



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CÁMARA DE DIPUTADOS PRESIDENCIA RECIBIDO	
20 MAR 2025	
HORA 11:26	FIRMA
N° REGISTRO +100	N° FOLIOS 17
<i>[Firma]</i>	

La Paz, 20 de marzo de 2025
CITE: CD/LLNS/ N° 010/2024 - 2025

PL-460/24

Señor:
Dip. Omar Al Yabhat Yujra Santos
PRESIDENTE
CÁMARA DE DIPUTADOS
Presente.-

CÁMARA DE DIPUTADO SECRETARÍA GENERAL RECIBIDO	
2256	
21 MAR 2025	
HORA 9:59	FIRMA
N° REGISTRO	N° FOLIOS
<i>[Firma]</i>	

Ref.: PRESENTACIÓN DE PROYECTO DE LEY

De nuestra consideración:

Mediante la presente, tenemos a bien presentar el Proyecto de Ley denominado **"VIAJE SEGURO"**, para fines de consideración y tratamiento al interior de la Cámara de Diputados, en cumplimiento al Reglamento General de la Cámara de Diputados y la Constitución Políticas del Estado.

Sin otro particular, agradeciendo la atención a la presente, saludo a usted,

Atentamente.

[Firma]
Abog. Gabriela V. Ferrel Parrado
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

[Firma]
Laura Luisa Nayar Sosa
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

[Firma]
Zaciana Campora Chávez
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

[Firma]
Janira Román Matijasevic
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

Cc./Archivo
Adj./ Lo indicado





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY
"VIAJE SEGURO"

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A) ANTECEDENTES

En la actualidad, el viaje por carretera (llamado comúnmente "por tierra"), es uno de los cuales en los que las personas nos trasladamos de un punto a otro dentro del territorio boliviano, debido a muchos factores: temas personales; descanso y/o vacaciones; por trabajo; y, en síntesis, debido a una amplia cantidad de factores que generan la importancia de este transporte.

Asimismo, el incremento de estos viajes viene acompañado con una más que considerable cantidad de accidentes de tránsito en las carreteras del país, los cuales afectan a personas y familias, en donde se lamentan víctimas fatales, las cuales aumentan año tras año. Pese a la cantidad de accidentes, se está haciendo muy poco en los puntos neurálgicos de todo esto, que es la prevención y la regulación, las cuales deberían estar de manera conjunta.

Las cifras oficiales dan cuenta de que año tras año, existe un incremento por demás de significativo de hechos lamentables: De acuerdo a las estadísticas proporcionadas por la Empresa de Seguros y Reaseguros Personales UNIVida, entre el 1 de enero y el 30 de noviembre de 2024, en Bolivia se contabilizaron 18.904 accidentes, lo que equivale a un promedio diario de 56 hechos de tránsito, resultando en un total de 11.002 personas afectadas, desglosándose esa cifra en que Santa Cruz tuvo 9.431 casos (49.9% del total), La Paz con 3.788 casos (20%) y Cochabamba con 3.046 (16.1%), entre los más destacados. De estas cifras, se contabilizaron 1.164 personas fallecidas (un 2% más que el año 2023)

Estas cifras tienen dos particularidades, y la primera de ellas es que solamente contiene los accidentes reportados ante los organismos oficiales del Estado; y la segunda particularidad, es que se encuentra inmersa un vehículo que ofrece transporte público interdepartamental (minibús, buses y/o flotas).





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

La Organización Mundial de la Salud (OMS) tiene su nivel de medición sobre los accidentes de tránsito, mediante la "Situación de la seguridad vial en la región de las Américas". En su publicación "Implementación de medidas de seguridad vial prioritarias en América Latina y el Caribe", establece estos principios:

El primer principio supone que las personas son falibles y cometen errores. En consecuencia, lejos de considerarlo una anomalía, el error humano debe ser incorporado dentro de los parámetros de diseño del sistema vial como un punto de partida en todas las iniciativas que tengan un impacto directo o indirecto en la seguridad.

El segundo principio establece que el cuerpo humano tiene una capacidad limitada de tolerar las fuerzas de impacto que ocurren en un choque sin sufrir heridas.

