

NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL

E/CN.12/238
25 de mayo de 1951
ESPAÑOL
ORIGINAL: INGLÉS

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Cuarto período de sesiones
México, D. F.
25 de mayo de 1951
Punto 15 del programa

REGLAMENTACION DEL TRANSITO POR LA
CARRETERA PANAMERICANA

Nota del Secretario Ejecutivo

El Secretario Ejecutivo, en el documento E/CN.12/237, presentó a la atención de los miembros de la Comisión Económica para América Latina, la nota que recibió del Embajador de los Estados Unidos ante el gobierno de Chile, que contiene la proposición del gobierno de los Estados Unidos para que se agregue al programa del cuarto período de sesiones de la Comisión Económica para América Latina, un tema titulado "Reglamentación del tránsito por la carretera panamericana", junto con un proyecto de resolución propuesto por el gobierno de los Estados Unidos. En el presente documento, el Secretario Ejecutivo presenta a la atención de los miembros de la Comisión Económica para América Latina algunos informes adicionales, relacionados con este asunto.

CONVENCION SOBRE TRANSITO POR CARRETERAS, GINEBRA, 1949

La Convención sobre Tránsito por Carreteras, aprobada en Ginebra en 1949, es la más moderna y amplia entre una serie de acuerdos internacionales para la reglamentación del tránsito internacional por carretera. El primero de esos acuerdos fué la Convención Internacional sobre la Circulación de Automóviles,

/concluida en
E/CN.12/238

concluida en París en 1909 y ratificada por dieciséis países de Europa. Esta fue reemplazada en 1926, por la Convención Internacional relativa a la circulación de vehículos de automotores concluida también en París. Al mismo tiempo fue concluida una convención paralela, la Convención Internacional relativa a la circulación por carreteras, la cual fija reglas sobre carreteras, aplicables a los usuarios de carreteras con vehículos automotores y de otro tipo. Mientras que la Convención de 1909 fue estrictamente europea, las convenciones de 1926 revistieron un carácter mundial. Al mismo tiempo que estas convenciones eran ratificadas por la mayoría de los gobiernos de Europa, lo fueron también por algunos gobiernos de países situados en todas las partes del mundo, incluyendo varios de América Latina. De este modo, Argentina, Brasil, Chile, Cuba, México, Perú y Uruguay, son partes en la Convención de 1926 sobre tránsito de vehículos automotores, mientras que tres países, Chile, Cuba y Uruguay lo son en la Convención sobre tránsito por carreteras.

Además de los acuerdos anteriores, adoptados en escala mundial, se han concluido dos convenciones entre los propios países de América. La primera, la Convención Panamericana sobre Reglamentación del Tránsito Automotor, fue adoptada en 1930, estando vinculada a la Convención sobre tránsito de vehículos automotores de 1926, ya que exigía el certificado internacional de registro y la licencia para manejar, prescritas por la Convención para el tránsito internacional. Trataba los mismos asuntos que la Convención de 1926, pero incluía algunas disposiciones adicionales. La Convención

de 1930, fué ratificada por cinco países de América. Fué enmendada en 1943 por la Convención sobre reglamentación del Tránsito Automovilístico Internamericano^{1/}. Esta última es un documento más amplio y más moderno que las Convenciones de 1926 y de 1930, que contiene, entre otras cosas, limitaciones acerca de las dimensiones y la carga de los vehículos, exigencias respecto al equipo de los vehículos, estipulaciones para simplificar las formalidades aduanales, y reconocimiento del carnet de passage en douane como documento que satisface las demandas aduanales para la admisión temporal de vehículos. La solicitud de registro de un documento internacional es opcional para los Estados contratantes, mientras que el registro nacional se hace de acuerdo con los términos de la Convención. Las licencias nacionales para manejar, en los países donde existen, son admisibles en casos de tránsito internacional, a menos que un Estado desee exigir además una licencia internacional. Los siguientes países son partes en la Convención: Argentina, Brasil, Chile, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, y Estados Unidos de América.

