



# Experiencia comparada sobre protección de menores que transitan en motocicleta.

Colombia, España, Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.), Filipinas y Países Bajos.

## Autor

Claudia Cuevas Saavedra  
Email [ccuevas@bcn.cl](mailto:ccuevas@bcn.cl)  
Tel.: (56) 32 226 3146

## Resumen

Según Arbogast y otros autores, los menores que circulan en motocicleta tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas en caso de accidentes por cuanto, al no haber alcanzado su maduración completa, su cráneo y cerebro son más vulnerables.

## Comisión

En este sentido, OMS recomienda a las autoridades competentes, una serie de medidas de regulación -aceptables y de máxima seguridad- para los distintos grupos etarios de niños y niñas.

Nº SUP: 132678

Y, si bien existen dispositivos de protección y sistemas de seguridad infantil homologados para este tipo de vehículos, la legislación en general no los aborda.

Asimismo, la experiencia hallada regula a los niños sólo como pasajeros de las motocicletas no encontrándose regulación como conductores. En la mayoría de las leyes existentes sólo se habla de conductores y pasajeros, es el caso de Colombia y Países Bajos, donde todos los ocupantes de este modo de transporte están obligados a usar casco autorizado.

De los 5 países analizados, Colombia y Estados Unidos no poseen legislación nacional. En ambos casos, existen limitaciones de acuerdo a la edad tanto para el uso del casco como restricciones para viajar en este modo de transporte. En tanto, España prohíbe la circulación de niños y niñas menores de 12 años y permite, a menores entre 7 a 12 años, hacerlo siempre y cuando viajen con uno de sus padres, su tutor o una persona autorizada por éstos; si lo hace de manera regular, debe figurar en el seguro correspondiente.

Finalmente, Filipinas prohíbe la circulación de niños en motos bajo ciertas circunstancias (gran volumen de vehículos, alta densidad de vehículos, más de 60 km/h), a menos que, usen un casco protector, puedan apoyar sus pies y sus brazos alcancen y puedan afirmarse en la cintura del conductor. Y explicita que la única excepción a la ley estará permitida si el desplazamiento es hacia una atención médica de urgencia.

## Introducción

---

Este documento se enfoca, de acuerdo a lo solicitado, en la experiencia comparada sobre la protección de niños y niñas que circulan en motocicleta. Los países investigados son Colombia, España, Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.), Filipinas y Países Bajos. Se abordan además, las regulaciones de organismos internacionales pertinentes a la materia investigada.

Para la elaboración del trabajo, se utilizó la información disponible en los Ministerios de Transporte y sus entes dependientes, fuentes oficiales de leyes y otras normas legales de estos países, así como agencias nacionales relativas a este modo de transporte como, por ejemplo, la Cámara de la Industria Automotriz de la Asociación Nacional de Empresarios de Colombia y *Motorcycle Safety Foundation*.

En cuanto a organismos internacionales, se abordó la información generada por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE) y el Foro Internacional de Transporte (FIT); reglamentos de Naciones Unidas (*United United Nations Economic Commission for Europe*, UNECE); Organización Mundial de la Salud (OMS) y Organización Panamericana de la Salud (OPS).

Las traducciones son propias y la información puede variar en el corto plazo<sup>1</sup>.

### I. Antecedentes y Regulaciones de Organismos Internacionales

---

Según la clasificación de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (del inglés *United United Nations Economic Commission for Europe*, UNECE)<sup>2</sup> las motocicletas<sup>3</sup> corresponden a la:

“Categoría L3”: Vehículo de 2 ruedas con una cilindrada, en el caso de un motor térmico, superior a 50 cm<sup>3</sup> o cualquiera que sea el medio de propulsión, una velocidad máxima de diseño superior a 50 km/h.

Cabe precisar, que las regulaciones internacionales de los sistemas de seguridad de retención infantil encontradas -tanto cascos<sup>4</sup> como sistemas de retención infantil<sup>5</sup>- aplican, en general, a automóviles (categoría M<sup>6</sup>), no encontrándose regulaciones que normen, específicamente, la seguridad de estos sistemas de protección para motocicletas (L3).

<sup>1</sup> Todos los sitios web, al 3 de diciembre, han sido chequeados.

<sup>2</sup> Economic Commission for Europe. World Forum for Harmonization of Vehicle *Regulations. Consolidated Resolution on the Construction of Vehicles (R.E.3) Revision 6*. 2017. Disponible en <http://bcn.cl/2tixt> (diciembre 2021)

<sup>3</sup> La literatura consultada también utiliza el vocablo motos. Los ciclomotores, generalmente, con un motor igual o menor a 50 cm<sup>3</sup>, pertenecen a la categoría L1. Los scooters, pueden pertenecer, según su cilindrada, a la categoría de motocicletas (L3) o ciclomotores (L1).