El tercer principio sostiene que la responsabilidad sobre los siniestros y sus consecuencias es compartida. El funcionamiento público (miembros del Gobierno, legisladores, policías), el personal técnico (profesionales del diseño, de ingeniería), el personal de salud (profesionales de medicina, enfermería, paramedicina) y las distintas personas usuarias de la vía pública (por ejemplo, automovilistas, peatones, ciclistas) son corresponsables cada vez que se pierde una vida. En síntesis, la seguridad vial involucra al sector público, al sector privado y a toda la ciudadanía.

El cuarto principio sostiene que el enfoque sobre la seguridad vial debe ser proactivo. Deben superarse los enfoques que intentan remediar los problemas de manera reactiva, es decir, una vez que ocurrieron. Las partes del sistema deben fortalecerse de manera conjunta para que, en caso de que alguna falle, las personas continúen protegidas. Un enfoque proactivo trabaja sobre todas las partes del sistema con el objetivo de generar capas de protección a distintos niveles antes de que los eventos ocurran. Las capas incluyen el factor humano, los mecanismos de protección pasiva y activa de los vehículos, y de la infraestructura vial, las velocidades de operación y los servicios de emergencia.

Finalmente, desde un punto de vista ético, un enfoque basado en la promoción de un sistema seguro considera que las muertes ocurridas en el tránsito son inaceptables".

Dentro de todo lo anterior, la OMS emplea el término "corresponsabilidad", ya que un accidente de tránsito en una carretera no puede ser considerado como hecho aislado, en el que no exista empatía hacia las personas y en el que, como si nada, se cambie la página para esperar al siguiente accidente y que sean computados en las cifras oficiales. Se debe dar preferencia a la vida humana.





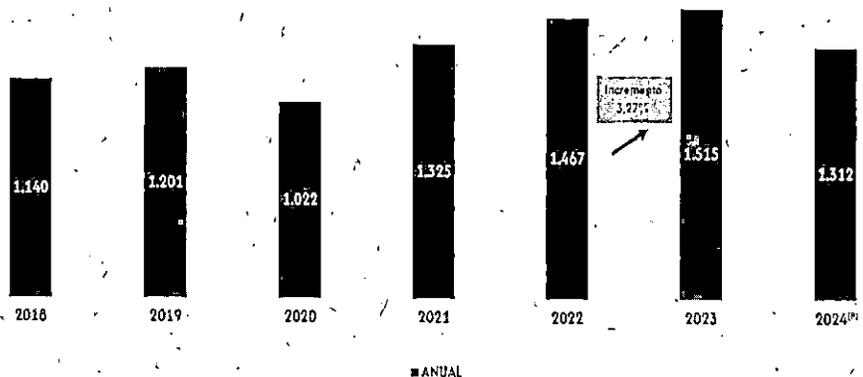
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El medio de transporte interdepartamental terrestre es usado por la mayoría de la población boliviana: de acuerdo a los datos del Ministerio de Gobierno y del Observatorio Boliviano de Seguridad Ciudadana y Lucha Contra las Drogas (OBSCCD), solamente en la gestión 2024, hasta el mes de octubre, un total de 10.889.885 personas fue el flujo de salida de pasajeros en terminales de buses de los nueve departamentos, y diciembre de ese mismo año registró un flujo de 1.293.232 personas que fueron pasajeros de buses y/o flotas.

PERSONAS MUERTAS EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO

El total de personas muertas en la gestión 2023 fue de 1.515. Entre 2022 y 2023, se observó un incremento del 3,27% en la cantidad de personas muertas.

Gráfico N.º 17
BOLIVIA: PERSONAS MUERTAS EN HECHOS Y ACCIDENTES DE TRÁNSITO, POR AÑO, 2018 - 2024^(p)
(En número)



Elaboración: OBSCCD.
Fuente: Policía Boliviana.
(p): Información preliminar actualizada a septiembre 2024.

