



CONVENCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL



CIRCULACIÓN VIAL (1968)



SEÑALIZACIÓN VIAL (1968)



REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS (1958 and 1998)



INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (1997)



MERCANCÍAS PELIGROSAS (1957)



TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (1970)

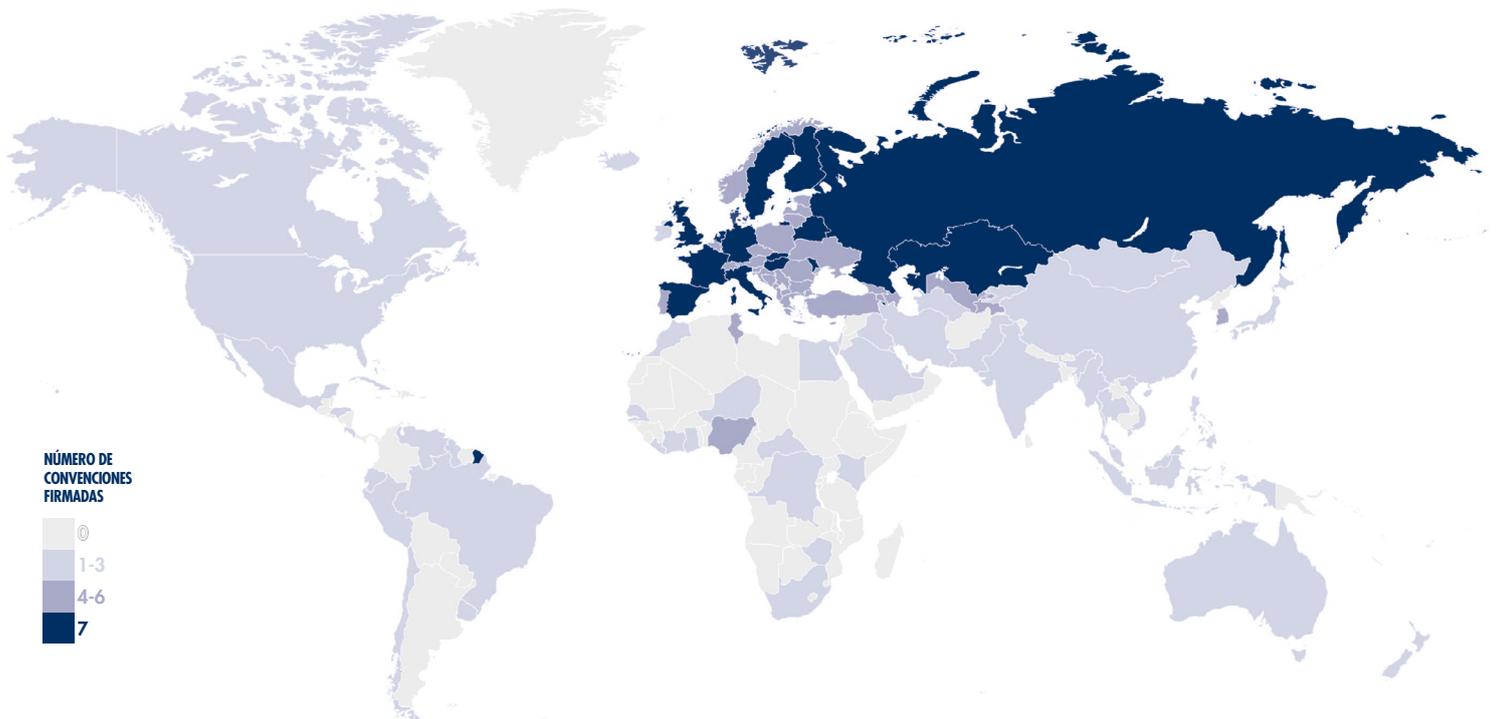
CONVENCIONES DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

ESTADO DE LAS PARTES CONTRATANTES

Existen 59 instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en el ámbito del transporte terrestre que son administrados por la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE). De las 59 convenciones, siete instrumentos se consideran prioritarios en seguridad vial para la adhesión:

- 1 Convención de 1968 sobre la circulación vial
- 2 Convención de 1968 sobre la señalización vial
- 3 Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas
- 4 Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas
- 5 Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas
- 6 Acuerdo de 1957 relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)
- 7 Acuerdo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)

Las convenciones sirven de base para que los estados establezcan marcos jurídicos nacionales que prevengan las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. La gobernanza de la seguridad vial se basa, ante todo, en la voluntad política de crear y llevar a cabo una estrategia y un programa nacionales. En las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas relativas al «mejoramiento de la seguridad vial en el mundo» se invita a todos los Estados miembros a que se adhieran a las convenciones y acuerdos.



RESUMEN: SIETE CONVENCIONES PRIORITARIAS DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

1. Convención de 1968 sobre la circulación vial

La Convención de 1968 establece normas sobre todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial y sirve de referencia para la legislación nacional. Describe todos los comportamientos de los usuarios de la vía pública, por ejemplo, qué deben hacer los conductores y los peatones en los cruces e intersecciones. Promueve un comportamiento seguro por parte de los usuarios de la carretera.

2. Convención de 1968 sobre la señalización vial

La Convención establece más de 250 señales, símbolos y marcas viales acordadas en común. Asimismo, clasifica las señales viales en tres categorías (de advertencia de peligro, regulatorias e informativas), define cada una de ellas y ofrece su descripción física para garantizar su visibilidad y legibilidad. Se centra en una infraestructura segura que contribuya a una movilidad más segura.

3. Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas

El Acuerdo constituye el marco jurídico para la adopción de reglamentos armonizados de las Naciones Unidas para todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados, específicamente en relación con cuestiones de seguridad y medio ambiente. Abarca más de 140 reglamentos de las Naciones Unidas (como los relativos al casco, frenos, neumáticos, cinturones de seguridad). Las piezas y equipos que hayan sido homologados de conformidad con estos requisitos de seguridad exigentes llevarán la marca E, un símbolo importante para la industria y los consumidores. Mejora la seguridad y la eficacia medioambiental, facilita el tráfico internacional por carretera y elimina los obstáculos técnicos al comercio internacional. También fomenta vehículos seguros y respetuosos con el medio ambiente.

4. Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas

El Acuerdo establece el marco jurídico para la inspección de los vehículos de ruedas y para el reconocimiento recíproco de los certificados de inspección para la circulación transfronteriza de vehículos por carretera. Sus normas abarcan el comportamiento ambiental y la seguridad de los vehículos en uso. El acuerdo promueve que los vehículos sean seguros y respetuosos con el medio ambiente durante toda su vida útil.

5. Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a sus equipos y piezas

El Acuerdo sirve de marco para el desarrollo de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y eficacia medioambiental aplicables a los vehículos, entre ellos, el control electrónico de estabilidad, el impacto lateral de poste y el procedimiento de medición de las emisiones. Se añaden nuevos reglamentos a medida que sean necesarios a fin de adaptarse a los avances en materia de seguridad.

6. Acuerdo de 1957 relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR)

Este Acuerdo y sus Anexos, que se actualizan cada dos años (versión más reciente ADR 2019), describen el nivel más elevado de seguridad, aceptable para todas las Partes Contratantes, a la hora de permitir el transporte de mercancías peligrosas por carretera en sus territorios, teniendo en cuenta debidamente las consideraciones relativas a los beneficios coste-seguridad. Define las mercancías peligrosas que pueden ser transportadas a escala internacional, así como las condiciones de transporte, y establece los requisitos relativos a la formación de los conductores y a la fabricación de los vehículos. Con equipos y vehículos de transporte ya probados, certificados y sometidos a inspecciones periódicas, con conductores debidamente formados y con un sistema eficiente de comunicación de riesgos para responder a situaciones de emergencia, logramos operaciones de transporte por carretera más seguras.