<sup>4</sup> La Regulación N° 22 de Naciones Unidas establece el conjunto mínimo de requisitos para la fabricación de cascos seguros. Más información: UNECE. 2016. *The United Nations Motorcycle Helmet Study*. Disponible en <http://bcn.cl/2sy8h> (diciembre 2021)

<sup>5</sup> Para simplificar el uso de los Sistemas de retención infantil, SRI (del inglés *Child Restraint System*, CRS) y reducir el riesgo de su utilización incorrecta, recientemente, Naciones Unidas elaboró el Reglamento N° 129, conocido como “Reglamento *i-Size*”, que establece una nueva categorización de acuerdo al tamaño del menor (ya no de acuerdo a su peso) y la obligación de realizar ensayos de impacto lateral (los SRI no lo requerían). Más información: UNECE. s/f. Reglamentación N° 129 de la ONU. Mejora a seguridad infantil en vehículos. Disponible en <http://bcn.cl/2tj8b> (diciembre 2021)

<sup>6</sup> Vehículos de motor destinados al transporte de personas y que tengan por lo menos 4 ruedas.

En relación a los dispositivos de seguridad infantil, que tienen por objeto proteger a los menores ante la ocurrencia de accidentes, según un informe comparado de políticas de seguridad vial<sup>7</sup> de diez países de América Latina<sup>8</sup>, realizado por la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Foro Internacional de Transporte (FIT), en casi todos los países de la región las motocicletas -“modo de transporte de alto riesgo” (OCDE y FIT, 2017:9)- representan más del 50% de la flota de vehículos motorizados. No sólo el número de motociclistas es creciente sino también lo es la cantidad de motociclistas fallecidos, que constituyen la mayor proporción de víctimas de tránsito.

En la misma línea, la Organización Mundial de la Salud (OMS) también alude a la seguridad de las motocicletas señalando que son “vehículos relativamente inseguros” (OMS, 2015:viii) e indica que sus conductores se consideran usuarios de vehículos desprotegidos. A partir de esta premisa, la OMS enuncia las siguientes recomendaciones que, en este caso, están dirigidas a la autoridad competente (véase tabla 1) para regular la seguridad de niños y niñas<sup>9</sup>:

Tabla 1: Recomendaciones para la seguridad de niños circulando en motocicletas según OMS.

Edad	Máxima seguridad	Posible opción para una seguridad mínimamente aceptable
Bebés: Desde nacimiento hasta 1 año	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No permita bebés en motocicletas.</li> <li>• Realizar más investigaciones biomecánicas sobre el casco, el asiento para bebés y el arnés para bebés adecuados relacionados con la limitación de velocidad para futuras recomendaciones de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Diseñar un motor-triciclo que tenga un espacio protector para el pasajero y un sistema de retención compatible con un asiento para niños.</li> <li>• Un bebé de 8 meses o más debe usar un casco estandarizado apropiado para su edad como equipo de seguridad adicional (un casco de bicicleta está disponible para niños de 9 meses en adelante).</li> </ul>
Niños pequeños y preescolares: 2 a 5 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No permita que niños pequeños y preescolares menores de 6 años viajen en motocicleta como pasajero.</li> <li>• Debería estar prohibido por ley.</li> <li>• Realizar más investigaciones biomecánicas para el casco apropiado y el asiento para niños (comparando el beneficio y el riesgo de aumentar el impulso) relacionados con la limitación de velocidad para futuras recomendaciones de seguridad.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los niños de 2 a 5 años deben usar todo el equipo de protección disponible cuando se transportan en una motocicleta:               <ul style="list-style-type: none"> <li>– Asiento montado: los niños de 2 a 5 años cuyos pies no puedan alcanzar el reposapiés deben ser transportados en una motocicleta con un asiento para niños bien diseñado para el pasajero de la motocicleta.</li> <li>– Casco de protección: un pasajero infantil debe usar su propio casco de protección estandarizado que se ajuste a su cabeza.</li> <li>– Ropa: Un pantalón es necesario porque puede protegerle las piernas en caso de un choque, algo que las faldas o los pantalones cortos no harían.</li> <li>– Calzado: El calzado de goma o cuero evitaría lesiones en los pies en caso de choque o atrapamiento del pie.</li> </ul> </li> </ul>

<sup>7</sup> OCDE, FIT. 2017. *Benchmarking* de la seguridad vial en América Latina. Disponible en <http://bcn.cl/2swdb> (diciembre 2021)

<sup>8</sup> Argentina, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, México, Paraguay y Uruguay.

