



---

**Comisión Económica para Europa**

Comité de Transportes Interiores

**Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial**

70º período de sesiones

Ginebra, 23 a 26 de marzo de 2015

**Informe del 70º período de sesiones del Grupo de Trabajo  
sobre Seguridad Vial**

**Adición**

**Enmiendas al artículo 8 y al artículo 22 de la Convención  
sobre la Circulación por Carretera (1949)**

**Nota de la secretaría**

El presente documento contiene dos propuestas de enmienda de la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949. La primera propone enmendar el artículo 8 y el artículo 22 (en relación con la evolución técnica y la capacidad del conductor de controlar su vehículo en todo momento) mientras que la segunda propone modificar el párrafo 1 del anexo 3 (en relación con el uso de letras en los números de matrícula).



## Anexo I

### **Enmiendas al artículo 8 y el artículo 22 de la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949)**

#### **I. Convención sobre la Circulación por Carretera de 19 de septiembre de 1949**

##### **A. Propuesta de enmienda del artículo 8**

Se propone añadir al artículo 8 un nuevo párrafo (es decir, un párrafo 6, en negrita). El nuevo párrafo 6 dirá lo siguiente (en negrita):

##### **Artículo 8**

1. Todo vehículo o combinación de vehículos enganchados deberán llevar un conductor.
2. Los animales de tiro, carga o silla deberán tener un conductor y los rebaños deberán ir acompañados, salvo en las zonas especiales cuyos lugares de entrada deberán estar señalados.
3. Los convoyes de vehículos o de animales deberán tener el número de conductores previsto por la legislación nacional.
4. Cuando sea necesario, los convoyes deberán ser fraccionados en secciones de longitud moderada, separadas unas de otras por intervalos suficientes para no entorpecer la circulación. Esta disposición no es aplicable en las regiones en que hay movimientos migratorios de tribus nómadas.
5. Los conductores deberán estar en todo momento en situación de controlar su vehículo o guiar a sus animales. Al aproximarse a otros usuarios de la carretera deberán tomar todas las precauciones necesarias para la seguridad de estos últimos.
- 6. Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el artículo 10 cuando sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a los instrumentos jurídicos internacionales relativos a los vehículos sobre ruedas, equipo y piezas que puedan instalarse o utilizarse en vehículos sobre ruedas\*.**

**Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen y no sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización mencionadas anteriormente, se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el artículo 10 cuando dichos sistemas puedan ser anulados o desconectados por el conductor.**

---

\* Los Reglamentos de las Naciones Unidas anexados al “Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones”. Hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas elaborados en el marco del “Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos”. Hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

El artículo 8 enmendado dirá:

### **Artículo 8**

1. Todo vehículo o combinación de vehículos enganchados deberán llevar un conductor.
2. Los animales de tiro, carga o silla deberán tener un conductor y los rebaños deberán ir acompañados, salvo en las zonas especiales cuyos lugares de entrada deberán estar señalados.
3. Los convoyes de vehículos o de animales deberán tener el número de conductores previsto por la legislación nacional.
4. Cuando sea necesario, los convoyes deberán ser fraccionados en secciones de longitud moderada, separadas unas de otras por intervalos suficientes para no entorpecer la circulación. Esta disposición no es aplicable en las regiones en que hay movimientos migratorios de tribus nómadas.
5. Los conductores deberán estar en todo momento en situación de controlar su vehículo o guiar a sus animales. Al aproximarse a otros usuarios de la carretera deberán tomar todas las precauciones necesarias para la seguridad de estos últimos.
6. Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el artículo 10 cuando sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a los instrumentos jurídicos internacionales relativos a los vehículos sobre ruedas, equipo y piezas que puedan instalarse o utilizarse en vehículos sobre ruedas\*.

Los sistemas de vehículos que influyan en la forma en que estos se conducen y no sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización mencionadas anteriormente, se considerarán conformes con el párrafo 5 del presente artículo y con el artículo 10 cuando dichos sistemas puedan ser anulados o desconectados por el conductor.

## **B. Propuesta de enmienda del artículo 22**

Al párrafo 2 del artículo 22, que actualmente dice:

2. Además de ello, los automóviles, los remolques y su equipo deberán responder a las condiciones previstas en el anexo 6, y sus conductores deberán observar las disposiciones de dicho anexo.

se le añadiría el siguiente texto:

**Cuando esos vehículos estén equipados con sistemas, piezas y equipo que sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a las disposiciones técnicas de los instrumentos jurídicos internacionales a que se hace referencia en el artículo 8, párrafo 6, de la presente Convención, se considerarán conformes con el anexo 6.**

---

\* Los Reglamentos de las Naciones Unidas anexados al “Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones”. Hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958.

Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas elaborados en el marco del “Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos”. Hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998.

El párrafo 2 del artículo 22 enmendado debe decir:

2. Además, los automóviles, los remolques y su equipo deberán responder a las condiciones previstas en el anexo 6 y sus conductores deberán observar las disposiciones de dicho anexo. Cuando esos vehículos estén equipados con sistemas, piezas y equipo que sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a las disposiciones técnicas de los instrumentos jurídicos internacionales a que se hace referencia en el artículo 8, párrafo 6, de la presente Convención, se considerarán conformes con el anexo 6.

