

INICIATIVA QUE ADICIONA UNA FRACCIÓN XII AL ARTÍCULO 103 DE LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES, SUSCRITA POR LA DIPUTADA CLAUDIA SELENE ÁVILA FLORES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE MORENA

La suscrita, diputada Claudia Selene Ávila Flores, integrante del Grupo Parlamentario Morena de la LXV Legislatura del Congreso de la Unión, con fundamento en el artículo 71, fracción II de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; en la fracción I numeral 1 del artículo 6 y los artículos 77 y 78 del Reglamento de la Cámara de Diputados, somete a la consideración del Pleno de esta soberanía, de acuerdo con la siguiente:

Exposición de Motivos

Consideraciones

I. El Estado debe ser garante para que los derechos humanos de las niñas y los niños sean efectivos. Por añadidura, su bienestar y desarrollo a plenitud son los cimientos de la edificación del futuro de nuestra nación; la propia UNICEF ha destacado que la supervivencia, protección y desarrollo de los niños son imperativos de desarrollo de carácter universal y forman parte integrante del progreso de la humanidad.¹

En la actualidad, existen un sinnúmero de circunstancias que ponen en peligro la integridad y desarrollo físico, emocional, moral, social e incluso la vida; además, en determinados contextos son víctimas de violencia, explotación o abuso de cualquier tipo, por lo que se deben implementar acciones que busquen contribuir a reducir las

conductas o situaciones que puedan atentar contra su integridad, desarrollo y vida de los menores.

En tal sentido, los accidentes viales son una de las mayores causas en las que se pierden vidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS), con referencias en el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, señala que cada año las colisiones causadas por el tránsito provocan la muerte de aproximadamente 1,35 millones de personas a consecuencia de las lesiones. Casi la mitad de las defunciones por esa causa afectan a usuarios vulnerables de la vía pública, siendo estos peatones, ciclistas y motociclistas. Además, se menciona que entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos considerados no mortales, los que traen como consecuencia una discapacidad.²

Por otra parte, la OMS indica que, en función de edad, los traumatismos debido al tránsito son la principal causa de mortalidad entre niños y los jóvenes de 5 a 29 años, y es la octava causa de muerte en grupos de todas las edades. Asimismo, el uso correcto del casco puede reducir en un 42% el riesgo de traumatismos mortales y el 69% en el riesgo de traumatismos craneales. Mientras que los sistemas de sujeción para niños permiten reducir en un 60% el riesgo de muerte.³

En el Informe mundial sobre prevención de las lesiones en niños elaborado en conjunto por la Organización Panamericana de la Salud (OPS), OMS y la UNICEF indican más de 260,000 niños mueren anualmente a consecuencia de colisiones de tránsito y se calcula que hasta 10 millones sufren traumatismos no mortales, y se ha determinado que el costo mundial de los traumatismos causados por el tránsito asciende a 518 000 millones de dólares por año, lo que equivale a cerca del 3% del producto interno bruto de la mayoría de los países. Además, el 93% de las

defunciones infantiles por accidentes de tránsito tienen lugar en países de ingresos bajos o medianos.⁴

En ese sentido, refieren que el riesgo para los niños como conductores o pasajeros de motociclistas se relaciona directamente con la exposición y el uso correcto del casco por parte del motociclista y pasajeros, lo que es escaso en muchos países, por tanto, el consiguiente riesgo de traumatismos craneoencefálicos es importante.⁵

Asimismo, en dicho informe destacan diversas estrategias de eficacia probada para prevenir traumatismos causados por el tránsito en los niños, entre las que se mencionan las siguientes:

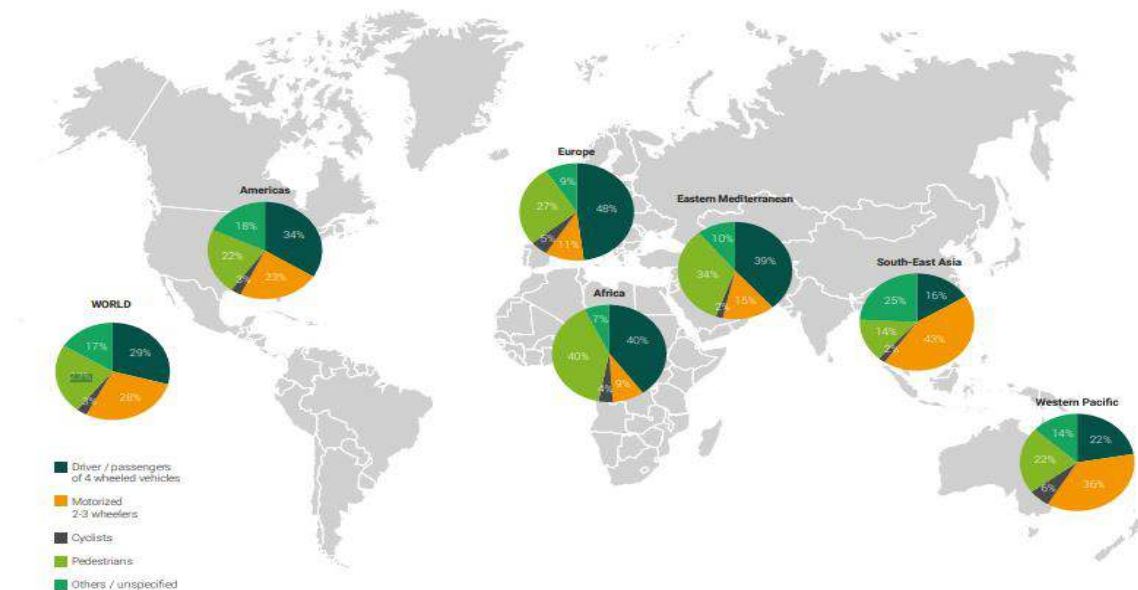
- Promover el uso de cascos para los conductores de bicicletas y motocicletas, ya que los cascos reducen el riesgo de traumatismo craneoencefálico, en los casos de motociclistas protegen la cabeza en caso de accidente, disminuyendo el riesgo de padecer traumatismos y su gravedad en cerca del 72% y el riesgo de muerte hasta en un 39%, se afirma ser la manera más eficaz de reducir los traumatismos craneoencefálicos y las defunciones.
- Promulgar y aplicar normas que impongan el uso de dispositivos de protección en los vehículos, como sistemas de sujeción infantil, cojines o asientos elevadores para niños mayores; así como exigir el uso del casco para cualquier edad.
- Promover el cumplimiento de la obligación de que los ciclistas, motociclistas y sus pasajeros utilicen el casco, recurriendo a campañas de concientización del público y a estrategias que traten aumenten el acceso y de la asequibilidad.

Por otra parte, dentro de las posibles consecuencias de los siniestros viales, está la de sufrir una discapacidad lo que provocará que dejar de ser productivos

laboralmente, pero en el caso más grave de muerte crea un gran vacío en los familiares y en la sociedad, por tanto, se le considera como un problema de salud pública al tener una gran incidencia, hay diversos factores que contribuyen como el alcoholismo, imprudencia, desconocimiento de las reglas, capacitación adecuada, desarrollo de las tecnologías en nueva movilidad, educación de cada persona, entre otros.⁶

De acuerdo con el Informe sobre el Estado Mundial de la Seguridad Vial 2018 de la OMS refiere que la región de las Américas, tiene la segunda tasa más baja de mortalidad de accidentes de tráfico entre las regiones de la OMS, con una tasa de 15.6% por cada 100,000 personas, los motociclistas representan el 23% de las muertes por percances viales de la región, en tanto que los ocupantes de automóviles representan el 34% de los decesos.⁷

Figure 6: Distribution of deaths by road user type by WHO Region



Fuente: Distribución de muertes por tipo de usuario vial por región OMS. Informe sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 de la OMS.

II. En ese orden de ideas, de acuerdo con datos del Instituto Nacional de Salud Pública (INSP), nuestro país ocupa el séptimo lugar a nivel mundial, y en la región de Latinoamérica es el tercero en muertes por siniestros viales, con 22 decesos al día de jóvenes de entre 15 y 29 años, además, de 24 mil decesos en promedio al año. De igual forma, el INSP reitera lo señalado por la OMS que, los siniestros viales constituyen la primera causa de muerte en jóvenes entre 5 y 29 años y la quinta entre población general.⁸

Conforme a la estadística de Accidentes de Tránsito Terrestres en Zonas Urbanas y Suburbanas (ATUS) del país del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Información (INEGI), en 2021, se reportaron 340,415 accidentes de tránsito, de los cuáles 275,982 (81.1%) fueron sólo daños materiales, 60,584 (17.8%) no fatales, sólo víctimas con heridas y 3,849 (1.1%), correspondió a eventos donde falleció al menos una persona en el incidente.⁹

Asimismo, el INEGI señala que, comparando el número de accidentes viales en 2021 y 2020, ha existido un incremento del 12.8%.