<sup>9</sup> WHO. 2015. *Child development and motorcycle safety*. Disponible en <http://bcn.cl/2svfk> (diciembre 2021)

Niños pequeños y preescolares: 2 a 5 años		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solo los motociclistas que hayan pasado una prueba de motocicleta adicional para llevar un niño pasajero pueden llevar niños menores de 12 años.</li> <li>• Utilice el motor-triciclo como medio de transporte más seguro en lugar de una motocicleta. Los niños pasajeros de 2 a 5 años o con un peso &lt;20 kg pueden ser transportados en un espacio protector para pasajeros con un asiento para niños.</li> </ul>
Niños de 6 a 15 años	<ul style="list-style-type: none"> <li>• No permita que niños menores de 15 años conduzcan una motocicleta.</li> <li>• Los niños cuyos pies no puedan alcanzar el reposapiés de la motocicleta no deben ser transportados en motocicleta.</li> <li>• Para la máxima seguridad del pasajero, los niños deben usar todo el equipo de protección disponible cuando se transportan en una motocicleta (casco, un par de pantalones, calzado)</li> <li>• Solo los motociclistas que hayan pasado una prueba [...] adicional para llevar un niño pasajero pueden llevar niños menores de 12 años.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los niños cuyos pies no puedan alcanzar el reposapiés deben ser transportados en una motocicleta con un asiento para niños bien diseñado para el pasajero de la motocicleta.</li> <li>• Deben diseñarse nuevos programas de educación para la conducción y capacitación para el desarrollo de habilidades para aumentar los conocimientos sobre conducción segura, percepción de peligros y manejo de grupos de edad específicos (conductores jóvenes de 13 a 15 años y de 16 a 18 años).</li> <li>• Diseñar un nuevo sistema de permisos de licencia de conducir centrado en los conductores jóvenes novatos [...].</li> </ul>

Fuente: *Child development and motorcycle safety* (2015)<sup>10</sup>.

Según el reporte de buenas prácticas para motociclistas elaborado en 2017 por la Corporación Andina de Fomento, autores como Arbogast y otros (2013, citado en Ferrer y Rubino, 2017), señalan que los niños que van en motocicleta tienen más probabilidades que los adultos de sufrir consecuencias severas dado que el cerebro y el cráneo son más vulnerables al no haber alcanzado la maduración completa: a los 4 años el tamaño de la cabeza de un niño corresponde al 90% del tamaño de la de un adulto y a los 12 años, al 95% y; el cuello, donde los músculos son más débiles, a los 4 años sólo alcanza el 75% del tamaño del de un adulto y 85% a los 12 años<sup>11</sup>.

Al respecto, la OMS indica que en una motocicleta el lugar más seguro para niños de 2 a 5 años o que pesan alrededor de 9 a 18 kg, es el asiento trasero en un asiento para niños con “cinturón trasero” que comprende un respaldo alto, arnés y soporte para piernas y pies<sup>12</sup>. Las figuras 1 y 2 muestran ejemplos de SRI para menores, uno con una silla especial y el otro con un arnés unido al conductor.

<sup>10</sup> Op. Cit. *Child development and motorcycle safety*.

<sup>11</sup> Ferrer, A. y Rubino, J. 2017. Guía de buenas prácticas internacionales para motociclistas. Medidas de seguridad vial. Corporación Andina de Fomento. Banco de Desarrollo de America Latina – Grupo Banco Mundial. Disponible en <http://bcn.cl/2sy73> (diciembre 2021)

<sup>12</sup> Op. Cit. *Child development and motorcycle safety*.

Figuras 1 y 2: Ejemplos de sistemas de seguridad para niños en motocicleta.



Fuente: Los niños: ¿Pasajeros en moto?<sup>13</sup>



Fuente: motorcyclistonline. En *Riding with children*<sup>14</sup>

## II. Regulación nacional

### 1. Colombia

Según la Resolución N° 23385 del Ministerio de Transporte, a partir de enero de 2020, se obliga a los conductores y acompañantes de motocicletas a cumplir con las condiciones mínimas en el uso de cascos protectores<sup>15</sup>. La Resolución<sup>16</sup>, que establece medidas sólo para adultos, indica que:

- La cabeza del motociclista (conductor y/o acompañante) debe estar totalmente inmersa en el casco y el sistema de retención debe estar asegurado por debajo de la mandíbula inferior sin correas rotas, ni broches partidos e incompletos.
- No podrán portar sistemas móviles de comunicación o teléfonos que se interpongan entre la cabeza y el casco, excepto si son utilizados con accesorios o equipos auxiliares que permitan tener las manos libres.
- En el caso de cascos con cubierta facial inferior movable<sup>17</sup>, ésta siempre debe ir totalmente cerrada y asegurada durante el tránsito, de tal manera que ofrezca protección a la cara del motociclista (conductor y/o acompañante).

