISOFIX.

**Implementación Progresiva:** Similar al anteproyecto panameño, la ECE R129 prevé la transición desde la normativa anterior (ECE R44), estableciendo fechas específicas para la prohibición de fabricación y comercialización de productos bajo el reglamento antiguo.

**Protección Ampliada:** La ECE R129 exige el uso de sillas orientadas hacia atrás hasta al menos los 15 meses de edad, ofreciendo una mayor protección para los niños.

### **Estados Unidos - FMVSS 213:**

**Normativas y Pruebas:** La Federal Motor Vehicle Safety Standard (FMVSS) 213 regula la seguridad de las SRI, incluyendo pruebas de impacto frontal y lateral. Las normativas estadounidenses también exigen que las SRI sean compatibles con el sistema LATCH.

**Educación y Cumplimiento:** Similar a la propuesta panameña, en Estados Unidos se implementan programas de educación y sensibilización sobre la importancia del uso adecuado de las SRI.

### **América Latina:**

**Chile y Argentina:** Ambos países han avanzado en la regulación del uso de SRI, adoptando normativas que requieren el uso de estos dispositivos hasta ciertas edades y estableciendo sanciones para su incumplimiento.

MAC  
9-1



**Brasil:** La legislación brasileña exige el uso de SRI hasta los 10 años de edad o 1.45 metros de altura, con sanciones para quienes no cumplan con esta normativa.

El anteproyecto de ley de Panamá se basa en un marco legal robusto y actualizado que incorpora las mejores prácticas internacionales y estándares de seguridad. Al compararse con las regulaciones de Europa y Estados Unidos, así como con las de otros países latinoamericanos, se observa una coherencia en la búsqueda de la máxima protección y seguridad para los niños en el transporte vehicular. La inclusión de mecanismos de recolección y distribución de SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL de segunda mano destaca como una medida innovadora y equitativa para asegurar que todos los niños, independientemente de la situación económica de sus familias, puedan viajar de manera segura.

*Miguel Angel Campos Jim*  
9-1

  
**YARELIS A. RODRIGUEZ E.**

Diputada de la República

Circuito 8-2

ANTEPROYECTO DE LEY No.

( \_\_\_ de \_\_\_ de 2024)

“LEY QUE REGULA EL USO OBLIGATORIO DE SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL Y DICTA OTRAS DISPOSICIONES.”

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

CAPÍTULO I

PARTE GENERAL

ASAMBLEA NACIONAL SECRETARÍA GENERAL	
Presentación	23/7/2024
Hora	6:04
A Debate	_____
A Votación	_____
Aprobada	_____ Votos
Rechazada	_____ Votos

**Artículo 1. Objeto de la Ley.** La presente Ley tiene como objeto principal establecer un marco legal para garantizar la seguridad y protección de los niños durante el transporte vehicular en el territorio nacional, implementando medidas que aseguren el uso correcto y obligatorio de las sillas de retención infantil (SRI) en todos los vehículos automotores, promoviendo la educación y concienciación sobre las medidas de seguridad, regulando su importación y comercialización.

**Artículo 2. Aplicabilidad.** Las disposiciones de esta Ley se aplican a todos los vehículos automotores que circulen dentro del territorio nacional y que transporten niños menores de 150 centímetros de estatura (Aproximadamente 12 años).

**Artículo 3. Exclusiones.** Quedan expresamente excluidos del ámbito de aplicación de esta ley los siguientes tipos de vehículos:

1. **Taxis:** Vehículos destinado al transporte selectivo de pasajeros con carácter comercial.
2. **Vehículo Colegial:** Vehículo destinado al transporte de estudiantes debidamente registrado e identificado como tal, con las normas y características que se exijan para esta actividad.
3. **Vehículo Comercial:** Vehículos utilizados principalmente para el transporte de mercancías y otros fines comerciales con propósitos de negocio y que no están destinados al transporte de personas.
4. **Vehículo de transporte privado con conductor:** Vehículo de transporte selectivo, cuyo servicio sea adquirido a través de plataformas digitales.
5. **Vehículos de Emergencia y Servicios Esenciales:** Vehículos de emergencia, como ambulancias, vehículos de bomberos y de policía, así como aquellos utilizados para servicios esenciales que requieran un equipamiento especial no compatible con la instalación de sillas de retención infantil.
6. **Vehículos Públicos Colectivos:** Vehículos destinados al transporte colectivo de pasajeros, incluyendo autobuses, microbuses y cualquier otro medio de vehículos público urbano e interurbano.