En Bolivia, realizando la generalización respectiva, el servicio público de transporte interdepartamental no es moderno: existen buses y/o flotas que no cumplen con estándares mínimo de calidad y de seguridad; con conductores (choferes) y ayudantes que no tienen la preparación adecuada para conducir, y menos en primeros auxilios; que en el camino recogen pasajeros violando las reglas de la capacidad de los buses y/o flotas; la cantidad cargada de encomiendas es muy grande, en los mismos buses que transportarán pasajeros, sobresaturando el peso que resiste una flota; los controles son meramente simbólicos; y, con todo esto, cuando ocurren accidentes, se queda en un círculo vicioso del que se repetirán los hechos, tal como sucede en el país, pero en el que no hay cadena de responsabilidades, es decir, no existe una corresponsabilidad.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Ese es parte del panorama que refleja el problema. Dentro de ello, es necesario señalar que se necesitan soluciones reales y efectivas, ya que el servicio de transporte público interdepartamental de personas requiere de una normativa específica que los regule, sin vulnerar las atribuciones constitucionales de las Entidades Territoriales (El nivel central tiene competencia exclusiva sobre las carreteras interdepartamentales, es decir, las que involucran tramos en más de un departamento. Las vías interdepartamentales, es decir, las que se encuentran dentro de un solo departamento, son de competencia exclusiva de cada gobierno departamental autónomo, según el art. 300 de la CPE); asimismo, es necesario darle protección a la vida humana, no solamente con la respectiva legislación, sino con la debida prevención y sanción.

B) JUSTIFICACIÓN

Todo lo descrito precedentemente, es señal de que se debe actuar con acciones y hechos, más que con discursos; todos los esfuerzos para proteger la vida humana en carreteras no serán suficientes si es que no damos el inicio de modernización del país, con la consiguiente responsabilidad de todos, en especial de quienes prestan el servicio de transporte interdepartamental.

Asimismo, es importante indicar que, como se observa en la presente Ley, no se vulneran las competencias y atribuciones de las Entidades Territoriales Autónomas, sino que se sientan las bases de una protección real y efectiva a la vida humana.

C) OBJETO

Bajo el contexto descrito, la presente Ley tiene por objeto el establecer un viaje seguro y la protección de la vida humana en carreteras, generando conciencia y responsabilidad entre todas las personas, naturales y jurídicas, que prestan el servicio de transporte público de personas a nivel interdepartamental.

Asimismo, se establecerá que las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social, y de cumplimiento obligatorio por parte de todas las personas del Estado Plurinacional de Bolivia.



ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

D) MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

D.1. Constitución Política del Estado

El Artículo 7 establece que: *“La soberanía reside en el pueblo boliviano, y se ejerce de forma directa y delegada; de ella emanan, por delegación, las funciones y atribuciones de los órganos del poder público; es inalienable e imprescriptible”*.

El Artículo 9 señala que son fines y funciones esenciales del Estado, además de los que establece la Constitución y la ley: *“2. Garantizar el bienestar, el desarrollo, la seguridad y la protección e igual dignidad de las personas, las naciones, los pueblos y las comunidades, y fomentar el respeto mutuo y el diálogo intracultural, intercultural y plurilingüe”*.

El Artículo 13 dispone: *“I. Los derechos reconocidos por esta Constitución son inviolables, universales, interdependientes, indivisibles y progresivos. El Estado tiene el deber de promoverlos, protegerlos y respetarlos. II. Los derechos que proclama esta Constitución no serán entendidos como negación de otros derechos no enunciados. III. La clasificación de los derechos establecida en esta Constitución no determina jerarquía alguna ni superioridad de unos derechos sobre otros”*.

El Artículo 14 señala: *“I. Todo ser humano tiene personalidad y capacidad jurídica con arreglo a las leyes y goza de los derechos reconocidos por esta Constitución, sin distinción alguna”*.

El Artículo 15 dispone: *“I. Toda persona tiene derecho a la vida y a la integridad física, psicológica y sexual”*.

El Artículo 22 indica que: *“la dignidad y la libertad de la persona son inviolables, y que respetarlas y protegerlas es deber primordial del Estado”*.

El Artículo 23, parágrafo I, *“indica que toda persona tiene derecho a la libertad y seguridad personal”*.

El Artículo 35 indica: *“I. El Estado, en todos sus niveles, protegerá el derecho a la salud, promoviendo políticas públicas orientadas a mejorar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso gratuito de la población a los servicios de salud”*.

El Artículo 298 señala en su parágrafo I que: *“son competencias privativas del nivel central del Estado: 21. Codificación sustantiva y adjetiva en materia civil, familiar, penal, tributaria, laboral, comercial, minería y electoral”*.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Las competencias privativas son aquellas cuya legislación, reglamentación y ejecución no se transfiere ni delega, y están reservadas para el nivel central del Estado, conforme a lo dispuesto por el Artículo 297, párrafo I numeral 1 de la Ley Fundamental.