Por su parte, el Código de Tránsito Terrestre define la motocicleta como un vehículo automotor de 2 ruedas en línea, con capacidad para el conductor y 1 acompañante y establece las normas generales de protección que deben seguir quienes transitan en motocicletas<sup>18</sup>:

<sup>13</sup> Alonso, Alejandro. Los niños: ¿Pasajeros en moto? Disponible en <http://bcn.cl/2stdc> (diciembre 2021)

<sup>14</sup> The Federation of European Motorcyclists' Associations (FEMA). *Riding with children*. Disponible en <http://bcn.cl/2tkjn> (diciembre 2021)

<sup>15</sup> Colombia. Ministerio de Transporte. Motociclistas deben portar el casco de protección de manera correcta: ANSV. Disponible en <http://bcn.cl/2sss2> (diciembre 2021)

<sup>16</sup> Colombia. Ministerio de Transporte. Resolución N° 23385, Por la cual se establecen las condiciones mínimas de uso del casco protector para los conductores y acompañantes de vehículos tipo motocicletas, motociclos, mototriciclos, motocarros, cuatrimotos y se dictan otras disposiciones. Disponible en <http://bcn.cl/2ssrr> (diciembre 2021)

<sup>17</sup> Conocidos comúnmente como Abatibles o Modulares. Op. Cit. Motociclistas deben portar el casco de protección de manera correcta.

<sup>18</sup> Colombia. Ley N° 769, de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones. Disponible en <http://bcn.cl/2st95> (diciembre 2021)

- Vestir chalecos o chaquetas [reflectantes]<sup>19</sup> de identificación que deben ser visibles cuando se conduzca entre las 18:00 y las 6:00 horas del día siguiente, y siempre que la visibilidad sea escasa.
- Utilizar casco de seguridad, de acuerdo como fije el Ministerio de Transporte.
- La no utilización del casco de seguridad dará lugar a la inmovilización del vehículo.

Si bien, no hubo hallazgos de normas sobre el transporte de niños y niñas en este tipo de vehículos que rijan en todo el territorio nacional, la Cámara de la Industria Automotriz (ANDI) estableció que, a diciembre de 2016, existían 17 municipios en el país que imponían restricciones a niños y/o a adultos de tercera edad para circular en motocicleta<sup>20</sup>, sin embargo, no se presenta información desagregada sobre esta materia.

Por último, cabe citar la comunicación del Secretario de Tránsito y Transporte<sup>21</sup> colombiano que responde a la consulta de un ciudadano relativa a un acompañante menor de 10 años de edad en motocicleta, sobre lo cual concluye:

El Código Nacional de Tránsito nada consagra en relación con la edad mínima para el acompañante del conductor de una motocicleta [...].

La misma ley permite hacerlo, lo cual no ocurre con los menores de 10 años que circulan en vehículos automotores, los cuales no podrán hacerlo en la parte delantera de los mismos.

## 2. España

Según la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, queda prohibido circular con menores de 12 años como pasajeros de motocicletas, con o sin sidecar, por cualquier clase de vía. Excepcionalmente, se permite esta circulación a partir de los 7 años, siempre que: los conductores sean el padre, la madre, el tutor o una persona mayor de edad autorizada por ellos; utilicen ambos cascos homologados y se cumplan las condiciones específicas de seguridad establecidas reglamentariamente<sup>22</sup>.

Al mismo tiempo, el Reglamento General de circulación<sup>23</sup>, sobre las normas relativas a niños pasajeros de motocicletas, establece que:

<sup>19</sup> La ley habla de reflectivas en lugar de reflectantes.

