

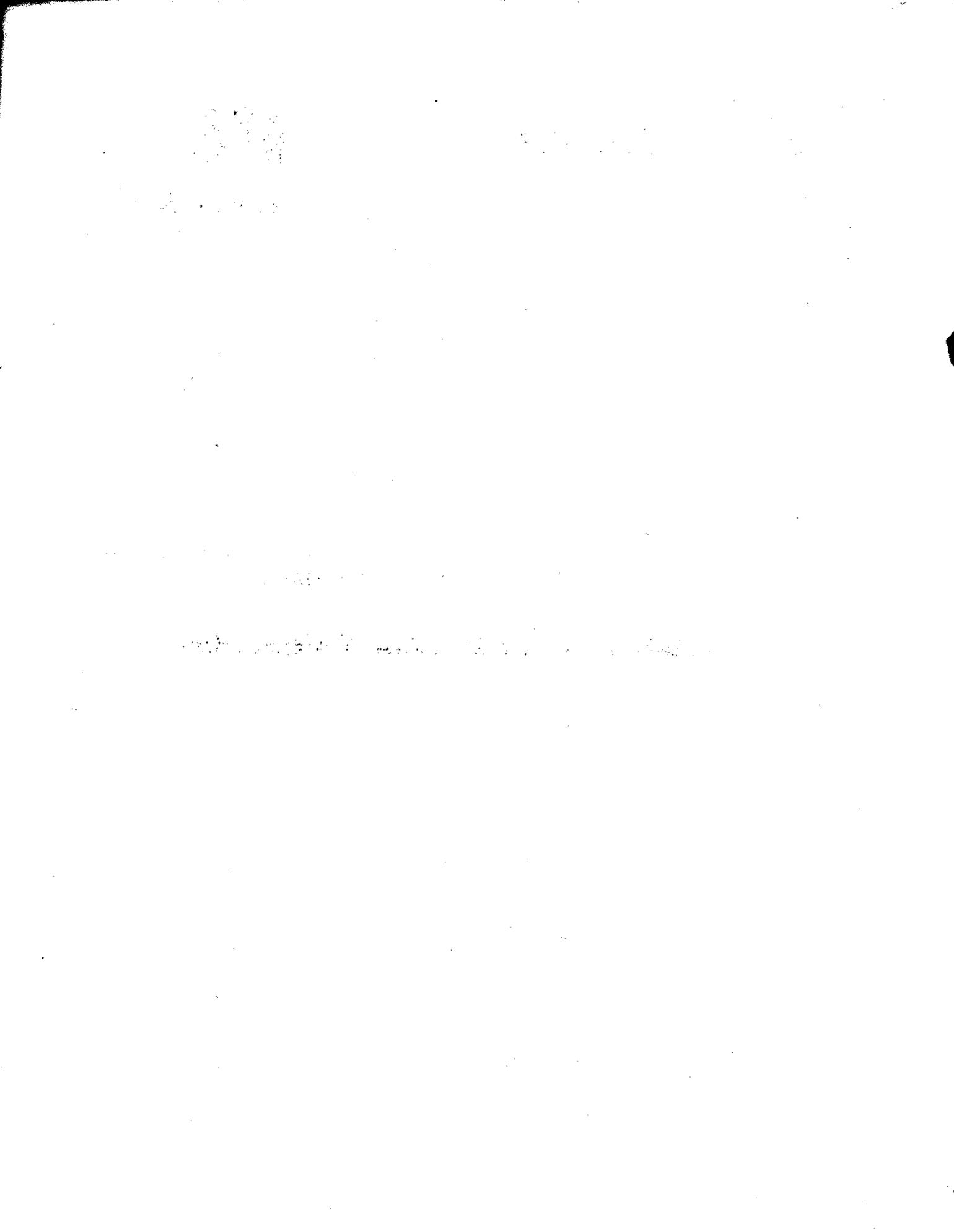
NACIONES UNIDAS
PROGRAMA DE ASISTENCIA TECNICA

Distr. LIMITADA
TAA/LAT/3
19 de julio de 1955

ORIGINAL: INGLES

EL TRANSPORTE EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

REGLAMENTACION DEL TRAFICO INTERNACIONAL POR CARRETERA



EL TRANSPORTE EN EL ISTMO CENTROAMERICANO
REGLAMENTACION DEL TRAFICO INTERNACIONAL POR CARRETERA

Se ha redactado el presente informe como continuación del estudio de los problemas relativos a la regulación del tráfico internacional por carreteras contenida en El Transporte en el Istmo Centroamericano (documento E/CN.12/356 - ST/TAA/Ser.C/8), que fué preparado por la misión técnica conjunta designada por la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas y la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina, con la colaboración de la Organización de la Aviación Civil Internacional. Este último trabajo, que fué discutido en el Seminario de Transporte, celebrado en San José, Costa Rica, en junio de 1953, fué sometido a la consideración del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano en su Segunda Reunión, celebrada también en San José, Costa Rica, en octubre de 1953, habiendo acordado este organismo que, en virtud de la importancia que revisten esos problemas para el programa de integración económica, se hacía necesaria la acción gubernamental conjunta con el propósito de adoptar normas comunes y eliminar obstáculos al desenvolvimiento del transporte internacional por carretera.

La Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, de común acuerdo con la Secretaría de la Comisión Económica para América Latina, designó al señor Stanislav Ambrozek, funcionario de asuntos económicos de la División de Transportes y Comunicaciones, Departamento de Asuntos Económicos

/y Sociales de

y Sociales de las Naciones Unidas, para que se encargase de preparar los proyectos y propuestas relativos a los problemas que fuesen de interés regional en el campo de tránsito y el transporte por carretera. La Oficina en México de la Secretaría de la CEPAL proporcionó al señor Ambrozek la orientación general sobre el alcance y la índole de su trabajo y le suministró información, antes de que visitara los países centroamericanos, inclusive Panamá, en los meses de julio y agosto de 1954, con vistas a obtener sobre el terreno los datos necesarios para la preparación de su informe. En el curso de las conversaciones sostenidas con los funcionarios de los gobiernos de los países visitados, el señor Ambrozek contó con la mayor ayuda y cooperación, por lo que aprovecha esta oportunidad para dejar constancia de su agradecimiento.