7. Acuerdo europeo de 1970 sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR)

El Acuerdo regula los tiempos de conducción y descanso de los conductores profesionales. Define los aparatos de control que se utilizan para controlar esos periodos y fija los requisitos técnicos relativos a su construcción, instalación e inspección. Asimismo, el Acuerdo establece requisitos para comprobar el tiempo de conducción por parte de las autoridades competentes. Al regular los tiempos de conducción y descanso de los conductores de vehículos comerciales que efectúen transportes internacionales, el Acuerdo contribuye a prevenir los accidentes de tráfico causados por conducir un número excesivo de horas y también crea un marco de igualdad en la industria del transporte por carretera al promover la "competencia justa". Este Acuerdo entra en vigor 180 días después del depósito del instrumento de adhesión. El período de tiempo comprendido entre la adhesión y la entrada en vigor tiene por objeto permitir a los gobiernos que preparen su puesta en marcha. Por lo general, una vez que el tratado entra en vigor en un país no es posible invocar el derecho nacional como motivo para su no aplicación, a menos que la Convención contemple específicamente la aplicación progresiva o periodos transitorios tras la entrada en vigor.

LO QUE DEBEMOS LOGRAR

El rápido aumento del número de vehículos y usuarios de las carreteras, así como un mayor grado de actividad comercial, de globalización y de urbanización, junto con las impactantes tasas mundiales de lesiones causadas por accidentes de tráfico, subrayan la necesidad fundamental de promover activamente la seguridad vial en todo el mundo. Nunca antes el transporte, la movilidad y el desarrollo sostenibles habían guardado tal relación de vinculación e interdependencia, lo cual también se refleja en los Objetivos de desarrollo sostenible (ODS) 3.6 y 11.2. La sostenibilidad debe ir acompañada de la seguridad, que depende de la aplicación de normas acordadas a escala internacional, de la armonización de la respuesta mundial y de la creación de una cultura de la seguridad a todos los niveles, más allá de todas las fronteras, con una mayor voluntad política y con la gobernanza como elemento central.

Los logros no solo consisten en la mera reducción de la accidentalidad vial, sino en valorar la vida al más alto nivel. Cada individuo de nuestro planeta merece vivir una vida segura, saludable y próspera.

INCORPORACIÓN COMO PARTE CONTRATANTE

Todas las convenciones mencionadas anteriormente han entrado en vigor, pero permanecen abiertas a todos los Estados miembros de las Naciones Unidas que deseen incorporarse como Parte Contratante, para lo cual deberán remitir «un instrumento de ratificación o adhesión» al Secretario General de las Naciones Unidas. Por lo general, la incorporación como Parte Contratante de una Convención tras su entrada en vigor exige la adhesión a la misma, mientras que a los Estados signatarios se les exige la ratificación.

Un instrumento de adhesión es un documento jurídico (véase el modelo de instrumento incluido en la página 4), que debe firmarse y remitirse al Secretario General de las Naciones Unidas a través de las Misiones Permanentes ante las Naciones Unidas en Nueva York. En la práctica, la Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos, ubicada en la sede de la ONU en Nueva York recibirá, revisará y aceptará en depósito el instrumento de adhesión. Únicamente podrá firmar el instrumento de adhesión el Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno o el Ministro de Asuntos Exteriores. La incorporación como Parte Contratante de estas convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial no conlleva ninguna obligación financiera o cuota.

Con anterioridad a la firma y depósito del instrumento de adhesión por parte del Jefe de Estado, el Jefe de Gobierno o el Ministro de Asuntos Exteriores, generalmente se siguen procedimientos internos de carácter constitucional para que el Estado adopte una decisión formal a fin de incorporarse como Parte Contratante de una Convención. Esto, en algunos casos, significa que el Parlamento debe estar de acuerdo o que el Tribunal Constitucional del país debe examinar el tratado en cuestión para confirmar que el instrumento en cuestión no contiene disposiciones contrarias a la Constitución (revisión judicial). En otros casos, es necesaria la aprobación de distintos consejos u otras instituciones del gobierno antes de que pueda remitirse el instrumento de adhesión. La experiencia demuestra que a menudo las autoridades nacionales involucradas encuentran efectivo:

- a. Traducir el instrumento jurídico a su lengua nacional;
- b. Realizar y presentar un análisis de coste-beneficio, en el que se indiquen los recursos (económicos o humanos) necesarios para la ejecución (por ejemplo, capacitación, nombramiento de autoridades certificadoras u organismos de ejecución);
- c. Determinar una lista de las reformas jurídicas nacionales que sean necesarias;
- d. Consultar a los representantes de la industria y de la sociedad civil para garantizar la plena transparencia y la seguridad jurídica para todo aquel que se vea afectado por la nueva normativa.

Una vez depositados los instrumentos de adhesión a estas convenciones, su entrada en vigor tendrá lugar transcurrido el periodo de tiempo designado. Como referencia, las dos convenciones de 1968 entran en vigor 12 meses después del depósito del instrumento; el Acuerdo ADR entra en vigor solo 30 días después del depósito del instrumento, con plazos de tiempo más largos previstos para la entrada en vigor de los Anexos técnicos; los acuerdos de 1958, 1997 y 1998 estipulan un plazo de sesenta días entre la adhesión y la entrada en vigor. El periodo de tiempo comprendido entre la adhesión y la entrada en vigor tiene por objeto permitir a los gobiernos que preparen su puesta en marcha. A menos que la Convención contemple específicamente la aplicación progresiva o periodos transitorios tras la entrada en vigor, por lo general, una vez que el tratado entra en vigor en un país no es posible invocar el derecho nacional como motivo para su no aplicación.

La Sección de Tratados de la Oficina de Asuntos Jurídicos de la ONU, situada en la sede de la ONU en Nueva York, será la encargada de desempeñar las funciones de depositario del Secretario General. Para más información, remítase al Manual de Tratados:

https://treaties.un.org/Pages/Resource.aspx?path=Publication/TH/Page1_en.xml

El Comité de Transportes Interiores de la CEPE, su Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP. 29), su Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial, actualmente denominado Foro Mundial para la Seguridad Vial (WP. 1), o su Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas (WP. 15) pueden facilitar la adhesión y puesta en marcha al ofrecer asesoramiento y formación.

Por más información: <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

ANEXO 5 - MODELO DE INSTRUMENTO DE ADHESIÓN

(Deberá llevar la firma del Jefe de Estado, del Jefe de Gobierno o del Ministro de Asuntos Exteriores)

ADHESIÓN

CONSIDERANDO QUE el/la [título del tratado, convención, acuerdo, etc.] fue [concertado/a, aprobado/a, abierto/a a la firma, etc.] en [lugar] el [fecha],

AHORA, POR TANTO, YO, [nombre y título del Jefe de Estado, del Jefe de Gobierno o del Ministro de Relaciones Exteriores] declaro que el Gobierno de [nombre del Estado], habiendo examinado dicho/a [tratado, convención, acuerdo, etc.], se adhiere a él/ella y se compromete a cumplir fielmente sus disposiciones.

EN FE DE LO CUAL, he firmado este instrumento de adhesión en [lugar] el [fecha],

[Firma]

ESTADO DE LA ADHESIÓN

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Afganistán							
Albania							
Alemania							
Andorra							
Angola							
Antigua y Barbuda							
Arabia Saudí							
Argelia							
Argentina							
Armenia							
Australia							
Austria							
Azerbaiyán							
Bahamas							
Bahrein							
Bangladesh							
Barbados							
Bélgica							
Belice							
Benín							
Bielorrusia							
Bolivia							
Bosnia y Herzegovina							
Botswana							
Brasil							
Brunéi Darussalam							

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Bulgaria							
Burkina Faso							
Burundi							
Bután							
Cabo Verde							
Camboya							
Camerún							
Canadá							
Catar							
Chad							
Chile							
China							
Chipre							
Colombia							
Comoras							
Congo							
Costa de Marfil							
Costa Rica							
Croacia							
Cuba							
Dinamarca							
Dominica							
Ecuador							
Egipto							
El Salvador							
Emiratos Árabes Unidos							