<sup>20</sup> Asociación Nacional de Empresarios de Colombia. Cámara de la Industria Automotriz (ANDI). 2017. Las motocicletas en Colombia: aliadas del desarrollo del país. Estudio del sector. Disponible en <http://bcn.cl/2stbq> (diciembre 2021)

<sup>21</sup> Colombia. Ministerio de Transporte. 2009. Radicado MT 2009-134-0224681, sobre Tránsito. Acompañante menor de 10 años de edad en motocicleta. Disponible en <http://bcn.cl/2stds> (diciembre 2021)

<sup>22</sup> España. Real Decreto Legislativo N° 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, última actualización. Disponible en <http://bcn.cl/2ssom> (diciembre 2021)

<sup>23</sup> España. Real Decreto N° 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo N° 339/1990, de 2 de marzo. Disponible en <http://bcn.cl/2sr9b> (diciembre 2021)

Además del conductor y, en su caso, del ocupante del sidecar de éstas, puede viajar, siempre que así conste en su licencia o permiso de circulación, 1 pasajero que sea mayor de 12 años, utilice casco de protección y, que vaya [sentado]<sup>24</sup> y con los pies apoyados en los reposapiés laterales y que utilice el asiento correspondiente detrás del conductor.

En ningún caso, podrá situarse el pasajero en lugar intermedio entre la persona que conduce y el [manubrio]<sup>25</sup> de dirección de la motocicleta.

El conductor deberá efectuar las paradas y arrancadas sin sacudidas ni movimientos bruscos, lo más cerca posible del borde derecho de la calzada, y se abstendrá de realizar acto alguno que le pueda distraer durante la marcha; el conductor y, en su caso, el encargado, tanto durante la marcha como en las subidas y bajadas, velarán por la seguridad de los viajeros.

En los vehículos destinados al servicio público de transporte colectivo de personas se prohíbe a los viajeros<sup>26</sup>:

- Distraer al conductor durante la marcha del vehículo;
- Entrar o salir del vehículo por lugares distintos a los destinados, respectivamente, a estos fines;
- Dificultar innecesariamente el paso en los lugares destinados al tránsito de personas;
- Llevar consigo cualquier animal, salvo que exista en el vehículo lugar destinado para su transporte. Se exceptúan de esta prohibición, siempre bajo su responsabilidad, a los invidentes acompañados de perros, especialmente adiestrados como lazarillos;
- Llevar materias u objetos peligrosos en condiciones distintas de las establecidas en la regulación específica sobre la materia;
- Desatender las instrucciones que [...] el conductor o el encargado del vehículo.

Sobre los cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil homologados, esta normativa señala, en general y para este tipo de vehículos en particular<sup>27</sup>:

- La obligación de utilizar los cinturones de seguridad homologados no será exigible en aquellos vehículos que no los tengan instalados.  
En todo caso, los menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros deberán utilizar sistemas de retención infantil y situarse en el vehículo de acuerdo con lo dispuesto [en esta norma].

<sup>24</sup> El texto original consigna a horcajadas en lugar de sentado.

<sup>25</sup> En texto original aparece manillar en lugar de manubrio.

<sup>26</sup> Mención sólo a aquellas atingentes a motocicletas.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

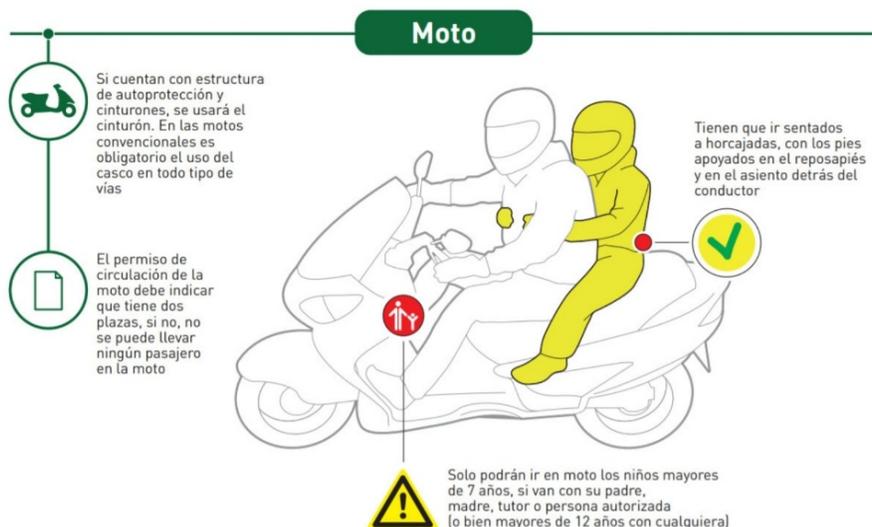
- Los sistemas de retención infantil se instalarán en el vehículo siempre de acuerdo con las instrucciones que haya facilitado su fabricante a través de un manual, folleto o publicación electrónica.
- Es una infracción grave<sup>28</sup> [...] la falta de instalación y la no utilización de los cinturones de seguridad y otros sistemas de retención infantil homologados.

Si el niño menor de 12 años es trasladado, frecuentemente, en motocicleta, es decir, los traslados son regulares, el menor debe ser incluido en la póliza de seguro<sup>29</sup>.