El Artículo 298 indica claramente en su párrafo II que: *“son competencias exclusivas del nivel central del Estado: 32. Transporte, terrestre, aéreo, fluvial y otros cuando alcance a más de un departamento”*.

Las competencias exclusivas son las que un nivel de gobierno tiene sobre una determinada materia las facultades legislativa, reglamentaria y ejecutiva, pudiendo transferir y delegar estas dos últimas, conforme a lo dispuesto por el Artículo 297, párrafo I numeral 2 de la Ley Fundamental, lo cual avala el desarrollo, contenido y vigencia de la presente Ley.

D.2. Código de Tránsito

Vigente mediante Decreto Ley N° 10135, de 16 de febrero de 1973, fue elevado a rango de Ley mediante Ley N° 3988, de 18 de diciembre de 2008.

Entre sus disposiciones más importantes, se tiene:

“Artículo 1 (APLICACIÓN Y OBJETO). El tránsito por las vías terrestres de la República de Bolivia, abierta a la circulación pública, se regirá por este Código.

Artículo 2 (VÍAS TERRESTRES). A los efectos de la aplicación del Código son vías terrestres: las avenidas, calles, pasajes, autopistas, vías expresas, carreteras, caminos y sendas de circulación pública.

Artículo 3 (DEL SERVICIO). El Servicio Nacional de Tránsito, como organismo integrante de la Policía Nacional, ejecutará y hará cumplir las disposiciones del presente Código”.

D.3. Ley General de Transporte

Vigente por Ley N° 165, de 16 de agosto de 2011, establece en su contenido lo siguiente:

“Artículo 1. (OBJETO). La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos normativos generales técnicos, económicos, sociales y organizacionales del transporte, considerado como un Sistema de Transporte Integral – STI, en sus modalidades aérea, terrestre, ferroviaria y acuática (marítima, fluvial y lacustre) que regirán en todo el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia a fin de contribuir al vivir bien.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

Artículo 3. (NORMAS QUE RIGEN EL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI). El Sistema de Transporte Integral – STI, en todo el Estado Plurinacional de Bolivia, se rige por la Constitución Política del Estado, los Tratados, Convenios e Instrumentos Internacionales, la Ley Marco de Autonomías y Descentralización, la presente Ley, normas sectoriales y otras normas específicas del ordenamiento jurídico del Estado Plurinacional.

Artículo 10. (SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL – STI, ORIENTADO HACIA LOS BENEFICIARIOS).

I. Se deberá proyectar que el Sistema de Transporte Integral – STI, llegue efectivamente a toda la población del país, articulándola al desarrollo social, productivo y comercial.

V. Se deberá reducir al máximo el nivel de accidentabilidad precautelando ante todo la vida humana.

Artículo 60. (FINES DEL SISTEMA DE TRANSPORTE INTEGRAL). Los fines del Sistema de Transporte Integral – STI, son:

3. Seguridad. Es el cumplimiento de las normas regulatorias que permitan preservar la integridad física de la usuaria o el usuario, y de la carga, desarrollando planes y programas de prevención de accidentes, infraestructura vial y de servicios a cargo de las autoridades competentes de los diferentes niveles de gobiernos autonómicos, realizando inspecciones y controles de cumplimiento a cargo de la autoridad de regulación. Debiendo considerar los siguientes aspectos:

a) Establecimiento de parámetros para la implementación de infraestructura y señalización de transporte.

b) Cumplir con los requisitos para obtener la autorización de construcción, operación o servicios en transporte.

c) Cumplir con los requisitos de habilitación correspondiente para ejercer la profesión en cada modalidad de transporte.

d) Control del cumplimiento de las obligaciones concesionales de servicios regulares.

e) Control de los pesos y dimensiones máximos autorizados de las unidades de transporte.

f) Establecimiento de instrumentos de control en cada unidad de transporte.

g) Control de los tiempos de conducción y descanso.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

h) Revisión de condiciones técnicas de las unidades de transporte.

i) Otros de acuerdo a las particularidades de las diferentes modalidades de transporte.

Artículo 87. (PROGRAMAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES). Con el propósito de coadyuvar las políticas de seguridad nacional e internacional en materia de transporte público, los operadores de transporte público y administradores de servicios complementarios, deberán contar con programas preventivos de conformidad a las normas específicas emanadas de las autoridades competentes en cada modalidad de transporte.

