

Sumário

1	Intróito	01
2	Equipamento e uso obrigatório	02
3	Transportes de crianças	03
4	Deslocamentos com segurança	03
5	As colisões em um acidente	04
5.1	A primeira colisão	04
5.2	A segunda colisão	05
5.3	A terceira colisão	06
6	Considerações finais	07
	Referências bibliográficas	07
	Dados do autor	08

1. Intróito

Atualmente podemos afirmar sem grande chance de errar que os condutores no Brasil sabem da obrigatoriedade do uso do cinto de segurança em todas as vias do território. O conhecimento da obrigatoriedade de uso do cinto de segurança não se traduz na efetividade do uso, pois, talvez, os condutores e passageiros não estejam plenamente convencidos da sua grande utilidade em reduzir a gravidade das lesões em caso de sinistro. O uso do cinto de segurança no banco dianteiro, talvez por causa da fiscalização de trânsito, seja mais utilizado pelos ocupantes do veículo do que daqueles que estão no banco traseiro.

Conscientizar a população para que todos usem o cinto de segurança, tanto nos bancos dianteiros quanto nos traseiros dos veículos, sem a necessidade do uso da força da fiscalização é um desafio que precisa ser enfrentado pelo poder público. O caminho a ser percorrido deve ser, com certeza, mostrar que o cinto em caso de acidentes, muito embora seja um equipamento simples, poderá salvar vidas ou diminuir a severidade das lesões nos ocupantes de veículos.

2. Equipamento e uso obrigatório

Quanto aos aspectos legais, a obrigatoriedade do uso do cinto de segurança estar previsto no art. 65 do CTB: *“É obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional, salvo em situações regulamentadas pelo CONTRAN”*.

Os condutores devem exigir dos passageiros, inclusive os do banco traseiro, o uso do cinto sob pena de ser autuado pelo artigo 167 do CTB o qual estabelece como infração grave o condutor ou passageiro que deixar de utilizar o referido equipamento, estando sujeito a uma penalidade de multa, com 5 (cinco) pontos no prontuário do condutor e medida administrativa de retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada.

Além de seu uso obrigatório, o cinto de segurança é um equipamento obrigatório conforme o art. 105 do CTB, com exceção para os passageiros dos veículos destinados ao transporte de coletivo em percurso, em que seja permitido viajar em pé.

A Resolução n.º 14, CONTRAN, elenca os equipamentos obrigatórios para os veículos em circulação nas vias públicas, estatuiu para os veículos automotores e ônibus elétricos a obrigatoriedade do cinto de segurança para todos os ocupantes do veículo, com exceção:

- a)** para passageiros, nos ônibus e microônibus produzidos até 1º de janeiro de 1999;
- b)** até 1º de janeiro de 1999, para condutores e tripulantes, nos ônibus e microônibus;
- c)** para os veículos destinados ao transporte de passageiros, em percurso que seja permitido viajar em pé.

Conduzir o veículo sem a existência do equipamento obrigatório ou estando este ineficiente ou inoperante é uma infração de natureza grave, tendo a multa como penalidade e medida administrativa a retenção do veículo para a regularização, conforme inciso IX do artigo 230 do CTB.

Outro aspecto relevante é aos requisitos mínimos para a instalação do cinto de segurança. A Resolução nº 48, CONTRAN, indica os requisitos mínimos para sua instalação, especificação e procedimentos para ensaios. A pré-citada resolução estabelece, ainda, que o cinto de segurança deverá atender a norma NBR 7337.

3. Transportes de crianças

A Resolução CONTRAN n.º 277, de 27 de maio de 2008, dispõe sobre o transporte de menores de 10 (dez anos), disciplinando que estes deverão ser transportados no banco traseiro usando individualmente cinto de segurança ou sistema de retenção equivalente, conforme especificações estabelecidas em seu anexo.

A mesma resolução, excepcionalmente, permite que crianças de maior estatura sejam transportadas nos bancos dianteiros, bem como nas situações em que os veículos sejam dotados exclusivamente de bancos dianteiros, devendo ser observadas as normas de segurança.

O condutor que transportar criança desrespeitando regras estabelecidas na resolução 277/2008, cometerá infração prevista no art. 168 do CTB o qual prevê

“Art. 168. Transportar crianças em veículo automotor sem observância das normas de segurança especiais estabelecidas neste Código: Infração - gravíssima; Penalidade - multa; Medida administrativa - retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada”.