Ratificación, membresía, firma final
 Firma

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Eritrea							
Eslovaquia	■	■	■	■	■	■	■
Eslovenia	■	■	■	■	■	■	■
España	■	■	■	■	■	■	■
Estados Federados de Micronesia							
Estados Unidos de América					■		
Estonia	■	■	■	■	■	■	■
Esuatini							
Etiopía							
Federación Rusa	■	■	■	■	■	■	■
Filipinas	■	■					
Finlandia	■	■	■	■	■	■	■
Fiyi							
Francia	■	■	■	■	■	■	■
Gabón							
Gambia							
Georgia	■	■	■	■		■	■
Ghana	■	■					
Granada							
Grecia	■	■	■	■	■	■	■
Guatemala							
Guayana	■	■					
Guinea							
Guinea Bissau							

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Guinea Ecuatorial							
Haití							
Honduras	■						
Hungría	■	■	■	■	■	■	■
India		■			■		
Indonesia	■	■					
Irán	■	■					
Iraq	■	■					
Irlanda			■	■		■	
Islandia						■	■
Islas Marshall							
Islas Salomón							
Israel	■						
Italia	■	■	■	■	■	■	■
Jamaica							
Japón			■		■		
Jordania							
Kazajstán	■	■	■	■	■	■	■
Kenia	■						
Kirguistán	■	■					
Kiribati							
Kuwait	■	■					
Lesoto							
Letonia	■	■	■			■	■
Líbano							
Liberia	■	■					
Libia							

■ Ratificación, membresía, firma final ■ Firma

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Liechtenstein							
Lituania							
Luxemburgo							
Macedonia del Norte							
Madagascar							
Malasia							
Malawi							
Maldivas							
Malí							
Malta							
Marruecos							
Mauricio							
Mauritania							
México							
Mónaco							
Mongolia							
Montenegro							
Mozambique							
Myanmar							
Namibia							
Nauru							
Nepal							
Nicaragua							
Níger							
Nigeria							
Noruega							

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Nueva Zelanda							
Omán							
Países Bajos							
Pakistán							
Palaos							
Palestina							
Panamá							
Papúa Nueva Guinea							
Paraguay							
Perú							
Polonia							
Portugal							
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte							
República Árabe Siria							
República Centrafricana							
República Checa							
República de Corea							
República de Moldavia							
República Democrática del Congo							
República Democrática Popular Lao							

 Ratificación, membresía, firma final
  Firma

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
República Dominicana							
República Popular Democrática de Corea							
República Unida de Tanzania							
Ruanda							
Rumanía							
Samoa							
San Cristóbal y Nieves							
San Marino							
San Vicente y las Granadinas							
Santa Lucía							
Santa Sede							
Santo Tomé y Príncipe							
Senegal							
Serbia							
Seychelles							
Sierra Leona							
Singapur							
Somalia							
Sri Lanka							
Sudáfrica							
Sudán							
Sudán del Sur							

	CIRCULACIÓN VIAL, 1968	SEÑALIZACIÓN VIAL, 1968	REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS, 1958	INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS, 1997	REGLAMENTOS MUNDIALES SOBRE VEHÍCULOS, 1998	MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA (ADR), 1957	TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS (AETR), 1970
Suecia							
Suiza							
Surinam							
Tailandia							
Tayikistán							
Timor Oriental							
Togo							
Tonga							
Trinidad y Tobago							
Túnez							
Turkmenistán							
Turquía							
Tuvalu							
Ucrania							
Uganda							
Unión Europea						*	
Uruguay							
Uzbekistán							
Vanuatu							
Venezuela							
Vietnam							
Yemen							
Yibuti							
Zambia							
Zimbabue							

 Ratificación, membresía, firma final
  Firma

* La Unión Europea exige a sus Estados miembros que apliquen los requisitos establecidos en los Anexos A y B del Acuerdo ADR al tráfico nacional (Directiva 2008/68/CE).