Artículo 88. (INVESTIGACIÓN DE LAS CAUSAS DE ACCIDENTES E INCIDENTES).

I. La autoridad competente en cada modalidad de transporte tiene la obligación de investigar los accidentes e incidentes que se produzcan en el territorio boliviano, así como los que ocurran en medios de transporte bolivianos en el extranjero, para determinar sus causas probables y establecer las medidas tendientes a evitar su repetición.

II. Los medios de transporte extranjeros que sufran accidentes en territorio boliviano así como los nacionales que sufran accidentes en territorio extranjero, quedarán sujetos a la investigación técnica prevista en los convenios internacionales”.

D.4. Ley del SOAT

Mediante Ley N° 737, de 21 de septiembre de 2015, se estableció lo siguiente:

Artículo Único.- Se modifica el Artículo 37 de la Ley N° 1883 de 25 de junio de 1998, de Seguros, con el siguiente texto:

“Artículo 37. (ESTABLECIMIENTO DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO - SOAT). Se establece como obligatorio, que todo propietario de vehículo automotor en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia, sea cual fuere su tipo, cuente con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT. Dicho seguro será indisputable, irreversible y su acción será directa contra la entidad aseguradora.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT tiene como objetivo, otorgar una cobertura de gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte o incapacidad total permanente a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor en el territorio del Estado Plurinacional de Bolivia.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

El capital asegurado para gastos médicos, será hasta la suma Bs.24.000.- (Veinticuatro mil 00/100 Bolivianos) por persona afectada por cada evento, sin que exista límite de personas cubiertas. Adicionalmente el capital asegurado para las eventualidades de muerte y/o incapacidad total permanente, será de Bs.22.000.- (Veintidós mil 00/100 Bolivianos) por persona afectada por evento y sin que exista límite de personas cubiertas por el mismo. Estos montos serán revisados por lo menos una vez cada tres (3) años por el Órgano Ejecutivo del nivel central del Estado, pudiendo éste modificar los mismos mediante Decreto Supremo.

La calificación del grado de invalidez, deberá realizarse con el mismo Manual Único de Calificación de Invalidez y Muerte, y normas complementarias.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, será comercializado por entidades aseguradoras que administran Seguros Generales y Seguros de Personas, legalmente establecidas en el país y habilitadas mediante autorización expresa de la Autoridad de Fiscalización y Control de Pensiones y Seguros - APS.

El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT, podrá ser contratado o comercializado a distancia a través de medios electrónicos y teleinformática, utilizando documentos y firmas digitales, los cuales, para que tengan validez jurídica y probatoria, y produzcan todos los efectos previstos por el ordenamiento jurídico, deberán cumplir los requisitos establecidos en la Ley N° 164 de 8 de agosto de 2011, Ley General de Telecomunicaciones, Tecnologías de Información y Comunicación”.

D.5. Código Penal Boliviano

La norma sustantiva penal, que regula las conductas en sociedad y que tipifica los delitos, indica lo siguiente:

“Artículo 210. (CONDUCCIÓN PELIGROSA DE VEHÍCULOS). El que al conducir un vehículo, por inobservancia de las disposiciones de Tránsito o por cualquier otra causa originare o diere lugar a un peligro para la seguridad común, será sancionado con reclusión de seis (6) meses a dos (2) años.

Artículo 261. (HOMICIDIO Y LESIONES GRAVES Y GRAVÍSIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO). El que resulte culpable de la muerte o producción de lesiones graves o gravísimas de una o más personas ocasionadas con un medio de transporte motorizado, será sancionado con





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

reclusión de uno (1) a tres (3) años. Si el hecho se produjera estando el autor bajo la dependencia de alcohol o estupefacientes, la pena será de reclusión de uno (1) a cinco (5) años y se impondrá al autor del hecho, inhabilitación para conducir por un período de uno (1) a cinco (5) años.

En caso de reincidencia se aplicará el máximo de la pena prevista.

Si la muerte o lesiones graves o gravísimas se produjeran como consecuencia de una grave inobservancia de la ley, el código y el reglamento de tránsito que establece los deberes de cuidado del propietario, gerente o administrador de una empresa de transporte, éste será sancionado con reclusión de uno (1) a dos (2) años.

Artículo 262. (OMISIÓN DE SOCORRO). Si en el caso del artículo anterior el autor fugare del lugar del hecho u omitiere detenerse para prestar socorro o asistencia a las víctimas, será sancionado con privación de libertad de uno (1) a cuatro (4) años.