Fuente: INEGI. Estadística de Accidentes de Tránsito Terrestre en Zonas Urbanas y Suburbanas.¹⁰

Por otro lado, en 2021, se registró un total de 86,867 víctimas muertas y heridas en el percance vial, de las cuales 4,401 (5.1%) fallecieron en el lugar del accidente. En cuanto al tema que nos ocupa, se reportó que la colisión con motocicleta ocupa el tercer lugar respecto al tipo de accidente con mayor número de víctimas muertas, con 696 (15.8%) decesos, mientras que el que más personas fallecidas tuvo fue el vehículo automotor con 983 (22.3%).¹¹

Además, para las personas que resultaron lesionadas en un accidente de tránsito, se registró que la colisión con motocicleta ocupó el segundo lugar, con un total de 23,477 (28.5%) personas heridas, en tanto que, el número uno fue la colisión con vehículo automotor, con 27,658(33.5) de personas lesionadas.¹²

De las estadísticas anteriormente referidas, se desprende que las motocicletas ocupan un lugar dentro de los primeros tipos de percances viales donde hay personas fallecidas o lesionadas, siendo el tercer y segundo lugar, respectivamente, lo que resulta hasta cierto punto inquietante, más aún, si relacionamos la información de que los siniestros viales ocupan la primera causa de muerte para jóvenes de 5 a 29 años de edad queda de manifiesto la trascendencia del tema.

Ahora bien, con información del INEGI de los Vehículos de motor registrados en circulación, se obtuvo que el número de motocicletas registradas al año 2021, es de un total de 5,939,262 motocicletas; por otra parte, en el año 2017, fue de 3,598,543, es decir, que, en los últimos 5 años hubo un aumento de 2,340,719 motocicletas, lo que significa un alza de 60.58% en dicho periodo.¹³



Fuente: Elaboración propia con base en información del INEGI.

De lo referido previamente, se aprecia la tendencia que se ha mantenido en los últimos años del aumento de número de motocicletas, ya que se trata de un vehículo que resulta menos oneroso para su adquisición, sumado a su eficiencia por los tiempos de traslado y ahorro de la gasolina que consume, es por lo cual se le ha dado una preferencia y de ahí el incremento en los últimos años.

III. Como se sabe, México es uno de los países con mayor desigualdad en el mundo, además, el Consejo Nacional de Evaluación de la Política de Desarrollo Social (CONEVAL) calcula que entre 2018 y 2020 el porcentaje de la población en situación de pobreza aumentó de 41.9% a 43.9%, el número de personas aumentó de 51.9 a 55.7 millones de personas¹⁴, lo que se vio agudizado con la crisis sanitaria del Covid-19.

En tal contexto y por las razones vertidas anteriormente, padres de familia y familiares, han optado por utilizar las motocicletas para transportar a sus menores de edad, tales como sus hijas, hijos, nietas, sobrinos, a la escuela y de regreso a casa, o a cualquier otro destino, **lamentablemente, los accidentes viales se encuentran presentes, acorde al Informe sobre el Estado Mundial de la**

Seguridad Vial 2018, a nivel global, los motociclistas se encuentran en el segundo lugar de los usuarios de vehículos más vulnerables, con un 28%¹⁵ y el rango de 5 a 29 años de edad que tienen como primera causa de muerte los accidentes viales.

El problema más alarmante es que el rango de población **más vulnerable** son los niños menores de doce años que aún no se han desarrollado, por lo cual no pueden sentarse correctamente en el asiento de la motocicleta, ni se pueden sujetar adecuadamente, además, el uso del casco es escaso y no cuentan con sistemas de sujeción para niños, lo que solamente los coloca en un mayor riesgo de sufrir un accidente que los lesione o que, en el peor de los casos, pierdan la vida.

Recientemente, se han detectado diversos casos a lo largo del país, que han sido publicados en las noticias y que solo ponen de manifiesto lo letal que puede ser un accidente en motocicleta, especialmente, para los niños menores de doce años, por lo que, a continuación, se refieren algunos ejemplos.