MACL  
9-1

#### Artículo 4. Definiciones.

1. **SISTEMA REFORZADO DE RETENCIÓN INFANTIL (SRIR):** dispositivo capaz de acoger en posición de supino o de sentado a un niño ocupante de un vehículo de motor. Está concebido para reducir el riesgo de que el niño sufra lesiones en caso de colisión o de desaceleración brusca del vehículo, al limitar la movilidad del cuerpo.
2. **ISOFIX:** sistema que proporciona un método para fijar un sistema reforzado de retención infantil a un vehículo. Se basa en dos anclajes en el vehículo y dos fijaciones correspondientes del sistema reforzado de retención infantil, junto con un medio para limitar la rotación del sistema reforzado de retención infantil.
3. **LATCH (LOWER ANCHORS AND TETHERS FOR CHILDREN):** Corresponde al sistema que se usa normalmente en las sillas certificadas internacionalmente bajo la norma americana.
4. **FMVSS213:** Normativa de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de Estados Unidos que regula los estándares de seguridad para sistema de retención infantil.
5. **ECE R129:** también conocida como la normativa i-Size, es una regulación de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (UNECE) que establece los requisitos para los sistemas de retención infantil en vehículos.
6. **SILLAS DE RETENCION INFANTIL (SRI).** dispositivos utilizados para transportar de manera segura a recién nacidos y niños en los vehículos.
7. **COMISIÓN ECONÓMICA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EUROPA (CEPE):** Prescripciones uniformes relativas a la homologación de dispositivos de retención para niños ocupantes de vehículos de motor ("SISTEMAS DE RETENCION INFANTIL").
8. **ESTATURA:** la estatura de un niño se refiere a la medida de la altura desde el suelo hasta la parte superior de la cabeza cuando el niño está de pie, de manera erguida.
9. **ORIENTACIÓN:** sentido para el que está homologado el sistema reforzado de retención infantil.  
Es preciso efectuar las precisiones siguientes:
  - a. Orientado hacia delante: significa orientado en el sentido normal de marcha del vehículo.
  - b. Orientado hacia atrás: significa orientado en el sentido opuesto al sentido normal de marcha del vehículo.
  - c. Orientado hacia un lado: significa orientado perpendicularmente al sentido normal de marcha del vehículo.
10. **SILLA DE SEGURIDAD PARA NIÑOS:** sistema reforzado de retención infantil que incorpora una silla en la que está sujeto el niño.
11. **SOPORTE DE LA SILLA:** parte de un sistema reforzado de retención infantil que permite elevar la silla.
12. **CINTURÓN SRIR:** sistema reforzado de retención infantil formado por una combinación de correas con una hebilla de cierre, dispositivos de ajuste y fijaciones.

MACL  
9-1

13. **ARNÉS:** conjunto de cinturón SRIR que incluye un cinturón ventral, unos tirantes y, en su caso, una correa de entrepierna.
14. **PORTABEBÉS:** sistema reforzado de retención infantil destinado a acoger al niño en posición semiacostada mirando hacia atrás. Está concebido para distribuir las fuerzas de retención entre la cabeza y el cuerpo del niño, con exclusión de sus extremidades, en caso de colisión frontal. Está diseñado para ser extraído del vehículo con el niño dentro, sin abrir ningún arnés, y ser transportado fuera del vehículo.
15. **PLATAFORMA DIGITAL DE TRANSPORTE SELECTIVO:** Aplicaciones móviles o sitios web diseñados para facilitar la contratación de servicios de transporte privado.
16. **VEHICULO AUTOMOTOR:** medio de transporte diseñado para desplazarse sobre ruedas, que es impulsado por un motor de combustión interna, motor eléctrico o una combinación de ambos.

## CAPÍTULO II

### MOVILIDAD INFANTIL EN AUTOMÓVILES

**Artículo 7. Uso Obligatorio de Sillas de Retención Infantil.** Los niños con una estatura inferior a 150 cm deberán utilizar en todo momento Sillas de Retención Infantil.