4. Deslocamentos com segurança

Com as reportadas disposições, a legislação de trânsito buscou assegurar aos usuários da via, condutor ou passageiro, garantias para que possam deslocar com segurança, e, sobrevivendo um acidente, o cinto de segurança possa propiciar condições para evitar a ocorrência de lesões mais

graves, provocadas pela chamada segunda colisão, em que a pessoa sofre um impacto interno no veículo ou é arremessada para fora do mesmo, tudo em decorrência da primeira colisão.

Sob o aspecto legal não paira dúvidas da obrigatoriedade do cinto de segurança, no entanto quanto a sua finalidade e eficiência algumas pessoas se posicionam para sua não utilização. Elas argumentam que o cinto é incômodo podendo “atrapalhar” especialmente nos casos de incêndio do veículo ou nos casos de quedas em rios. Isto é uma inverdade, o apoio nestes argumentos é frágil, pois o uso do cinto nestas ocasiões em nada atrapalha, muito pelo contrário, ele vai permitir que não ocorram outras colisões envolvendo os ocupantes do veículo.

5. As colisões em um acidente

Sabe-se que o veículo ao se envolver em acidente os ocupantes do veículo poderão se envolver em até três colisões.

Faz-se necessário esclarecer que ao falarmos colisão, estamos ampliando o seu conceito, estamos nos referindo a qualquer embate que possa ocasionar em decorrência dos acidentes de trânsito, nos afastando dos tipos de acidentes que são choque, tombamento, abalroamento, etc.

Agora podemos voltar a dizer que um acidente poderá ocasionar em até três colisões, que veremos a seguir.

5.1. A primeira colisão

A primeira colisão consiste no impacto do veículo com outro objeto que pode ser outro veículo, um muro, uma queda em precipício, um poste, etc.

Nesta colisão poderão ocorrer avarias no veículo envolvido, como pára-choque, capô, pára-brisa, etc. Nesta só ocorrem danos materiais relacionada aos veículos envolvidos, exceto se for atropelamento onde poderá ocorrer dano ao veículo e ao atropelado, seja ele pessoa ou animal.

Sem querer criar polêmicas, normalmente a primeira colisão é aquela que preocupa mais alguns proprietários dos veículos devido as avarias ocasionadas nos veículos.

5.2. A segunda colisão

A segunda colisão ocorre o choque dos ocupantes do veículo com as partes internas do veículo. Que poderá ser agravada se os ocupantes dos veículos não estiverem usando o cinto de segurança, pois a tendência dos corpos é continuar com a velocidade que estavam no momento da primeira colisão, havendo neste momento uma rápida desaceleração destes corpos fazendo chocar-se contra o interior do veículo que estão ocupando.

Waldyr de Abreu (1989) em sua obra *Direção defensiva integral* ensina com muita propriedade que o cinto de segurança é uma medida para evitar ou reduzir lesões, vejamos:

*“O cinto de segurança está aí como a medida mais efetiva de proteção pessoal adotada para evitar ou reduzir as lesões em acidentes de trânsito e também a mais barata. Facilmente **exclui ou atenua a terrível segunda colisão**. Isto é, o choque do motorista ou passageiros do veículo contra os pontos duros ou cortantes no seu interior, ou o arremesso das pessoas à rua, aumentando a probabilidade de conseqüências piores” (p.47) (Grifamos).*

Marcos R. Oriqui em sua obra *Dirija legal – Pratique direção preventiva* explica com muita clareza que em um acidente os corpos são arremessados contra as partes internas do veículo, vejamos:

“Numa eventual, mas possível desaceleração devido a um choque, os corpos são arremessados contra as partes internas do veículo, ou ejetados, se expondo a riscos incalculáveis de atropelamento, ou de se chocarem contra algo muito resistente, que poderia ser uma pedra, um

muro ou um poste. É muito alto, portanto, o potencial de fatalidade nesses casos” (p. 126).

Assim fica evidente que na segunda colisão os ocupantes dos veículos envolvidos, caso não estejam usando o cinto de segurança, podem sofrer grande parte das lesões, pois seus corpos são projetados ou arremessados para as partes internas dos veículos ou para fora dele.

5.3. A terceira colisão

A terceira colisão ocorre, após a primeira e a segunda colisão. São decorrentes dos impactos dos órgãos internos dos ocupantes dos veículos contra a sua estrutura óssea, ocasionando rupturas de órgãos e por conseqüências hemorragia interna que poderá ser muito perigosa.