El 15 de octubre de 2021, en Celaya, Guanajuato, un coche arrolló a una motocicleta en la cual viajaban una mujer, acompañada de dos hijos de seis y cuatro años, muriendo la menor de éstos al instante al impactarse la cabeza.¹⁶

Posteriormente, el 24 de octubre de 2021, en Chimalhuacán, Estado de México, tres personas fallecieron cuando iban a bordo de una moto luego de estrellarse contra una barda al quedarse sin frenos el que era conducido por un joven, acompañado por una mujer adulta y una niña de ocho años, que eran abuela y nieta, las que fallecieron el lugar del accidente debido a la gravedad de sus heridas.¹⁷

El 30 de noviembre de 2021 ocurrió un nuevo accidente, ahora en la alcaldía Iztapalapa, en la Ciudad de México, donde un niño de ocho años y su padre viajaban

en una motocicleta la cual fue embestida por una camioneta, con lo que éstos golpearon brutalmente contra el pavimento, desgraciadamente, el menor de edad falleció, sin que los socorristas pudieran hacer algo.¹⁸

En Zapopan, Jalisco, el 7 de marzo de 2022, se produjo un nuevo percance, donde un hombre llevaba en su moto a su hijo de 6 años rumbo a la escuela, sin embargo, una camioneta tipo van los impactó, provocando que cayeran del ciclomotor, el pequeño golpeó su cabeza, por lo que fue trasladado al hospital donde perdió la vida.¹⁹

Igualmente, el 19 de mayo de 2022, en Penjamo, Guanajuato, tras un accidente de motocicleta en el que iban en el vehículo dos mujeres y un niño de dos años, siendo la mamá y abuela del menor, presuntamente, la primera de ellas perdió el control de la unidad y se estrellaron contra un muro, el niño recibió un fuerte golpe por lo que fue trasladado de emergencia, pero no sobrevivió.²⁰

Otro ejemplo desafortunado, es el ocurrido el 25 de agosto del año en curso, en la zona de Ciudad Mante, Tamaulipas, al registrarse un percance, donde un bebé de un año ocho meses de edad falleció luego de ir a bordo de una motocicleta en compañía de sus padres, luego de que dicho vehículo se impactase contra una camioneta, cayendo los tripulantes de la motocicleta, impactando la cabeza del bebé contra el pavimento.²¹

Recientemente, el 6 de octubre de 2022, se suscitó otro accidente, donde niño de nueve años que se encontraba viajando a bordo de una motoneta junto con su mamá fueron impactados por un camión de carga, esto en la alcaldía Cuauhtémoc, en la Ciudad de México, lamentablemente, los paramédicos informaron que el menor dejó de presentar signos vitales a su llegada.²²

Actualmente, existe una preocupación por la problemática, la cual se ha visto reflejada en el Gobierno de Jalisco, a través de la Secretaría de Seguridad del Estado, quienes han hecho un atento llamado a quienes conducen motocicletas a evitar el traslado de menores ya que dicha práctica pone en riesgo la vida de niñas y niños al estar expuesto a ser víctimas de un accidente, lo que se encuentra sancionado en la Ley de Movilidad y Transporte de dicha entidad.²³

En consecuencia, resulta primordial prevenir, minimizar los riesgos de los factores y adoptar medidas que contribuyan a que la conducción de las motocicletas sea una actividad más segura, debido a que como se advirtió en las estadísticas puede ser mortal, especialmente, por los traumatismos para las niñas y niños que se encuentran dentro del rango de edad de 5 a 29 años, donde la principal causa de muerte son los accidentes viales.

IV. Ahora bien, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 1º, párrafo primero consagra el principio de igualdad donde todas las personas gozan de los derechos reconocidos por la Constitución, tratados internacionales y garantías para su protección que podrán restringirse ni suspenderse.

De igual forma, el párrafo tercero del artículo 1º constitucional señala que **todas las autoridades, en el ámbito de sus competencias, tienen la obligación de promover, respetar y garantizar los derechos humanos** de conformidad con los principios de universalidad, interdependencia, indivisibilidad y progresividad.

Por otra parte, el artículo 4º constitucional, en su párrafo cuarto establece que toda persona tiene derecho a la protección de la salud. Por su parte, el párrafo noveno del referido artículo determina que **en todas las decisiones y actuaciones del**

Estado se velará y cumplirá con el principio del interés superior de la niñez, garantizando de manera plena sus derechos.

De igual forma, en términos del párrafo precisado anteriormente, los niños y las niñas tienen derecho a la satisfacción de sus necesidades, entre ellas, la del sano esparcimiento para su desarrollo integral.