Este informe, que no es un documento oficial de las Naciones Unidas, ha sido especialmente preparado para uso de los gobiernos de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua y de los funcionarios y expertos de las Naciones Unidas y de los Organismos Especializados.

INDICE

	<u>Página</u>
Introducción	1
<u>SECCION I-A. SISTEMA UNIFORME DE SEÑALES DE CARRETERAS</u>	
1. Preparación de un sistema mundial uniforme por las Naciones Unidas	3
2. Intereses de los países americanos en que se logre la uniformidad mundial	4
3. Estudio de la situación actual en el Istmo Centroamericano . . .	5
Costa Rica	5
El Salvador	7
Guatemala	7
Honduras	7
Nicaragua	8
Panamá	8
4. Aceptación de un sistema uniforme en la región	9
5. Notas explicativas sobre el proyecto de manual	9
Anteproyecto de un Manual de señales camineras, señales y marcas	15
<u>SECCION I-B. OTROS ASUNTOS RELATIVOS A LA REGLAMENTACION DEL TRAFICO DE VEHICULOS AUTOMOTORES</u>	
1. Recomendaciones formuladas en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano"	95
2. Convención sobre la circulación por carretera (1949)	101
Antecedentes	101
Disposiciones de la Convención	105

	<u>Página</u>
Cuestiones relacionadas con las adhesiones a la Convención	114
3. Dimensiones y pesos de los vehículos en la circulación internacional	121
Disposiciones de la Convención sobre Circulación por Carretera	121
Preparación de un acuerdo entre los países centroamericanos	124
4. Reglamento para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores	129
Recomendaciones sobre el reglamento mínimo uniforme preparado por las Naciones Unidas	129
Comparación entre las recomendaciones y los reglamentos de los países de la región	141

SECCION II. REQUISITOS ADUANEROS APLICABLES AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

1. Recomendaciones sobre formalidades aduaneras que figuran en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano"	175
Facilidades aduaneras para los vehículos automotores	176
Transporte de mercancías	178
Oficinas y puestos aduaneros fronterizos	179
2. Preparación de convenciones aduaneras por las Naciones Unidas para la importación temporal de vehículos automotores y para el turismo	180
3. Reglamentos y prácticas actuales	185
Costa Rica	185
El Salvador	186
Guatemala	187
Honduras	187
Nicaragua	188

	<u>Página</u>
Panamá	189
Canadá	189
Cuba	190
México	190
Estados Unidos de América	190
4. Algunos acontecimientos recientes en Europa	191
5. Unificación y simplificación de las formalidades aduaneras en la región	192
6. Notas explicativas sobre el proyecto provisional de acuerdo aduanero para la importación temporal de vehículos automotores de carretera	196
7. Anteproyecto de disposiciones para incluirse en un acuerdo regional para la importación temporal de vehículos de carretera	209