Además, si el menor no puede apoyarse en los reposapiés se debe adquirir un prolongador o asiento especial, fijado mediante correas universales el cual cuenta con reposapiés regulables y evita que el pasajero pueda desplazarse lateralmente<sup>30</sup>.

Si bien, la obligación contempla sólo al casco, es recomendable -como se observa en la figura 3- que el niño lleve también guantes, chaqueta, pantalones y botas especiales para motocicleta que le protejan en caso de caída y estén debidamente homologados<sup>31</sup>.

Figura 3: Niños mayores de 7 años, solo con sus padres o tutores.



Fuente: Fundación MAPFRE. En: Así deben viajar los niños en moto. (2019)<sup>32</sup>.

Para finalizar, cabe mencionar el Plan de medidas especiales para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores 2019-2020<sup>33</sup>, el cual sólo menciona a los niños al identificarlos como usuarios vulnerables, respecto de los cuales no se hallaron medidas que se ocupen de su especial protección.

<sup>28</sup> Según la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial son infracciones graves: No hacer uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil, casco y demás elementos de protección y; Circular con menores de 12 años como pasajeros de ciclomotores o motocicletas, o con menores en los asientos delanteros o traseros, cuando no esté permitido.

<sup>29</sup> Op. Cit. Real Decreto N° 1428/2003.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

<sup>31</sup> Domínguez, Jesús. 2019. Así deben viajar los niños en moto: desde 7 años, con casco y otras recomendaciones útiles. Disponible en <http://bcn.cl/2srcp> (diciembre 2021)

<sup>32</sup> *Ibidem*.

<sup>33</sup> España. Ministerio del Interior. Dirección de Tráfico. s/f. Plan de medidas especiales para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores 2019-2020. Disponible en <http://bcn.cl/2tc4f> (diciembre 2021)

### 3. Estados Unidos de Norteamérica (EE.UU.)

No existe una ley federal que obligue a llevar un casco al circular en una motocicleta. Las leyes estatales que exigen su uso, como se observa en la tabla 2 y la figura 4, varían según la edad<sup>34 35</sup>.

Tabla 2: Estados que obligan a utilizar casco al transitar en motocicleta.

No requieren	Requerida por ley	Requerida por ley con condiciones	Requerida por ley con restricciones de edad		
			Menor 18 años	Menor 19 años	Menor 21 años
Illinois Iowa	Alabama Alaska California Georgia Louisiana Maryland Massachusetts Mississippi Missouri Nebraska Nevada New York North Carolina Oregon Tennessee Virginia Washington Washington, DC	New Jersey Vermont West Virginia	Arizona Colorado Connecticut <sup>(1)</sup> Hawaii Idaho Indiana <sup>(1)</sup> Kansas Maine <sup>(1)</sup> Minnesota <sup>(1)</sup> Montana New Hampshire New Mexico North Dakota Ohio Oklahoma South Dakota Utah Wisconsin <sup>(1)</sup> Wyoming	Delaware	Arkansas Florida <sup>(2)</sup> Kentucky <sup>(1)</sup> Pennsylvania Rhode Island South Carolina Texas
<p>(1) Requerido para titulares de permisos de instrucción.            (2) Requiere seguro médico (mín. US\$10,000).</p>					