Asimismo, el décimo párrafo del artículo 4º de la Constitución Política establece que **los ascendientes, tutores y custodios tienen la obligación de preservar y exigir el cumplimiento de estos derechos y principios**. Por otro lado, el último párrafo de dicho artículo establece **que toda persona tiene derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial**, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

Por otra parte, la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, tiene como objeto garantizar el pleno ejercicio, respeto, **protección y promoción de los derechos humanos de niñas, niños y adolescentes** conforme a lo establecido por la Constitución Política y tratados internacionales de los que el Estado mexicano forma parte.

En el artículo 2º de la Ley citada anteriormente, dispone que, **para garantizar la protección de los derechos de niñas, niños y adolescentes, las autoridades realizarán acciones y tomarán medidas** conforme a los principios establecidos en dicha Ley. Igualmente, en el segundo párrafo del mismo artículo, determina que el interés superior de la niñez deberá ser considerado de manera primordial en la toma de decisiones sobre una cuestión debatida que involucre niñas, niños y adolescentes.

Se subraya la importancia del artículo 6º de la Ley General de los Derechos de las niñas, niños y adolescentes el cual indica los principios rectores, dentro de que se encuentran **el interés superior de la niñez; el derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo; la corresponsabilidad de los miembros de la familia, la sociedad y las autoridades.**

Resulta fundamental precisar que el artículo 103 de la referida Ley, determina diversas obligaciones de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, así como de las personas que por razón de sus funciones o actividades tengan bajo su cuidado niñas, niños o adolescentes, en proporción a su responsabilidad y, cuando sean instituciones públicas, conforme a su ámbito de competencia.

Dentro de las obligaciones, en el numeral VIII del mismo precepto y Ley, establece que los que ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, deberán abstenerse de cualquier atentado contra su integridad física, psicológica o actos que menoscaben su desarrollo integral.

En otro orden de ideas, en la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial en su artículo 49 relativo a las medidas mínimas de tránsito, determina que los reglamentos de tránsito de la federación, entidades federativas y municipios, y demás normatividades aplicables atendiendo y salvaguardando la seguridad, protegiendo **la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos bajo el principio de que toda muerte o lesión por siniestros de tránsito es prevenible.**

Asimismo, los reglamentos de tránsito y demás normatividades aplicables tendrán que regirse bajo las siguientes características mínimas, dentro de las que está la

fracción VI, que determina que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos traseros con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad que cumpla con los requisitos establecidos en la Norma Oficial Mexicana aplicable.

Asimismo, en la fracción IX del artículo previamente referido, establece el uso obligatorio de casco para personas conductoras y pasajeros de motocicletas que cumpla con la Norma Oficial Mexicana aplicable en la materia.

En cuanto al ámbito internacional, la Declaración Universal de los Derechos de Humanos firmada por México en 1948, establece en su artículo 3º que todo individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona. Por su parte, el artículo 25, numeral 1, señala que toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar.²⁴

A su vez, el Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, señala en el artículo 10, que los Estados Partes en el presente Pacto, reconocen, en el numeral 3, que se deben adoptar medidas especiales de protección y asistencia en favor de todos los niños y adolescentes, sin discriminación alguna.²⁵

Además, el artículo 12 del Pacto antes referido, en su numeral 1 señala que los Estados Partes reconocen **el derecho de toda persona al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental**; en el numeral 2, señala **que entre las medidas que deberán adoptar los Estados a fin de asegurar la plena efectividad de este derecho** se encontrará la necesaria para: a) la reducción de la mortalidad infantil, y el sano desarrollo de los niños.

Por otra parte, el artículo 24, numeral 1 del Pacto Internacional de los Derechos Civiles y Políticos, dispone que todo niño tiene derecho, sin discriminación alguna por motivos de raza, color, sexo, idioma, religión, origen nacional o social, posición económica o nacimiento, **a las medidas de protección que su condición de menor requiere, tanto por parte de su familia como de la sociedad y del Estado.**²⁶

La Convención de los Derechos del Niño, en su artículo 3º, numeral 2, señala que **los Estados Partes se comprometen a asegurar al niño la protección y el cuidado que sean necesarios para su bienestar**, teniendo en cuenta los derechos y deberes de sus padres, tutores u otras personas responsables de él ante la ley, con ese fin, **tomarán todas las medidas legislativas y administrativas adecuadas**, por lo que, desprende el compromiso para que se realicen los cambios legislativos que aseguren la integridad de los niños.²⁷