La revisión de las Convenciones en escala mundial de 1926 fué iniciada por la Liga de las Naciones, antes de la segunda guerra mundial. Después de la guerra se sintió la urgencia de completar

^{1/} Todas las delegaciones que asisten al cuarto período de sesiones de la Comisión Económica para América Latina pueden obtener una copia de la Convención de 1943 sobre la Reglamentación del Tránsito Automovilístico Internamericano.

el establecimiento de reglamentaciones modernas, que fueran uniformes en escala mundial. De acuerdo con esto, el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas, a recomendación de su Comisión de Transportes y Comunicaciones, encargó al Secretario General, en la resolución 147B(VII) de 28 de agosto de 1948:

"convocar a más tardar en agosto de 1949, a una Conferencia de gobiernos, con el objeto de concertar una nueva convención mundial, sobre transporte por carretera y transporte por vehículos automotores, por resultar ya anticuadas las dos convenciones mundiales de 1926, es decir,

- a) La Convención Internacional relativa a la circulación por carretera;
- b) la Convención Internacional relativa a la circulación por Vehículos Automotores, y la Convención de 1931 sobre la unificación de señales en las carreteras. El proyecto de texto elaborado por el Comité de Transportes Continentales de la Comisión Económica para Europa, como resultado de un estudio realizado por este Comité, y el texto de la Convención Interamericana de 1943 sobre la reglamentación de la circulación por vehículos automotores, entre otros, servirán de documentos de trabajo para la Conferencia".

La Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores se reunió en Ginebra del 23 de agosto al 19 de septiembre de 1949. Fueron

/invitados

invitados todos los Estados entonces miembros de las Naciones Unidas, así como algunos Estados que no lo eran. Los gobiernos de los siguientes estados americanos estuvieron representados: Brasil, Canadá, Chile, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, México, Nicaragua, y los Estados Unidos de América. La Federación Interamericana de los Automóvil Clubs envió también observadores.

La Conferencia tuvo ante sí y utilizó en calidad de material básico de discusión el proyecto de Convención preparado por la Comisión Económica para Europa (CEE) y la Convención de 1943 sobre la Reglamentación del Tránsito Automotor Interamericano. El proyecto de la CEE se basaba en parte en la Convención Interamericana de 1943. Terminadas las discusiones, la Convención sobre Tránsito en Carreteras se encontró lista para su firma en Ginebra, el 19 de septiembre de 1949.

El Artículo 30 de la Convención estipula que la Convención " abraza y reemplaza en las relaciones entre las partes contratantes, la Convención internacional relativa a la circulación de Vehículos Automotores y la Convención Internacional relativa a la circulación por carretera firmadas en París el 24 de abril de 1926, así como a la Convención sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano abierto a la firma en Washington el 15 de diciembre de 1943".

En conformidad con el Acta final de la Conferencia, el Secretario General de las Naciones Unidas obtuvo una traducción autorizada al español, de la Convención y la agregó a los textos

/redactados en

redactados en inglés y francés, al enviar copias certificadas a todos los gobiernos invitados a la Conferencia sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores. Se ha publicado también una copia de la Convención que contiene los textos en tres lenguas, uno al lado del otro. Esta edición^{1/}, así como las copias certificadas del texto de la Convención, ha sido distribuída a todos los gobiernos invitados a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transportes por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores. Una copia adicional ha sido ofrecida a cada delegación participante en la cuarta sesión de la CEPAL.

El Consejo Económico y Social, en su resolución 298 I(XI) señaló " a la atención de los gobiernos que fueron invitados a asistir a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores, la conveniencia de ratificar la Convención sobre Tráfico por Carreteras en una fecha próxima"^{2/}. Hasta la fecha, la Convención ha sido ratificada por tres países, a saber: Checoslovaquia, Francia y los Estados Unidos de América. Entrará en vigor cuando cinco naciones la hayan ratificado.