Luiz Cotti, no sítio da ABETRAN, resume muito bem sobre as três colisões, vejamos:

*“Os testes de colisão (crash test) realizados pelas indústrias automobilísticas em centros de experimentação e segurança viária, onde veículos e bonecos (dummies) são monitorados por uma infinidade de dispositivos e sensores, comprovam que a primeira colisão resulta do choque do veículo contra outro veículo ou objeto, e faz com que em frações de segundo a velocidade do veículo caia para 0 km/h. Porém, uma **segunda colisão** ocorre quando os corpos dos ocupantes, que continuam na mesma velocidade inicial do veículo, colidem com as partes internas do veículo e/ou contra o dispositivo de retenção (cinto de segurança ou cadeirinha para crianças). É nesta segunda colisão que ocorre a maioria das lesões sofridas pelos ocupantes do veículo. A **terceira colisão** ocorre entre os órgãos internos dos ocupantes e a estrutura interna de seus próprios corpos sendo a maior responsável pelas rupturas de órgão e conseqüentes hemorragias internas”*

6. Considerações finais

Conclui-se, portanto, que: **a)** o uso do cinto de segurança, como regra geral, é obrigatório para o condutor e passageiro em todas as vias do território nacional; **b)** o condutor que for flagrado transportando pessoas sem utilizar o cinto poderá ser autuado com infração de natureza grave, prevista no art. 167 do CTB, que prevê penalidade de multa e medida administrativa de retenção do veículo até colocação do cinto pelo infrator; **c)** Caso esteja transportando criança desrespeitando regras estabelecidas na resolução 277/2008, cometerá infração de natureza gravíssima prevista no art. 168 do CTB, com penalidade de *multa e Medida administrativa de retenção do veículo até que a irregularidade seja sanada*; **d)** Se o condutor estiver trafegando com o veículo que exista o cinto de segurança ou estando este ineficiente ou inoperante, poderá ser autuado com infração de natureza grave, com penalidade de multa e medida administrativa de retenção do veículo para a regularização, conforme inciso IX do artigo 230 do CTB.

Independente dos dispositivos legais pertinentes, o condutor e passageiro devem lembrar que o uso adequado do cinto de segurança, em caso de um acidente, poderá evitar as conseqüências nefastas da segunda e da terceira colisão, podendo ser um divisor entre viver ou morrer.

Bibliografia

ABREU, Waldir de. **Código de Trânsito Brasileiro: infrações administrativas, crimes de trânsito e questões fundamentais**. Editora Saraiva, São Paulo, 1998.

_____. **Direção Defensiva Integral: A segurança ao seu alcance**. 2ª edição, revista, atualizada e ampliada. Editora Interciência, Rio de Janeiro, 1989.

_____. **Trânsito: Como policial e ser policiado**. Livraria José Olympio Editora, Rio de Janeiro, 1979.

COTTI, Luiz Roberto M. C.. Ufa! Quase!. **ABETRANS**, Brasília, DF, Não consta data de publicação. Disponível em: <<http://www.abetrans.org.br/informacao/index.php?C=129&PHPSESSID=9d2b54f0380085ba18ed37d12dfa0b07>>. Acesso em: 12 jul 2008.

LAZZARI, Carlos Flores e WITTER, Ilton da Rosa. **Nova Coletânea de Legislação de Trânsito**. 20ª edição, Editora Sagra Luzzatto, Porto Alegre, 2002.

ORIQUI, Marcos R. **Dirija Legal: Pratique Direção Defensiva, Invista em Sua Qualidade de Vida**. Editora Saraiva, São Paulo, 1998.

PINHEIRO, Geraldo de Faria Lemos e RIBEIRO, Dorival. **Código de Trânsito Brasileiro Interpretado**. Editora Saraiva, São Paulo, 1998.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao Código de Trânsito Brasileiro**. 4ª edição, Editora: Revista dos Tribunais, São Paulo, 2000.

SENAI-SP, DMD, **Direção defensiva** (Defensive driving). Trad. Senai-RJ. 2ª Ed., São Paulo, 1988.

Artigo atualizado em 02 de dezembro de 2009

WILSON DE BARROS SANTOS. Diretor Geral do Instituto Trânsito Brasil - ITB, Professor universitário, Advogado militante na região do Recife (PE), Bacharel em Ciências Econômicas e Tecnólogo em Trânsito. Cursos de pós-graduação Lato Sensu em Direito Processual Civil (2003) e Direito Civil (2003) pela Universidade Luterana do Brasil (ULBRA). Ten. Cel. Reserva da PMRO. Especialista em Trânsito pela Polícia Militar de São Paulo – SP (1990) e pela Polícia Militar do Distrito Federal (1997). Autor dos livros: 1) ABC da municipalização do trânsito; 2) A responsabilidade do município pelo trânsito seguro: Doutrina e jurisprudência; 3) Meus Direitos no trânsito: A teoria na prática; e 4) Conversando sobre ética e Direito. wilson@transitobrasil.org. Escritório: Fones: (0 xx 81 3066 0339) Celular TIM (0 xx 81 9945 4497).