En línea con el párrafo anterior, el artículo 4º del referido instrumento determina que **Los Estados Partes adoptarán todas las medidas administrativas, legislativas y de otra índole para dar efectividad a los derechos reconocidos en la Convención.**

El artículo 6 de la Convención, numeral 1, señala que los Estados Partes reconocen que todo niño tiene derecho intrínseco a la vida; y por su parte, el numeral 2 de dicho precepto, señala que **garantizarán en la máxima medida posible la supervivencia y el desarrollo del niño.**

Por otra parte, dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) incluidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible adoptados por la Asamblea General de la ONU, en el objetivo 3: Salud y Bienestar, se encuentra el de: Garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades, lo que se

considera esencial para el desarrollo sostenible. Asimismo, en la meta 3.6 se ha quedado corta, ya que para el 2020 se planteaba reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.²⁸

El 1º de diciembre de 2005, la Asamblea General de Naciones Unidas a través de la resolución aprobada 60/5 declaró el tercer domingo de noviembre como el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, en homenaje de las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias; asimismo, invitó a los Estados miembros a aplicar las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito; y reafirmó la importancia de ocuparse de las cuestiones de seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional.²⁹

De igual forma, el 2 de septiembre de 2020, el mismo organismo aprobó la resolución 74/299 denominado ‘Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo’, mediante el cual, entre otras cosas, proclamó el periodo 2021-2030 el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tendrá como objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% en dicho periodo; además, **instó a los Estados Miembros a que apliquen políticas de seguridad vial para la protección de las personas más vulnerables** entre los usuarios de las vías de tránsito, **en particular los niños**, los jóvenes, las personas de edad y a las personas con discapacidad, teniendo en cuenta las obligaciones que atañen a los Estados Miembros según los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas aplicables en la materia. Asimismo, dicha resolución alienta a que elaboren y apliquen leyes y políticas amplias sobre motocicletas.³⁰

Del marco internacional referido el Estado mexicano se encuentra obligado a velar y emprender acciones que permitan asegurar la integridad de las niñas y niños, por

tanto, para ello puede adoptar medidas administrativas, legislativas adecuadas y demás que los Estados consideren con el propósito de proteger plenamente el derecho a la vida, integridad física y mental, la supervivencia y desarrollo pleno de las niñas y niños, sin dejar de lado que existe una corresponsabilidad entre miembros de familia, sociedad y autoridades que permitan alcanzar dicho fin, debido a que los niños tienen el derecho intrínseco a la vida.

Sin dejar de lado que, México ha dado un paso adelante en materia de seguridad vial, el 17 de mayo de 2022, fue publicada la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, la que tiene por objeto establecer las bases y principios para la federación, entidades federativas y municipios para garantizar el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad e inclusión.

Ejemplo de lo anterior, y que ya se mencionó, es que se debe salvaguardar la seguridad, proteger la vida y la integridad física de las personas en sus desplazamientos, poniendo especial énfasis en el principio de que toda muerte o lesión por siniestro vial es prevenible.

Como parte de la medida legislativa incluida en la Ley de la materia es que los reglamentos de tránsito y demás normatividades, deben tener la característica mínima de que cualquier persona menor de doce años o que por su constitución física lo requiera, viaje en los asientos con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad, así como el uso de casco obligatorio para personas conductoras y pasajeros de motocicletas en los términos señalados en dicha Ley.

En ese sentido, es menester reiterar que los menores de doce años se encuentran más propensos a sufrir traumatismos al encontrarse más expuestos en la motocicleta, ya sea por viajar en la parte delantera o trasera, pero sin casco de seguridad, además, de que no pueden sujetarse por sí mismos al vehículo ni que sus pies se pueden apoyar en los estribos, lo que otorga a los pasajeros estabilidad sobre el asiento durante el traslado. La cuestión fundamental es la de prevenir las conductas, con el asegurar y prolongar la vida de los menores.

Finalmente, se subraya que uno de los principios rectores de la Ley General de los Derechos de las Niñas, Niños y Adolescentes es la corresponsabilidad de los miembros de la familia, la sociedad y las autoridades; además, dicha Ley determina diversas obligaciones de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda de niñas, niños y adolescentes, dentro de la que se encuentra abstenerse de cualquier atentado contra su integridad física, psicológica o actos que menoscaben su desarrollo integral.