La pena será de privación de libertad de seis (6) meses a dos (2) años, cuando el conductor de otro vehículo no se detuviere a prestar socorro o ayuda al conductor u ocupantes del vehículo accidentado, agravándose la pena en una mitad, si el accidente y la omisión de asistencia se produjeran en lugar deshabitado”.

D.6. Reglamento del SOAT

Mediante Decreto Supremo N° 27295, de 20 de diciembre de 2003, el Presidente constitucional de la República de Bolivia, Carlos D. Mesa Gisbert, reglamenta el artículo 37 de la Ley N° 1883 de Seguros, estableciendo reglamento único del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT).

Entre sus disposiciones elementales este Decreto Supremo estableció:

“ARTÍCULO 2. (ALCANCE DE LA COBERTURA). - El SOAT tiene como objetivo, otorgar una cobertura uniforme y única de gastos médicos por accidentes y la indemnización por muerte o incapacidad total permanente a cualquier persona individual que sufra un accidente provocado por vehículo automotor.

El SOAT es indisputable, de beneficio uniforme, irreversible y su acción será directa e inmediata contra la entidad aseguradora.

ARTÍCULO 4.- (OBLIGATORIEDAD).- Todo vehículo motorizado, público y particular, para transitar por las vías públicas del territorio nacional, debe estar asegurado contra el riesgo





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

de accidentes de tránsito a que se refiere la Ley de Seguros en su Artículo 37 y el presente Reglamento.

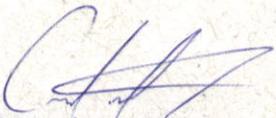
Quedan incluidos en la obligatoriedad de adquirir este seguro:

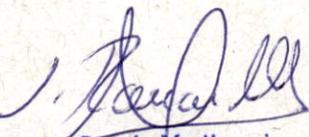
- a. Los vehículos oficiales de los poderes: Legislativo, Ejecutivo y Judicial. Así como de los Gobiernos Municipales, Cortes Electorales y otras entidades públicas del poder central, descentralizadas, autónomas, autárquicas y empresas en las que exista participación estatal.
- b. Vehículos de las Fuerzas Armadas y la Policía Nacional.
- c. Motocicletas y cuadratraks.
- d. Vehículos de la Cruz Roja, organizaciones similares, fundaciones o cualquier otra Organización No Gubernamental.
- e. Los vehículos diplomáticos o vehículos de organizaciones diplomáticas. Sin embargo, al ser el SOAT un seguro mínimo su contratación no los libera de otras obligaciones relativas a seguros, que tengan que cumplir con relación a convenios internacionales”.

Todo el anterior marco jurídico no es suficiente para la protección a la vida humana, ya que es necesario establecer medidas y acciones efectivas a través de una norma jurídica especial como la que se está presentando, la cual tiene como punto central la persona.

Los legisladores, desde nuestras competencias constitucionalmente establecidas, podemos y debemos generar normas que sienten las bases de una sólida institucionalidad, mucho más cuando se hace referencia a la protección de la vida humana en carreteras, un aspecto muy necesario en Bolivia, ya que cada persona tiene familia y seres queridos a su alrededor.


Laura Luisa Nayar Sosa
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Zuciana Campero Chávez
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Lanira Román Matijasevic
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Abog. Gabriela V. Ferrel Parrado
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

PROYECTO DE LEY
"VIAJE SEGURO"

PL-460/24

Por cuanto, la Asamblea Legislativa Plurinacional, ha sancionado la siguiente Ley:

Decreta:

CAPÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. (OBJETO). El objeto de la presente Ley es establecer un viaje seguro y brindar la protección de la vida humana en carreteras, generando conciencia y responsabilidad entre todas las personas, naturales y jurídicas, que prestan el servicio de transporte público de personas a nivel interdepartamental e internacional dentro del territorio nacional.

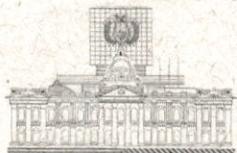
ARTÍCULO 2. (ORDEN PÚBLICO). Las disposiciones de la presente Ley son de orden público, interés social, y cumplimiento obligatorio por parte de todas las personas del Estado Plurinacional de Bolivia.