## **II. Nota explicativa de los Gobiernos de Austria, Bélgica, Francia e Italia**

### **Artículo 8, párrafo 6**

1. La habilidad de los conductores varía de manera sustancial. El error humano es, con mucho, la causa predominante de los accidentes de tráfico. Los sistemas de vehículos, como los Sistemas de Asistencia al Conductor, ayudan a los conductores en su tarea. También pueden influir en la forma en que se conducen los vehículos. Así pues, tienen la capacidad de favorecer inmediatamente la seguridad vial o de hacerlo al reducir el trabajo del conductor. Con todo, en el pasado reciente los adelantos técnicos han suscitado dudas e incertidumbres acerca de si todos los sistemas de vehículos de que se dispone actualmente son conformes o compatibles con las normas de tráfico. La enmienda que se propone contribuye a despejar esa preocupación.

2. Mantener al conductor en una posición de control es uno de los principios rectores de las normas de la circulación vial. Así pues, la anulación automática de los sistemas, así como la posibilidad de que el conductor los desconecte, garantizan la primacía del conductor. No obstante, puede haber sistemas de vehículos que —de forma temporal o permanente— no permitan su anulación automática o su desconexión completa, por ejemplo la asistencia al frenado, un sistema que ayuda al conductor en una situación de frenado de emergencia aplicando —en caso de una maniobra de frenado de emergencia— la deceleración máxima de frenado. El diseño de un sistema de ese tipo puede basarse en el hecho de que un conductor puede no actuar o reaccionar de manera apropiada en una situación potencialmente peligrosa y puede agravarla aún más tratando de anular la intervención de un sistema (por ejemplo anulando o suspendiendo una intervención de frenado de emergencia o anulando o suspendiendo una intervención de cambio de dirección de emergencia). Esos sistemas de vehículos —aunque no puedan anularse en todas las situaciones o no puedan desconectarse completamente— pueden ayudar al conductor a mantener su vehículo bajo control en circunstancias de conducción peligrosas.

3. Así pues, los sistemas de vehículos se considerarán conformes con los principios mencionados en el artículo 8, párrafo 5, y en el artículo 10 de la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949) cuando sean conformes con las condiciones de construcción, instalación y utilización con arreglo a los instrumentos jurídicos internacionales relativos a los vehículos sobre ruedas, equipos y piezas, en particular los reglamentos anexados a los Acuerdos de Ginebra de 1958 y 1998 (indicados en la nota del nuevo párrafo 6 del artículo 8 de la Convención).

4. La obligación del conductor de vigilar y controlar cualquier acción realizada por los sistemas de vehículos se contempla en el principio rector en el que se apoyan todas las normas de tráfico. Los sistemas no están diseñados para invalidar las decisiones adoptadas por un conductor sano y responsable.

**Artículo 22, párrafo 2**

Los requisitos técnicos establecidos en el anexo 6 de la Convención nunca han sido modificados a la luz de las numerosas novedades técnicas.

Por consiguiente, la finalidad de la enmienda es hacer que los vehículos que cumplan los requisitos previstos en:

- Los Reglamentos de las Naciones Unidas anexados al “Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones”, hecho en Ginebra el 20 de marzo de 1958;

o bien,

- en los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas elaborados en el marco del “Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos”, hecho en Ginebra el 25 de junio de 1998,

sean considerados conformes con lo dispuesto en el anexo 6.

## Anexo II

### Enmienda al párrafo 1 del anexo 3 de la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949

#### I. Enmienda propuesta

El párrafo 1 dice actualmente:

“1. El número de matrícula de los vehículos debe estar compuesto de cifras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas, como las empleadas en los documentos de las Naciones Unidas; las letras deberán estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras y caracteres, pero en caso de que se apliquen deberán repetirse en cifras arábigas y caracteres latinos.”

Incorpórese la siguiente enmienda en el párrafo 1 (el texto nuevo figura en negrita):

“1. El número de matrícula de los vehículos debe estar compuesto de cifras, **de letras** o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas, como las empleadas en los documentos de las Naciones Unidas; las letras deberán estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras y caracteres, pero en caso de que se apliquen deberán repetirse en cifras arábigas y caracteres latinos.”

El párrafo 1 enmendado debe decir:

“1. El número de matrícula de los vehículos debe estar compuesto de cifras, de letras o de cifras y letras. Las cifras deberán ser arábigas, como las empleadas en los documentos de las Naciones Unidas; las letras deberán estar en caracteres latinos. No obstante, se podrán usar otras cifras y caracteres, pero en caso de que se apliquen deberán repetirse en cifras arábigas y caracteres latinos.”

#### II. Memorando explicativo del Gobierno de Bélgica

1. El propósito de la enmienda es permitir —en el tránsito internacional— los números de matrícula compuestos únicamente por letras (como ya ocurre con las cifras). Según la redacción actual del párrafo 1 del anexo 3, un vehículo con un número de matrícula compuesto únicamente por letras no podría circular en el tránsito internacional.

2. Desde el punto de vista de la ejecución de sanciones —por ejemplo, gracias a la identificación por cámaras detectoras de velocidad—, no parece que existan diferencias entre un número de matrícula compuesto únicamente por cifras, por letras o por una combinación de cifras y letras, siempre y cuando dicho número sea único con el fin de permitir la identificación del propietario del vehículo.