1/ Publicaciones de las Naciones Unidas, Ventas No. 1950.VIII. 2 .

2/ Traducción provisional.

Disposiciones de la Convención. La Convención y sus anexos comprenden en mayor o menor grado, un número considerable de puntos que requieren reglamentación a fin de facilitar el tráfico internacional por carretera, entre ellas, unas que conciernen a la importación temporal de vehículos, documentos y condiciones técnicas de vehículos y conductores en el tráfico internacional, reglamentos de camino, y algunas disposiciones generales concernientes a señales y letreros de carreteras.

La Convención reglamenta la importación temporal de vehículos tomando como base un documento aduanal, por ejemplo, un carnet de passage en douane, emitido por una organización internacional, eliminando la necesidad de entregar fianzas u otras garantías aduanales. Otras formalidades fronterizas pueden ser adoptadas mediante acuerdos internacionales.

En lo tocante a los documentos de registro de vehículos, la Convención dispone que un vehículo en tráfico internacional debe ser registrado en un Estado signatario de la Convención y estipula que tales Estados reconozcan de manera recíproca los documentos de registro expedidos por las autoridades en otros Estados signatarios, eliminando así el documento internacional de registro requerido por la Convención de 1926 y aumentando la liberalización prevista en la Convención Interamericana de 1943.

Otras condiciones prescritas por la Convención para los vehículos de motor en el tráfico internacional incluyen la seguridad mecánica y equipo de los vehículos, con disposiciones particularmente pormenorizadas respecto a los frenos y las luces.

/Las condiciones

Las condiciones relativas a los conductores estipulan que se cuente con una edad mínima de 18 años y con una licencia de conductor obtenida aprobando un exámen de competencia requerido por las autoridades de un Estado parte en la Convención. Las disposiciones relativas al antagonismo entre las licencias nacionales para conductor y las internacionales siguen los lineamientos trazados en la Convención Interamericana de 1943.

En el caso de los conductores procedentes de países donde no se emiten permisos nacionales o que incluso requieren un permiso internacional, aparte de otro nacional, la Convención, en sus anexos 9 y 10, incluye modelos de licencias nacionales e internacionales de conductor.

Los reglamentos del camino norman cuestiones tales como la conducta de los usuarios de las carreteras, el número de conductores que deben utilizar los vehículos, animales y convoyes, el tránsito procedente en la misma dirección, el control de vehículos, los enlaces y transbordos, estacionamiento, precauciones concernientes al acto de cargar los vehículos, y la forma en que los vehículos emplean sus luces.

La Convención contiene unas cuantas disposiciones muy generales con respecto a las señales y letreros de carreteras.

Finalmente debe señalarse que la Convención declara explícitamente en el Artículo 5º que:

"...no deberá ser interpretada (la Convención) en el sentido de que autoriza el transporte de personas mediante remuneración,

/ni el de mercaderías

ni el de mercaderías que no sean los equipajes personales de los ocupantes de los vehículos, quedando entendido que estas cuestiones, así como las demás a que no se refiere de manera directa la Convención, siguen estando dentro de la competencia de la legislación nacional, a reserva de la aplicación de otras convenciones o acuerdos internacionales".

OTROS ASPECTOS DE LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO INTERNACIONAL
POR CARRETERA SOMETIDOS A LA CONSIDERACION
DE TODAS LAS NACIONES DEL MUNDO

Al elaborar la Convención sobre Tráfico por Carreteras la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transportes por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores, de 1949, reconoce que algunos puntos adicionales deben ser comprendidos por el acuerdo internacional con un alcance mundial. La Conferencia, en su Acta Final hace notar ciertos puntos particulares en los que deben adoptarse nuevas medidas y al mismo tiempo recomienda al Consejo Económico y Social que la Comisión sobre Transportes y Comunicaciones del Consejo examine de manera periódica los acontecimientos que afecten a los transportes carreteros internacionales, y que sobre la base de esos análisis asesore al Consejo Económico y Social en cuanto a la conducta internacional adecuada y si es menester celebre una conferencia u otra gestión. El Consejo Económico y Social, en su resolución 272(X) aprobó esta recomendación y la Comisión de Transportes y Comunicaciones ha procedido con arreglo a ese mandato.