VENTAJAS DE LAS PARTES CONTRATANTES

■ AÑO - CONVENCIÓN/ACUERDO



1968 CIRCULACIÓN VIAL

■ VENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN

La Convención es la base del pilar "Usuarios seguros", que establece las normas relativas a todos los aspectos de la circulación y la seguridad vial que deben seguir todos los conductores y peatones en países de todo el mundo. Proporciona los requerimientos técnicos que deben cumplir los vehículos para su registro; las condiciones que deben cumplir para ser admitidos en tráfico internacional; y para la emisión de un permiso de circulación sólo cuando se haya comprobado que el conductor posee los conocimientos y habilidades necesarias para conducir una determinada categoría de vehículos.

La adhesión brinda la oportunidad de aplicar las buenas prácticas y la experiencia acumulada por la Convención para hacer más segura la circulación vial. Los beneficios de la adhesión también incluyen la facilitación de la circulación vial a nivel internacional y el incremento de la seguridad vial mediante la adopción de normas uniformes de tráfico. La aplicación de esta convención ayuda a prevenir de manera eficaz los accidentes de tráfico y favorece el aumento del comercio internacional y el turismo.

La adhesión ofrece no sólo la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas a la Convención sino también el acceso a una red mundial de expertos.

■ PLATAFORMA INTERGUBERNAMENTAL

Acerca del WP.1

El Foro mundial de seguridad vial (WP.1) de la CEPE es el principal órgano de coordinación en lo que se refiere a seguridad vial, junto con las convenciones sobre la circulación y señalización vial. En cooperación con otros grupos de trabajo, desarrolla y actualiza las convenciones sobre circulación y señalización vial y otros instrumentos jurídicos pertinentes. Proporciona una plataforma integral para la cooperación que favorece además el intercambio de información y buenas prácticas.

Las recomendaciones de las "mejores" prácticas se seleccionan luego mediante elaboración.

Participación en el WP.1

El WP.1 está abierto a todos los estados miembros de las Naciones Unidas, las organizaciones no gubernamentales reconocidas como entidades consultivas por el Consejo Económico y Social (ECOSOC) y, previa invitación de la secretaría, las no reconocidas como tales por el ECOSOC.

El WP.1 se reúne dos veces al año, normalmente en mayo y en septiembre. Puede obtenerse información adicional acerca del proceso de invitación o de cualquier otra cuestión a través del enlace [contact us](#)[1].

Toda la información relativa a las reuniones del WP.1 (programa, orden del día, documentación e informes) está disponible en el sitio web de la CEPE, de forma gratuita y en libre acceso.



1968 SEÑALIZACIÓN VIAL

La presente Convención compromete a las Partes Contratantes a aceptar su elaborado sistema de señalización vial, señales luminosas y símbolos y marcas viales. La puesta en práctica de la Convención permite utilizar señalizaciones y símbolos de alta calidad que permiten evitar malentendidos y distracciones durante la conducción. Asegura igualmente la colocación correcta de los símbolos y el uso de inscripciones en los mismos.

La facilitación del tráfico internacional y el aumento de la seguridad vial mediante la adopción de una señalización vial, símbolos y marcas viales normalizados y de eficacia demostrada en los países con los mejores resultados en seguridad vial, se cuentan entre las ventajas de la adhesión a esta convención.

La adhesión ofrece no sólo la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas a la Convención sino también el acceso a una red mundial de expertos.

[1] <https://www.unece.org/trans/roadsafe/contactus.html>

VENTAJAS DE LAS PARTES CONTRATANTES

■ AÑO - CONVENCIÓN/ACUERDO



1970 TRABAJO DE TRIPULACIONES DE VEHÍCULOS

■ VENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN

El presente Acuerdo tiene como objetivo evitar que los conductores y tripulaciones de vehículos comerciales que se dedican al transporte internacional por carretera conduzcan horas excesivas, mediante la regulación de los períodos de trabajo y descanso de los conductores de camiones, autobuses y autocares.