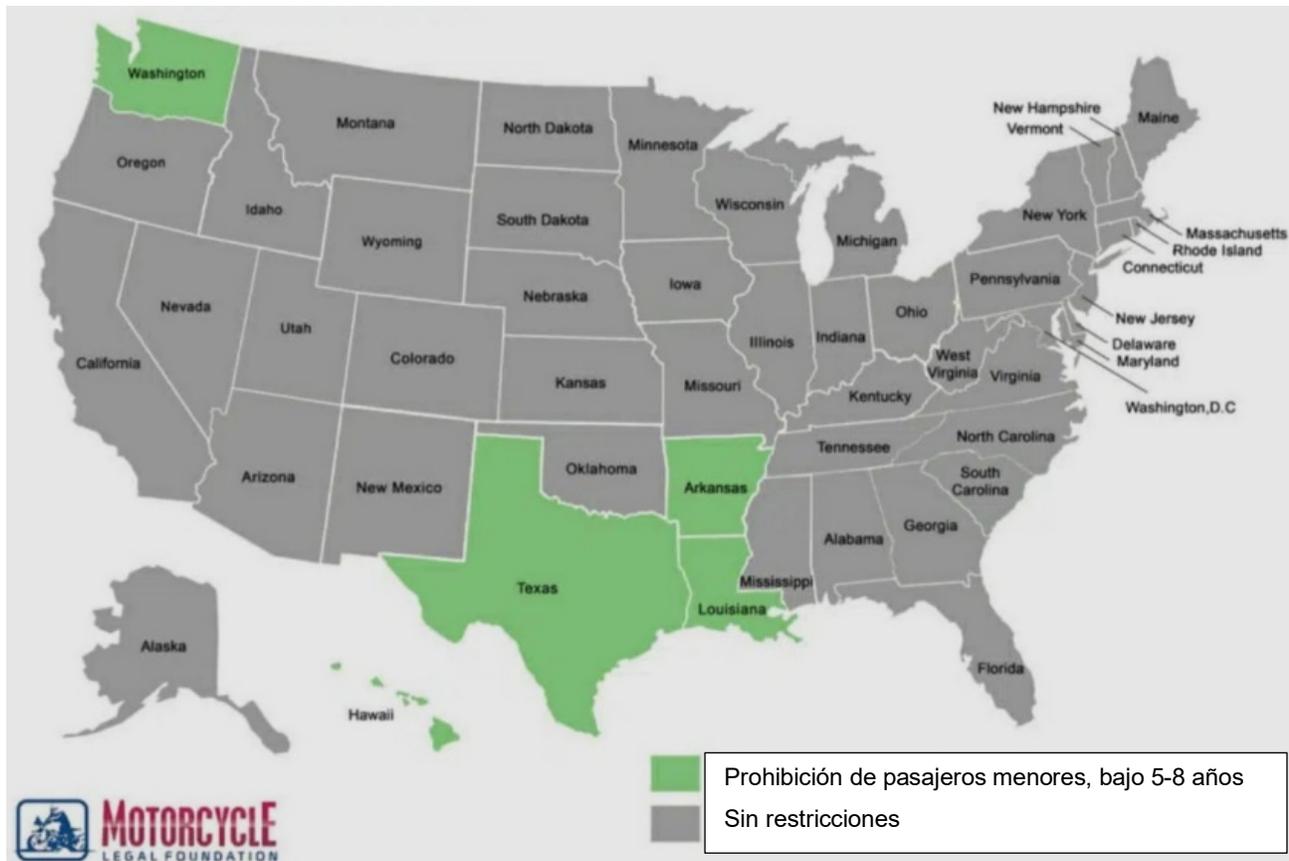
Fuente: Elaboración propia en base a *State-by-State Guide to motorcycle laws (w/maps)*.

<sup>34</sup> Motorcycle Safety Foundation. 2020. *Quick tips: guidelines for riding with a passenger on your motorcycle*. Disponible en <http://bcn.cl/2sz7r> (diciembre 2021)

<sup>35</sup> Motorcycle Legal Foundation. 2020. *State-by-State Guide to motorcycle laws (w/maps)*. Disponible en <http://bcn.cl/2szbl> (diciembre 2021)



Figura 5: Mapa de Estados con restricciones de acuerdo a la edad del pasajero de la motocicleta.



Fuente: *State-by-State Guide to motorcycle laws (w/maps)*.

#### 4. Filipinas

En 2015, se promulgó la ley *Children's Safety on Motorcycles Act of 2015*<sup>36</sup>, que prohíbe que cualquier persona conduzca una motocicleta -cualquier vehículo de motor de 2 ruedas que tenga 1 o 2 asientos- con un niño a bordo en vías públicas donde: hay un gran volumen de vehículos, una alta densidad de vehículos en rápido movimiento o donde el límite de velocidad sea mayor a 60 km/h, a menos que:

- El niño pasajero puede apoyar, cómodamente, sus pies en el reposapiés<sup>37</sup> estándar;
- Los brazos del niño pueden alcanzar y afirmarse de la cintura del conductor; y
- El niño lleve puesto un casco protector estándar, el que de acuerdo a la Ley de Cascos de motocicleta de 2009<sup>38</sup>, cumple con las especificaciones emitidas por el Departamento de Comercio e Industria.

La única excepción se aplicará a los casos en que el niño sea transportado hacia una atención médica de urgencia<sup>39</sup>.

<sup>36</sup> *Republic Act N° 10666. An Act providing for the safety of children aboard motorcyles*. Disponible en <http://bcn.cl/2u410> (diciembre 2021)

<sup>37</sup> La ley la define como una plataforma plana adherida a la motocicleta sobre la cual pararse o sujetar los pies.

<sup>38</sup> *Republic Act N°10054. An Act mandating all motorcycle riders to wear standard protective motorcycle helmets while driving and providing penalties therefor*. Disponible en <http://bcn.cl/2u4na> (diciembre 2021)

<sup>39</sup> Op. Cit. *Republic Act N° 10666*.