Actualmente se está considerando activamente la cuestión de la

/acción internacional

acción internacional, en escala mundial, respecto a varios problemas adicionales, particularmente los indicados a continuación.

Marcas y señales en carreteras. La Conferencia de 1949 encontró que no era posible en aquella ocasión llegar a un acuerdo sobre un sistema, uniforme en todo el mundo, de marcas y señales en carreteras que fuera aceptable para todos los países interesados, porque se usaban en el mundo dos sistemas principales de marcas, los llamados sistemas "europeo" y "americano", cuya armonización era necesaria antes de poder llegar a tal acuerdo. La Conferencia, por tal motivo, adoptó tres medidas. Incluyó en la Convención sobre Tráfico Ferroviario las disposiciones generales sobre marcas y señales en las que pudiera llegarse a un acuerdo. En segundo lugar, abrió a la firma el Protocolo sobre Marcas y Señales en Carretera que nulifica a la Convención de 1931 sobre Señales en Carretera, por lo cual contiene una versión modernizada del sistema europeo. En tercer lugar, la Conferencia recomendó que el Consejo Económico y Social encargara a su Comisión de Transporte y Comunicaciones la tarea de revisar el asunto con ayuda de los expertos necesarios, y de asesorar al Consejo sobre las medidas que se adoptarían posteriormente para llegar a un acuerdo mundial sobre un sistema uniforme de marcas y señales en carretera. El Consejo aprobó esta recomendación, y un grupo de expertos de las siguientes regiones del mundo está estudiando actualmente el problema de proyectar un sistema uniforme aceptable mundialmente: África, Asia y el Lejano Oriente, Europa, el Medio Oriente, Norteamérica y Sudamérica. Este grupo celebró una sesión en la Sede de las Naciones Unidas, y celebrará la segunda en Ginebra de agosto a septiembre de 1951.

/Formulo un

Formuló un informe sobre la marcha de sus actividades para la quinta sesión de la Comisión de Transporte y Comunicaciones celebrada en marzo de 1951 (documento E/CN.2/94; E/CN.2/CONF.1/3).

Formalidades Aduanales.

Como se indicó anteriormente, la Convención sobre Tráfico en Carreteras proyectó un acuerdo internacional más amplio sobre la simplificación de aranceles y otras formalidades en las fronteras. La Conferencia de 1949 pidió al Secretario General que pusiera a consideración de los Estados el hecho de que un acuerdo aprobado por algunos gobiernos europeos para la aplicación provisional de tres proyectos de convenciones sobre aranceles internacionales, preparados bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa (CEE), relativos a turismo, a vehículos comerciales de carretera, y al transporte de mercaderías por carretera, había sido abierto a la firma por todos los Estados invitados a la Conferencia de 1949 de las Naciones Unidas. El Secretario General dió curso a esa petición, pero hasta la fecha solamente algunos gobiernos europeos han accedido a tal acuerdo.