**Artículo 8. Ubicación de niños en el asiento trasero.** Los niños con una altura menor a 150 cm (12 años) deben ubicarse en el asiento trasero del vehículo.

**Artículo 9. Orientación de los niños menores de 2 años en el vehículo.** Los niños menores de 2 años deberán sentarse en todo momento en Sillas de Retención Infantil orientadas en sentido contrario al tráfico vehicular, conforme a las especificaciones de seguridad establecidas por la normativa vigente.

**Artículo 10. Excepciones para la ubicación de niños en el asiento delantero.** Excepcionalmente, se permitirá la ocupación del asiento delantero del vehículo por un niño o infante en automóviles de una sola cabina, siempre y cuando se utilice una Silla de Retención Infantil (SRI) adecuada y conforme a las especificaciones de seguridad establecidas por la normativa vigente.

**Artículo 11: Excepción por emergencia.** En casos de emergencia médica o situaciones críticas que pongan en riesgo la salud o vida de un niño, se permite excepcionalmente el transporte en vehículos particulares de una sola cabina o vehículos particulares sin la utilización de Silla de Retención Infantil (SRI). Esta excepción se aplica únicamente cuando no sea factible esperar la llegada de servicios de emergencia y la rapidez del traslado sea crucial para la atención médica inmediata del niño.

MACL  
9-1

### CAPÍTULO III

#### MOVILIDAD DE NIÑOS EN MOTOCICLETAS

**Artículo 12. Prohibición de viaje en motocicletas:** queda prohibido que los menores de doce años, viajen en motocicleta por la vía pública.

### CAPÍTULO IV

#### REGULACIONES INTERNACIONALES Y ETIQUETADO DE SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL

**Artículo 13. Cumplimiento de Estándares Internacionales en Sistemas de Retención Infantil (SRI).** Los Sistemas de Retención Infantil (SRI) deben cumplir con las características y especificaciones establecidas en las normativas internacionales de certificación vigentes, incluyendo las normas americanas (FMVSS 213, estándar N° 213 de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos) y las europeas de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), como el Reglamento No. 129 (ECE R129) y la Norma R44, entre otras.

**Artículo 14. Materiales utilizados en sillas de retención.** Los materiales utilizados en la silla de retención deben ser lo suficientemente fuertes y duraderos para soportar las fuerzas aplicadas durante un accidente, sin fallar, cumpliendo con la normativa internacional.

**Artículo 15. Etiquetado para la Clasificación de Uso.** Las etiquetas de las Sillas de Retención Infantil (SRI) deben indicar claramente la clasificación de uso según el peso, la edad del niño, la altura, la orientación y la ubicación, conforme a las normativas internacionales.

**Artículo 16. Etiquetado Adicional por Fabricantes.** Los fabricantes deben colocar una etiqueta visible y clara, así como manuales, que proporcionen la fecha de fabricación, caducidad, e instrucciones detalladas sobre la instalación y el uso correcto de las Sillas de Retención Infantil (SRI), cumpliendo con normativas internacionales. Las instrucciones deben incluir gráficos y texto que expliquen cómo ajustar correctamente los arneses y asegurarse de que el SRI esté correctamente instalado.

**Artículo 17. Prohibición de importación y comercialización.** Se prohíbe la importación y comercialización de sillas de retención infantil fabricadas conforme a normas que han expirado o que no están vigentes a partir de la fecha de expiración de dichas normas.

**Artículo 18. Vigencia de Sillas de Retención Infantil Según la Norma R44.** Las sillas de retención infantil confeccionadas conforme a la norma europea de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU), Norma R44, podrán usarse hasta el 31 de diciembre de 2030.

### CAPÍTULO V

MACL  
9-1

## CAPÍTULO V

### PARTICIPACIÓN COMUNITARIA EN LA RECOLECCIÓN, ALMACENAJE Y DISTRIBUCIÓN DE SILLAS DE RETENCIÓN INFANTIL

**Artículo 19. Campañas de Sensibilización y Capacitación sobre Sillas de Retención Infantil.** Las Juntas Comunales, Municipios, Ministerio de Obras Públicas, y otras entidades en colaboración con la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT), organizarán campañas de sensibilización y capacitación para la comunidad, enfocadas en la importancia del uso correcto de las sillas de retención infantil. Estas campañas incluirán talleres prácticos sobre la instalación y el uso adecuado de las sillas, dirigidos tanto a los donantes como a los beneficiarios.