Relacionado con lo anterior, la presente iniciativa tiene por objeto robustecer el marco jurídico de protección a los derechos de la niñez y la seguridad vial y atendiendo al principio de corresponsabilidad de los miembros de la familia, especialmente, de quienes ejercen la patria potestad, tutela o guarda y custodia, para determinar una nueva obligación de abstenerse de transportar en motocicletas a las niñas y niños menores de doce años en motocicletas, con la excepción, de que cuenten con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad y uso del obligatorio del casco, lo que se ha visto contribuye en gran medida a reducir la mortalidad infantil, derivado de los traumatismos a causa de los accidentes viales.

En conclusión, queda evidente la gravedad del problema que a nivel mundial los traumatismos con motivo de siniestros viales son la principal causa de mortalidad en menores de 5 a 29 años de edad, por ende, el poder legislativo se encuentra ante la oportunidad de robustecer el marco normativo existente en materia de seguridad vial y derechos de la niñez, en atención a garantizar el derecho humano a la vida, la salud, la supervivencia de las y los niños y que permitirá contribuir a su sano desarrollo físico y mental conforme a la Constitución y demás normatividad nacionales e internacionales.

Cuadro comparativo

Para mayor claridad se presenta el siguiente cuadro comparativo que incluye el texto propuesto:

LEY GENERAL DE LOS DERECHOS DE NIÑAS, NIÑOS Y ADOLESCENTES	
TEXTO VIGENTE	PROPUESTA DE MODIFICACIÓN
Artículo 103. Sin Correlativo.	Artículo 103. XII. Abstenerse de transportar niñas y niños en motocicletas, es decir, pasajeros menores de doce años de edad, que no puedan sujetarse por sí mismos a dicho vehículo y estando correctamente sentado no puedan colocar adecuadamente los pies en los estribos o posa pies. Se exceptúa de lo previo, cuando cuenten con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad y uso del obligatorio del casco que cumplan con los requisitos establecidos en las Normas

	<p>Oficiales Mexicanas aplicables, de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.</p> <p>Lo anterior, con el propósito garantizar los principios rectores: como el interés superior de la niñez, derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo.</p>
--	---

Por lo anterior, se somete a la consideración de esta Honorable Soberanía, el siguiente:

Decreto por el que adiciona una fracción XII al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes.

Único. Se adiciona la fracción XII al artículo 103 de la Ley General de los Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes, para quedar como sigue:

Artículo 103. ...

...

XII. Abstenerse de transportar niñas y niños en motocicletas, es decir, pasajeros menores de doce años de edad, que no puedan sujetarse por sí mismos a dicho vehículo y estando correctamente sentado no puedan colocar adecuadamente los pies en los estribos o posa pies.

Se exceptúa de lo previo, cuando cuenten con un sistema de retención infantil o en un asiento de seguridad y uso del obligatorio del casco que cumplan con los requisitos establecidos en las Normas Oficiales Mexicanas aplicables, de conformidad con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

Lo anterior, con el propósito garantizar los principios rectores: como el interés superior de la niñez, derecho a la vida, a la supervivencia y al desarrollo.

Transitorios

Primero.- El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial de la Federación.

Segundo.- Las Legislaturas de las entidades federativas, en un plazo no mayor a 180 días, contados a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, deberán adoptar las reformas necesarias a las leyes de su competencia, a fin de armonizarse con lo dispuesto en el presente Decreto.

Notas

1 UNICEF, La misión de UNICEF, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2pntc44l>

2 OMS, Traumatismos causados por el tránsito, publicado el 20 de junio de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/y583bs8q>

3 Ídem.

4 OPS, OMS Y UNICEF, Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños, edición en español publicado 2012, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2nartqy2>

5 Ídem.

6 CAPUFE, Accidentes de tránsito ¿un problema de salud pública?, publicado el 6 de abril de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2f7sl4pz>

7 OMS, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, publicado el 17 de junio de 2018, disponible para consulta en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

8 INSP, México, séptimo lugar mundial en siniestros viales, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/yeoavvxu>

9 INEGI, Estadísticas a propósito del día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito, Comunicado de Prensa número 662/22, publicado el 17 de noviembre de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2gr9znh8>

10 Ídem.

11 Ídem.

12 Ídem.