ARTÍCULO 3. (DERECHOS DE LOS CONDUCTORES O CHOFERES Y LOS AYUDANTES). Los conductores o choferes, y los ayudantes de los vehículos de transporte interdepartamental e internacional llamados buses, flotas, y cualquiera independientemente de su denominación, tienen los siguientes derechos:

- a) A ser capacitados sobre técnicas de primeros auxilios;
- b) A recibir buses y/o flotas en óptimas condiciones;
- c) A recibir sus sueldos y salarios en tiempo y forma.

ARTÍCULO 4. (OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES O CHOFERES Y LOS AYUDANTES).

- a) A transportar personas con calidad, calidez, buen trato y en condiciones acordes al servicio que los usuarios y/o pasajeros contratan.
- b) A conducir en estado físico y mental óptimo, sobrio y respetando las normas de tránsito.
- c) Informar permanentemente a los propietarios sobre el estado de los vehículos que conduce.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

ARTÍCULO 5. (OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS).

Los propietarios de la empresa de transporte público interdepartamental e internacional tienen las siguientes obligaciones hacia los conductores o choferes y ayudantes de los vehículos de transporte interdepartamental e internacional, y, sobre todo, hacia los pasajeros, a fin de que el viaje sea seguro y se proteja la vida humana en carreteras:

- a) A capacitar obligatoriamente en técnicas de primeros auxilios a todo el personal de la Empresa de transporte, incluyendo a conductores o choferes y ayudantes;
- b) A otorgar y poseer buses y/o flotas en óptimas condiciones técnicas para el traslado de personas en los destinos del territorio nacional, realizando los mantenimientos periódicos;
- c) A otorgar cinturones de seguridad en cada asiento para cada pasajero, así como su adecuado funcionamiento;
- d) A pagar a los dependientes, sueldos y salarios en tiempo y forma.

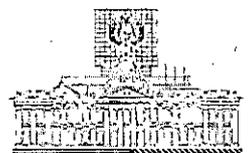
CAPÍTULO II

MEDIDAS DE CONTROL Y PREVENCIÓN.

ARTÍCULO 6. (CONTROL EN LAS TERMINALES DE BUSES). La Policía Boliviana, bajo responsabilidad en caso de omisión, deberá ejercer el control en todas las terminales de buses con salida interdepartamental e internacional antes de cada partida, sobre los siguientes aspectos:

- a) Que el conductor cuente con una licencia de conducir vigente, correspondiente a la Categoría C.
- b) Que el conductor se encuentre en un estado físico y mental óptimo, y que no esté bajo los efectos de bebidas alcohólicas o sustancias controladas.
- c) Que el vehículo esté en perfectas condiciones de funcionamiento.

ARTÍCULO 7. (CONTROL DE ALCOHOLEMIA). I. A los efectos de cumplir con lo dispuesto en el artículo anterior, todos los conductores de buses y sus ayudantes deberán someterse a una prueba de alcoholemia tanto antes de la salida como al momento de la llegada en la terminal de destino.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

II. Para tal fin, la Policía Boliviana deberá establecer un laboratorio de control de alcoholemia en cada terminal del territorio nacional.

ARTÍCULO 8. (DESIGNACIÓN DE PASAJERO VERIFICADOR). I. En todo viaje de transporte interdepartamental e internacional de pasajeros por carretera, la empresa transportista deberá permitir la designación de un pasajero voluntario como Pasajero Verificador, quien tendrá la facultad de supervisar y reportar el estado del conductor, su relevo oportuno y las condiciones generales del vehículo antes y durante el viaje.

II. El Pasajero Verificador podrá verificar:

a) Que el conductor se encuentre en condiciones óptimas para la conducción, sin signos de fatiga, somnolencia, grado alcohólico o intoxicación.

b) Que los relevos de conductores se realicen conforme a la normativa vigente.

III. En caso de detectar irregularidades, el Pasajero Verificador deberá informar de inmediato a las autoridades competentes a través de los canales de denuncia habilitados.

IV. La empresa transportista, el conductor y/o ayudante no podrán impedir, ni obstaculizar la labor del Pasajero Verificador, ni tomar represalias en su contra.