**Artículo 20. Incentivos para Donaciones de Sillas de Retención Infantil.** Se establecerán incentivos para las personas y entidades que donen Sillas de Retención Infantil (SRI), tales como reconocimientos públicos y certificados de agradecimiento, con el fin de fomentar la participación comunitaria en esta iniciativa. Los incentivos serán otorgados por la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

## CAPÍTULO VI

### SANCIONES POR INCUMPLIMIENTO

**Artículo 21. Sanciones por Incumplimiento del uso obligatorio de Sillas de Retención Infantil.** Los conductores que incumplan las disposiciones establecidas en la presente Ley serán sancionados de la siguiente manera:

**Primera Infracción:** El conductor que transporte a un niño sin utilizar la silla de retención infantil adecuada será sancionado con una multa de cincuenta balboas (B/. 50.00) y 5 puntos. Además, el infractor deberá asistir a una capacitación gratuita impartida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) sobre la importancia y el correcto uso de las sillas de retención infantil (SRI).

**Segunda Infracción:** En caso de reincidencia, si el conductor es sorprendido por segunda vez transportando a un niño sin la silla de retención infantil adecuada, se le impondrá una multa de doscientos balboas (B/. 200.00) y 5 puntos. El conductor deberá asistir a una segunda capacitación obligatoria y gratuita impartida por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT).

**Tercera y Subsecuentes Infracciones:** Si el conductor comete la infracción por tercera vez o en ocasiones posteriores, se le aplicará una multa de quinientos balboas (B/. 500.00) y 5 puntos por cada nueva infracción. Además, el conductor deberá asistir a un curso intensivo sobre seguridad vial y uso de silla de retención infantil, gratuita e impartida por la Autoridad del Tránsito y

MACL  
9-1

Transporte Terrestre (ATTT). Su licencia de conducir será suspendida por un período de hasta tres meses.

**Artículo 22. Modificación de Sanciones.** La Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) podrá modificar estas sanciones conforme a la normativa vigente, sin que ello implique la disminución o condonación de las mismas.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSICIONES FINALES

**Artículo 23. Garantía de Cumplimiento Normativo para la Importación de Sillas de Retención Infantil.** La Autoridad Nacional de Aduanas garantizará que la importación de sillas de retención infantil cumpla con las normativas internacionales más importantes, tales como la Regulación No. 129 (ECE R129), y la FMVSS 213, entre otras.

**Artículo 24. Derogación de Normativas Anteriores.** Se deroga el artículo 7 de la Ley 9 de 1993.

**Artículo 25. Autoridades Encargadas de la Aplicación de la Ley.** Las autoridades encargadas de hacer cumplir esta ley son la Autoridad de Tránsito y Transporte Terrestre (ATTT) y la Policía Nacional.

**Artículo 26. Reglamentación de la Ley.** La presente Ley será reglamentada por el Órgano Ejecutivo.

**Artículo 27. Entrada en Vigencia.** Esta ley comenzará a regir a los noventa días de su promulgación.

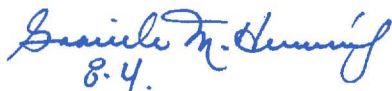
### COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

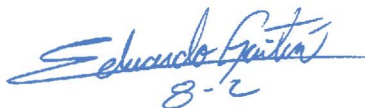
Propuesto a la consideración de la Asamblea Nacional el día de hoy \_\_\_\_ de \_\_\_\_ de 2024, por la Honorable Diputada YARELIS RODRIGUEZ.

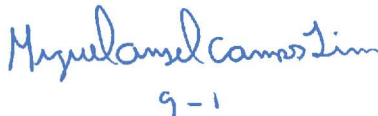
  
YARELIS A. RODRIGUEZ B.

Diputada de la República

Circuito 8-2

  
8-4.

  
8-2

  
9-1