13 INEGI, Vehículos de motor registrados en circulación, actualizado al 2021, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2e7m3y7w>

14 CONEVAL, Estimaciones de pobreza multidimensional 2018 y 2020, Comunicado No. 09, publicado el 5 de agosto de 2021, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/28sovlht>

15 OMS, Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018, publicado el 17 de junio de 2018, p. 28, disponible para consulta en: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>

16 DEBATE, Muere niña de 4 años en Celaya, Guanajuato, cuando auto arrolla moto donde viajaba, publicado el 15 de octubre de 2021, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/278kkhyt>

17 EL IMPARCIAL, Joven, abuelita y niña fallecen en Chimalhuacán tras accidente de moto; se estrellaron contra una barda, publicado el 24 de octubre de 2021, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/25xzozy4>

18 LA PRENSA, Muere niño en Iztapalapa, embestido junto a su padre en una motocicleta, publicado el 30 de noviembre de 2021, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2b5nkvft>

19 MURAL, Muere niño de 6 años cuando iba a la escuela, publicado el 7 de marzo de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/27kqjt7q>

20 CORREO, Pequeño de dos años muere tras accidente de motocicleta en el centro de Pénjamo, publicado el 19 de mayo de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/278tf9s6>

21 MILENIO, Choque en motocicleta deja un bebé sin vida; viajaba con sus papás, publicado el 25 de agosto de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/29sb4g7r>

22 EXCELSIOR, Muere niño que iba en moto con su mamá en CDMX; camión de carga los embistió, publicado el 06 de octubre de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/242m8k86>

23 GOBIERNO DEL ESTADO DE JALISCO, Exhorta policía vial a evitar el traslado de menores en motocicleta, publicado el 24 de agosto de 2022, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/2fk9jrcq>

24 ONU, La Declaración Universal de Derechos Humanos, de 10 de diciembre de 1948, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/yfwcr9rq>

25 ONU, Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, de 16 de diciembre de 1966, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/287f29nu>

26 ONU, Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, de 16 de diciembre de 1966, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/y4j2vzt7>

27 ONU, Convención sobre los Derechos del Niño, de 20 de noviembre de 1989, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/4ehzmeh8>

28 ONU, Objetivos de Desarrollo Sostenible, Objetivo 3 Salud y Bienestar, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/225j84lb>

29 ONU, Resolución aprobada por la Asamblea General A/RES/60/5, el 26 de octubre de 2005, de 1º de diciembre de 2005, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/jakycv6z>

30 ONU Resolución aprobada por la Asamblea General A/RES/74/299 el 31 de agosto de 2020, de 2 de septiembre de 2020, disponible para consulta en: <https://tinyurl.com/25k9hs7m>



Palacio Legislativo de San Lázaro, a 21 de febrero de 2023.

Dip. Claudia Selene Ávila Flores (rúbrica).

Cámara de Diputados del Honorable Congreso de la Unión, LXV Legislatura**Junta de Coordinación Política**

Diputados: Moisés Ignacio Mier Velasco, presidente; Jorge Romero Herrera, PAN; Rubén Ignacio Moreira Valdez, PRI; Carlos Alberto Puente Salas, PVEM; Alberto Anaya Gutiérrez, PT; Jorge Álvarez Máynez, MOVIMIENTO CIUDADANO; Luis Ángel Xarriel Espinosa Cházaro, PRD.

Mesa Directiva

Diputados: Santiago Creel Miranda, presidente; vicepresidentes, Karla Yuritzí Almazán Burgos, MORENA; Nohemí Berenice Luna Ayala, PAN; Marcela Guerra Castillo, PRI; secretarios, Brenda Espinoza López, MORENA; Saraí Núñez Cerón, PAN; Fuensanta Guadalupe Guerrero Esquivel, PRI; María del Carmen Pinete Vargas, PVEM; Magdalena del Socorro Núñez Monreal, PT; Jessica María Guadalupe Ortega de la Cruz, MOVIMIENTO CIUDADANO; Olga Luz Espinosa Morales, PRD.

Secretaría General**Secretaría de Servicios Parlamentarios****Gaceta Parlamentaria de la Cámara de Diputados**

Director: Juan Luis Concheiro Bórquez, **Edición:** Casimiro Femat Saldívar, Ricardo Águila Sánchez, Antonio Mariscal Pioquinto.

Apoyo Documental: Dirección General de Proceso Legislativo. **Domicilio:** Avenida Congreso de la Unión, número 66, edificio E, cuarto nivel, Palacio Legislativo de San Lázaro, colonia El Parque, CP 15969. Teléfono: 5036 0000, extensión 54046. **Dirección electrónica:** <http://gaceta.diputados.gob.mx/>