Finalmente, el reglamento *Implementing Rules and Regulations (2017)*<sup>40</sup>, que norma la puesta en marcha de la ley define que los niños y niñas son las personas menores de 18 años de edad.

## 5. Países Bajos

El *Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands*<sup>41</sup> establece que el conductor y los pasajeros de las motocicletas deben usar un casco que se ajuste adecuadamente con un medio claro y confiable de sujeción alrededor de la cabeza y que lleve el sello de una norma de seguridad -[homologación]<sup>42</sup>- según lo estipulado en el Reglamento que autoriza el uso de cascos.

No se encontró regulación específica relativas a niños y motocicletas, sólo información respecto a que:

- Mientras participan en el tráfico, los conductores y pasajeros deben estar sentados en sus asientos [...], lo cual no se aplica a pasajeros menores de 18 años de menos de 1,35 metros de altura que hagan uso de un asiento adecuado, que forme parte de la construcción del vehículo, que esté debidamente sujetado al vehículo y esté provisto de cinturones de seguridad.
- Pasajeros menores de 8 años podrán ser transportados en bicicletas y ciclomotores si van sentados en una instalación adecuada, segura y con suficiente apoyo para la espalda, manos y pies<sup>43</sup>.

## III. Recomendaciones adicionales

Para finalizar, se incluyen las recomendaciones de *Royal Society for the Prevention of Accidents (RoSPA)*<sup>44</sup>, a tener en cuenta para proteger al menor que transitará como pasajero de una motocicleta:

- El niño debe saber cómo reaccionar ante el movimiento de la motocicleta, especialmente en la aceleración, el frenado y las curvas. Deben prestar atención a lo que está sucediendo y, como la capacidad de atención de los niños puede ser breve, solo deben llevarse en viajes cortos. El conductor debe ser consciente del peligro de que el niño se duerma y de que los niños necesitan paradas adicionales para ir al baño y comer con regularidad.
- Los padres deben estar seguros de que el niño es lo suficientemente maduro para comprender lo que se requiere de ellos y permanecer alerta y desempeñar su papel para garantizar la seguridad.

Además, el motociclista debe estar capacitado y tener la experiencia suficiente para llevar un asiento trasero de manera segura y lidiar con lo siguiente:

- Manejo [cambiante]<sup>45</sup> de la motocicleta y cambios en el centro de gravedad.
- Un asiento trasero tiende a desplazarse hacia adelante cuando se frena con fuerza; el casco puede chocar con el conductor, por lo que éste debe estar preparado para esto.
- El peso adicional, particularmente en una motocicleta más pequeña, requiere más control del acelerador y del embrague y un frenado más rápido y más rápido.

<sup>40</sup> *Implementing Rules and Regulations (IRR). Republic Act N° 10666. An Act providing for the safew of children aboard motorcycles.* Disponible en <http://bcn.cl/2u4uf> (diciembre 2021)

<sup>41</sup> Netherlands. Ministry of Infrastructure and the Environment. 2013. *Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands.* Disponible en <http://bcn.cl/2u7m2> (diciembre 2021)

<sup>42</sup> En texto original se utiliza una norma de seguridad en lugar de homologación.

<sup>43</sup> Op. Cit. *Road Traffic Signs and Regulations in the Netherlands.*

<sup>44</sup> RoSPA. 2014. *Can I carry a child as a pillion passenger on a motorcycle?* Disponible en <http://bcn.cl/2tlcx> (diciembre 2021)

<sup>45</sup> El texto original habla de alterado en lugar de cambiante.

- Conducir cuesta abajo requiere un aumento en la distancia de frenado, al igual que conducir en mojado.
- Se requiere más cuidado en las curvas: el aumento de peso puede afectar los espacios libres.
- Deje más tiempo y espacio para adelantar; el peso adicional afectará la velocidad y la maniobrabilidad.
- Los pasajeros deben considerar la posibilidad de realizar un entrenamiento avanzado o de actualización antes de llevar un asiento trasero por primera vez.

---

### Nota aclaratoria

Asesoría Técnica Parlamentaria, está enfocada en apoyar preferentemente el trabajo de las Comisiones Legislativas de ambas Cámaras, con especial atención al seguimiento de los proyectos de ley. Con lo cual se pretende contribuir a la certeza legislativa y a disminuir la brecha de disponibilidad de información y análisis entre Legislativo y Ejecutivo.



Creative Commons Atribución 3.0  
(CC BY 3.0 CL)