CAPÍTULO III

MEJORAS Y MODERNIZACIÓN DEL TRANSPORTE

ARTÍCULO 9. (SISTEMAS DE MONITOREO Y CONTROL VEHICULAR). I. Todas las unidades de transporte interdepartamental e internacional deberán contar con sistemas de monitoreo que incluyan:

a) GPS para rastreo de ubicación en tiempo real.

b) Cámaras de seguridad en el interior del vehículo.

II. Las empresas deberán garantizar el mantenimiento y funcionamiento de estos sistemas.

III. Se establecerá un sistema de inspección aleatoria para verificar el cumplimiento de esta disposición.





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

CAPÍTULO IV

RESPONSABILIDAD Y SANCIONES PARA AUTORIDADES Y ADMINISTRADORES

ARTÍCULO 10. (SANCIÓN A FUNCIONARIOS PÚBLICOS POR NEGLIGENCIA). I. Los funcionarios encargados de la supervisión en terminales de buses que permitan la salida de vehículos en condiciones inadecuadas serán sancionados administrativamente con:

- a) Suspensión temporal de sus funciones por hasta 60 días en caso de primera falta, sin goce de haberes.
- b) Destitución en caso de reincidencia.

II. En caso de comprobarse corrupción en la emisión de permisos o controles, se procederá a la denuncia ante el Ministerio Público.

ARTÍCULO 11. (RESPONSABILIDAD DE ADMINISTRADORES DE TERMINALES). I. Los administradores de terminales de buses serán responsables de:

- a) Garantizar que ningún bus salga sin cumplir los controles técnicos y de alcoholemia.
- b) Implementar protocolos en caso de detección de irregularidades.

II. El incumplimiento de estas disposiciones será sancionado con multas económicas equivalentes al 5% de los ingresos mensuales de la terminal.

CAPÍTULO V

EDUCACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN EN SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 12. (CAMPAÑAS DE EDUCACIÓN Y PREVENCIÓN VIAL). El Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Salud y Deportes y la Policía Boliviana, desarrollarán programas de educación vial dirigidos a:

- a) Conductores y ayudantes, sobre normas de tránsito y primeros auxilios.
- b) Pasajeros, sobre las denuncias de irregularidades e infracciones de tránsito.

CAPÍTULO VI

COMPENSACIONES Y SEGURO OBLIGATORIO COMPLEMENTARIO

ARTÍCULO 13. (SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL COMPLEMENTARIO). I. Además del SOAT, las empresas de transporte interdepartamental deberán contar con un seguro de responsabilidad civil complementario, con los siguientes parámetros:





ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS

- a) Cobertura mínima de Bs. 70.000 por pasajero en caso de lesiones o fallecimiento.
 - b) Cobertura de gastos médicos adicionales en caso de accidente.
- II. Este seguro será obligatorio y su costo no podrá trasladarse a los pasajeros.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

DISPOSICIÓN TRANSITORIA PRIMERA. El Órgano Ejecutivo, en el plazo máximo de sesenta (60) días hábiles desde la publicación de la presente Ley, realizará la respectiva reglamentación de la presente Ley.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA SEGUNDA. En cuanto a los Reglamentos existentes y vigentes mediante Decreto Supremo, deberán ser adecuados y supeditados a lo dispuesto en esta Ley.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA TERCERA. Una vez cumplido el plazo señalado en la Disposición Transitoria Primera, la Dirección Nacional de Tránsito de la Policía Boliviana realizará una masiva socialización de la presente Ley y de su respectivo Reglamento.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA CUARTA. En el marco de las competencias que correspondan, se deberá coordinar con todas las Entidades Territoriales Autónomas para la implementación efectiva de los controles contemplados en la presente ley.

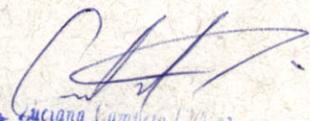
DISPOSICIÓN FINAL

DISPOSICIÓN FINAL ÚNICA. Las disposiciones de la presente Ley entrarán en vigor a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de Bolivia.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA Y ABROGATORIA

ÚNICA. - Se derogan y abrogan todas las disposiciones contrarias a la presente Ley.

Remítase al Órgano Ejecutivo para fines constitucionales.


Luciana Campora
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Laura Luisa Nayar Sosa
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Janira Román Matijasevic
DIPUTADA NACIONAL
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL


Abog. Gabriela V. Ferrel Parrado
DIPUTADA NACIONAL
CÁMARA DE DIPUTADOS
ASAMBLEA LEGISLATIVA PLURINACIONAL