Los beneficios de la adhesión incluyen el de unirse a un sistema bien establecido donde los tiempos de conducción y los períodos de descanso de los conductores profesionales están regulados y monitoreados para evitar accidentes graves causados por camiones y autobuses.

El Acuerdo salva vidas al evitar que los conductores profesionales de vehículos comerciales conduzcan horas excesivas y se sientan fatigados.

■ PLATAFORMA INTERGUBERNAMENTAL

Acerca del SC.1

El Grupo de trabajo sobre transporte por carretera (SC.1) de la CEPE promueve el desarrollo y la facilitación del transporte internacional por carretera —de mercancías y pasajeros— armonizando y simplificando sus normas y requisitos del transporte mediante el desarrollo y la actualización de instrumentos legales internacionales, recomendaciones no vinculantes y mejores prácticas para el transporte internacional por carretera, y supervisando el trabajo del Grupo de Expertos en AETR.

Participación en el SC.1

La participación en el SC.1 y el Grupo de Expertos en AETR está abierta a todos los estados miembros de la Comisión Económica para Europa (CEPE), a los Estados que no son miembros de la CEPE, previa invitación de la secretaría o a petición de estos, y a las ONG reconocidas como entidades consultivas por ECOSOC, por invitación de la secretaría.

El SC.1 se reúne una vez al año en octubre. El grupo de expertos en AETR se reúne tres veces al año, normalmente en febrero, junio y octubre.

Puede obtenerse información adicional acerca del proceso de invitación o de cualquier otra cuestión a través del enlace [contact us](#)[2].

Toda la información relativa a las reuniones del SC.1 (programa, orden del día, documentación e informes) está disponible en el sitio web de la CEPE, de forma gratuita y en libre acceso.

[2] <https://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1who/contact-form.html>

VENTAJAS DE LAS PARTES CONTRATANTES

AÑO - CONVENCIÓN/ACUERDO



1958 REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS

VENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN

El presente Acuerdo es la base del pilar "vehículos seguros". Sus, hasta ahora, 154 reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas proporcionan el marco regulatorio mundial para la homologación/certificación de vehículos seguros y ecológicos.

Algunos estudios[3] muestran que la aplicación de los reglamentos técnicos resulta en una disminución estimada del 20 al 33% en el número de muertes en carretera.

Los mismos estudios[3] han demostrado que al permitir un sistema de reconocimiento recíproco de homologaciones otorgado por las partes contratantes, se genera un beneficio económico que resulta en un aumento de 0.26 a 0.72% en el PIB.

La adhesión ofrece no sólo la posibilidad de participar en el desarrollo de nuevas enmiendas o reglamentos sino también el acceso a una red mundial de expertos.

PLATAFORMA INTERGUBERNAMENTAL

Acerca del WP.29

El Foro Mundial de la CEPE para la armonización de los reglamentos de vehículos (WP.29) es el encargado de elaborar los 3 Acuerdos sobre vehículos. El Foro mundial consta de seis grupos de trabajo subsidiarios, que tratan de diferentes temas: seguridad general, seguridad pasiva, ruido y neumáticos, luces e instalación de luces, contaminación y energía y vehículos automatizados/autónomos y conectados.

Participación en el WP.29

La participación en el WP.29 está abierta a todos los estados miembros de las Naciones Unidas, a las ONG acreditadas que representan a los consumidores y a la industria, y, previa invitación, a expertos independientes.



1997 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

El sistema de inspecciones técnicas periódicas, tal como se describe en el acuerdo y su correspondiente Resolución R.E.6, trata de verificar que los vehículos en uso se mantengan en condiciones seguras y respetuosas con el medio ambiente durante toda su vida útil.

Las inspecciones técnicas periódicas permiten reducir una amplia variedad de defectos técnicos del vehículo, lo que a su vez puede evitar accidentes de tráfico (hasta un 40% en países de bajos ingresos)[5].