La Comisión de Transportes y Comunicaciones, habiendo considerado en su quinto período de sesiones celebrado en marzo de 1951 el problema de las formalidades aduanales para el transporte y el turismo internacionales por carretera, llegó a la conclusión de que, en lo que se refiere a vehículos comerciales de carretera y al transporte de mercaderías por carretera, el problema debería ser resuelto sobre una base regional, pero que los problemas de

/las formalidades

las formalidades aduanales para la importación temporal de vehículos particulares de motor y su equipo, así como para los efectos personales de los turistas que viajan por cualquier medio de transporte, son problemas de alcance mundial. En tal virtud, recomendó (documento E/CN.2/117) que el Consejo Económico y Social pidiera al Secretario General que investigara los puntos de vista de los gobiernos que fueron invitados a la Conferencia de las Naciones Unidas de 1949 respecto a la conveniencia de considerar la conclusión, en escala mundial, de convenios sobre estos asuntos, y la adaptabilidad, tal vez con modificaciones, como base de estudio, del Proyecto de Convención Internacional sobre Aranceles de Turismo preparado bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa.

El Proyecto de Convención Internacional sobre Aranceles de Turismo de la CEE se basa en la Convención Internacional de Turismo firmada por algunos países europeos en 1937, la cual, sin embargo, nunca entró en vigor. El Segundo Congreso Interamericano de Viajes y el Cuarto Congreso Panamericano de Caminos prepararon conjuntamente en 1941 proyectos de disposiciones semejantes, relativas a un sistema de control para la importación temporal de vehículos.

La recomendación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones será considerada por el Consejo en su 13^o período de sesiones de agosto a septiembre de 1951.

Licencias para conductores.

En tanto que la Convención sobre Tránsito por Carretera

/estipula el

estipula el reconocimiento por los Estados contratantes de permisos de manejo válidos expedidos después de demostrar competencia para conducir, no define esta demostración de competencia ni trata el problema de la unificación de las condiciones que deben reunir los conductores. La Comisión de Transportes y Comunicaciones recomendó en su quinto período de sesiones al Consejo Económico y Social que el Secretario General nombrara una pequeña comisión de expertos calificados para estudiar y asesorar a la Comisión en su sexto período de sesiones sobre la conveniencia y el grado de posibilidad de establecer reglamentos uniformes mínimos para otorgar licencias a los conductores en las diferentes categorías de vehículos de motor; para preparar proyectos de reglamentos; y para asesorar a la Comisión sobre si tales proyectos de reglamentos deberían referirse a los diferentes países para estudiarlos en relación con sus leyes y reglamentos nacionales, o considerarlos como un anexo a la Convención sobre Tráfico por Carretera según sean aplicables al tráfico internacional solamente, o a ambos. La recomendación de la Comisión será considerada por el Consejo en su 13^o período de sesiones.

PROBLEMAS QUE REQUIEREN ACCION EN ESCALA REGIONAL

Hay muchos otros puntos en los que la acción intergubernamental puede necesitarse en escala regional, más bien que en el orden mundial, por lo menos en su primera etapa. Muchos de estos problemas están siendo tratados en Europa por la CEE y además han sido revisados por la Comisión de Transportes y Comunicaciones,

/en virtud del

en virtud del mandato recibido por ésta última del Consejo

Económico y Social. Tales problemas incluyen los siguientes:

Acuerdos Regionales que Complementan la Convención de 1949 sobre Tránsito en Carreteras.

La Convención establece los pesos y dimensiones máximos de los vehículos en el tráfico internacional que deben aplicarse a determinadas carreteras, designadas por los estados que participan en los acuerdos regionales o, a falta de dichos acuerdos, por un estado contratante. La Convención determina también que los estados contratantes pueden concertar acuerdos regionales que aumenten el máximo peso permisible, sobre el establecido por la Convención. Los acuerdos que complementan sobre una base regional lo establecido por la Convención respecto a los pesos y dimensiones de los vehículos, fueron concertados bajo los auspicios de la CEE, entre los países europeos.

Responsabilidad Civil y Seguro Obligatorio.