La adhesión no solo brinda la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas al Acuerdo, sino también el acceso a una red mundial de expertos.

El Foro mundial se reúne tres veces al año, en febrero, junio y noviembre; y diferentes grupos de trabajo se reúnen dos veces año.

Previo solicitud, la secretaría puede facilitar cartas de invitación a efectos de obtención de visados; puede obtenerse información a través del enlace contact us[4].

Toda la información relativa a las reuniones del WP.29 (programa, orden del día, documentación e informes) está disponible en el sitio web de la CEPE, de forma gratuita y en libre acceso.



1998 REGLAMENTOS PARA LOS VEHÍCULOS

Los 20 reglamentos técnicos mundiales relacionados con el presente Acuerdo proporcionan requisitos ambientales y de seguridad al más alto nivel.

Se ha demostrado que los beneficios derivados de la aplicación de dichos reglamentos resultan en una reducción de hasta el 26% en el número de accidentes mortales en carretera[6].

La adhesión no solo brinda la posibilidad de participar en el desarrollo de enmiendas al Acuerdo, sino también el acceso a una red mundial de expertos.

[3] Mejora de los estándares de seguridad de los vehículos en América Latina y el Caribe a través de la adopción de Reglamentos ONU y sistemas de información al consumidor IDB, ECLAC, Nov 2019

[4] <http://www.uneca.org/trans/main/wp29who.html>

[5] Reducing the death toll of road accidents in Costa Rica through the introduction of roadworthiness inspections by the government in 2002 (Prof. Schulz and S. Scheler; 2019)

[6] Cálculo propio, de acuerdo a "The potential for vehicle safety standards to prevent deaths and injuries in Argentina, Brazil, Chile and Mexico: a 2018 update (TRL, March 2019)"

VENTAJAS DE LAS PARTES CONTRATANTES

AÑO - CONVENCIÓN/ACUERDO



1957 MERCANCÍAS PELIGROSAS

VENTAJAS DE LA RATIFICACIÓN

El ADR proporciona un alto nivel de seguridad durante el transporte de mercancías peligrosas por carretera. Sus disposiciones se han desarrollado con el objetivo de prevenir accidentes, de consecuencias desastrosas en la mayoría de los casos, durante la carga, descarga y el transporte, así como de minimizar en la medida de lo posible las consecuencias de dichos accidentes o incidentes en el caso de que se produjeran.

El ADR es una herramienta importante para la facilitación del comercio y el cruce de fronteras. Permite a los transportistas de un país contratante, transportar mercancías peligrosas a nivel nacional, y a través, o hacia cualquier otro país contratante sin estar sujeto a ningún otro requisito adicional impuesto por los países de tránsito o destino.

El ADR también facilita el transporte y el comercio de mercancías peligrosas entre las partes contratantes a través del reconocimiento mutuo de certificados de embalajes, vehículos, cisternas y conductores.

PLATAFORMA INTERGUBERNAMENTAL

Acerca del WP.15

El Grupo de trabajo sobre transporte de mercancías peligrosas (WP.15) de la CEPE desarrolla y mantiene actualizado el ADR. El WP.15 trabaja para garantizar que el transporte de mercancías peligrosas sea seguro.

Participación en el WP.15

Cualquier estado miembro de las Naciones Unidas puede participar en sus actividades. Las Organizaciones No Gubernamentales (ONGs) reconocidas como entidades consultivas por el ECOSOC, y aquellas no reconocidas como tales, con el previo consentimiento del WP.15, pueden participar en sus actividades como entidades consultivas.

El WP.15 se reúne dos veces al año, en mayo y en noviembre.

Puede obtenerse información adicional acerca del proceso de invitación o de cualquier otra cuestión a través del enlace [contact us](#)[7].

Toda la información relativa a las reuniones del WP.15 (programa, orden del día, documentación e informes) está disponible en el sitio web de la CEPE, de forma gratuita y en libre acceso [8].

[7] <http://www.unece.org/trans/danger/who.html>

[8] <http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>