Antes de la segunda guerra mundial los problemas de responsabilidad civil de los conductores de vehículos por daños causados a terceras partes y del seguro obligatorio para dichos conductores, estaban siendo estudiados sobre una base internacional por la Sociedad de las Naciones, en colaboración con el Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado en Roma. Después de la guerra, el problema ha sido estudiado desde el aspecto regional correspondiente a Europa por el Comité de Transportes Continentales de la CEE. En virtud de las grandes diferencias en los sistemas de responsabilidad que hay en Europa, el Comité

decidió dejar a un lado, por el momento, el problema de la unificación internacional de la legislación sobre este punto. Por lo que respecta al seguro, el Comité preparó un plan internacional para que el país visitado reconociera las pólizas de seguro expedidas a los conductores de vehículos visitantes, fuera de dicho país, con un documento uniforme de seguro, para facilitar este arreglo. Hasta el momento, este proyecto no ha sido llevado a la práctica debido a que se está considerando una nueva proposición para un reconocimiento, aun más liberal de las pólizas de seguro extranjeras.

Por los informes de que se dispone, parece ser que el seguro obligatorio para los conductores de vehículos, no está en uso general en todos los países americanos. La cuestión del seguro fué discutida en el Tercer Congreso Interamericano de Viajes que aprobó una resolución en la que se recomienda que las asociaciones automovilísticas y de viajes, resuelvan de acuerdo con las compañías de seguros de los diversos países, el problema de la validez de las pólizas de los automóviles que viajan fuera de la zona local de jurisdicción de las compañías y que éstas últimas firmen acuerdos, extendiendo el beneficio recíprocamente y a un costo razonable.

Transportes Comerciales por Carretera.

El transporte internacional de pasajeros y mercaderías por carretera, constituye un conjunto de problemas especiales que incluye la autorización para dicho transporte por los gobiernos

/de los países

de los países interesados, los aranceles de aduanas, los impuestos fiscales y los contratos de transporte. En virtud de que las posibilidades para la circulación internacional de vehículos comerciales quedan limitadas, por la misma naturaleza de los vehículos, a un grupo de países contiguos, la solución de estos problemas constituye un asunto regional para el grupo de países interesados. Los principales esfuerzos para tratar dichos problemas, sobre una base regional, hasta el momento, son los que se han hecho en Europa. Una conferencia de países europeos, celebrada bajo los auspicios de la Sociedad de las Naciones en 1931, trató infructuosamente de concluir una Convención sobre Tráfico Comercial por Carretera que hubiera abarcado problemas de tránsito, de aduanas y de tributación. A partir de la segunda guerra mundial estos problemas han sido tratados separadamente con mayor éxito por el Comité de Transportes Continentales de la CEE.

Por lo que se refiere a la autorización de servicios, han sido concertados acuerdos multilaterales temporales entre varios países europeos, bajo los auspicios de la CEE, que levantan algunas de las restricciones sobre la libertad en la carretera. Mientras tanto, la CEE estudia el establecimiento de un régimen más permanente para los transportes comerciales por carretera en Europa.

Por lo que se refiere a las formalidades de aduana, la CEE, como ya se indicó anteriormente, preparó proyectos de convenciones internacionales aduaneras para los vehículos comerciales carreteros y para el transporte de mercaderías por carretera y estas convenciones

/se están

se están aplicando provisionalmente entre numerosos países. Están destinadas a facilitar el tránsito por carretera comercial, por medio del reconocimiento de los documentos internacionales de aduanas y el sello de las mercaderías que lleven los vehículos en tránsito.

La CEE ha estudiado también el problema de los impuestos fiscales cobrados a los vehículos comerciales por carretera en tráfico internacional. Debido a la complejidad del problema, el Comité de Transportes Continentales, ha recomendado que los gobiernos concierten acuerdos bilaterales sobre este asunto, hasta que pueda llegarse a un acuerdo general. Se examina el problema de dicho acuerdo general.

El Comité de Transportes Continentales de la CEE, en colaboración con un Comité que representa a la Cámara Internacional de Comercio, al Sindicato Internacional de Caminos y al Instituto Internacional para la Unificación del Derecho Privado, está preparando también un contrato uniforme de transporte y hoja de ruta.