SECCION III. SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

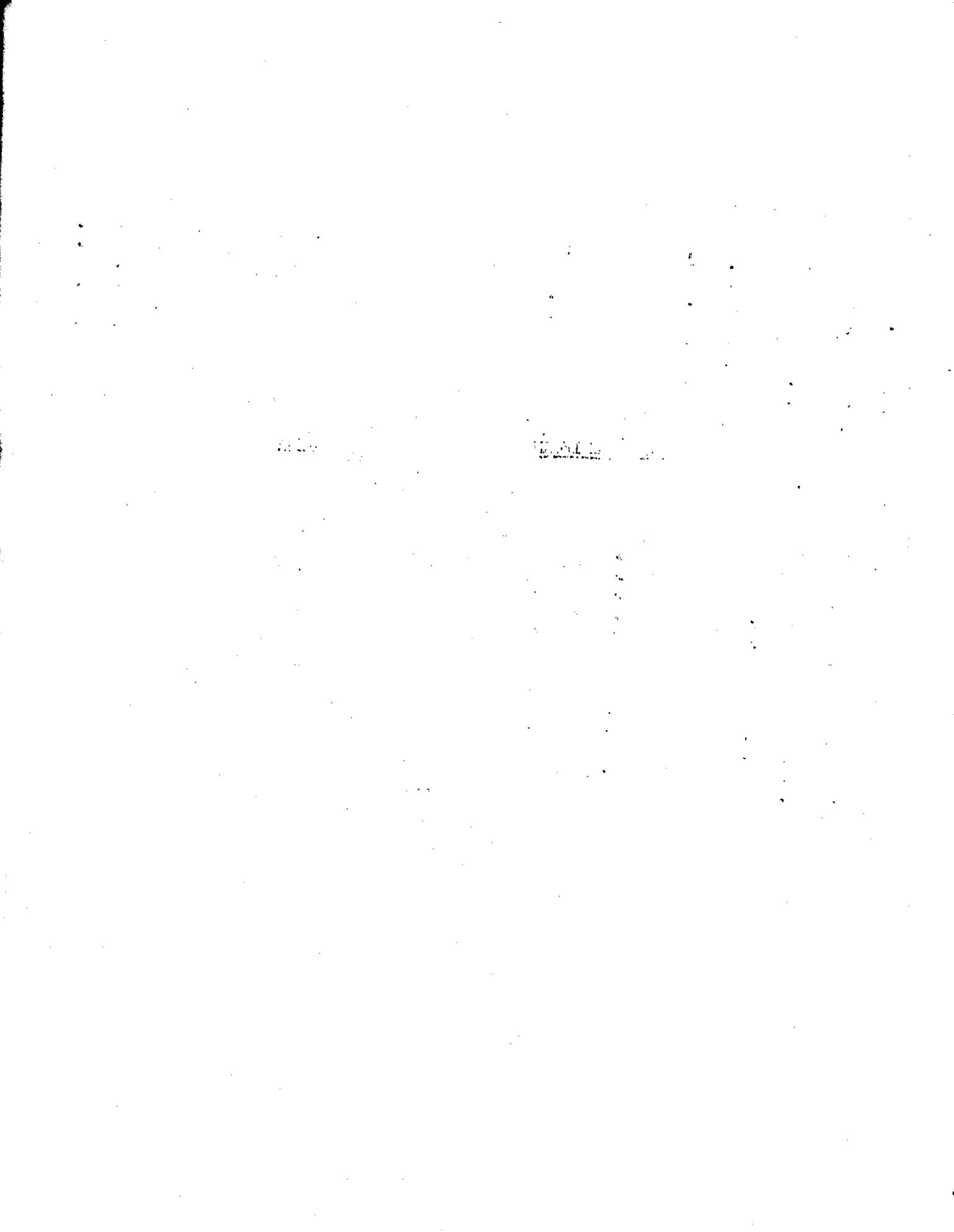
1. Análisis general sobre la reglamentación de los servicios de transporte internacional en Centroamérica. Recomendaciones formuladas al respecto en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano"	219
2. Introducción de un sistema de concesiones para los servicios según las recomendaciones contenidas en el Informe	227
Legislación nacional vigente y acuerdos internacionales aplicables al transporte regional por carretera	230
Características principales del régimen propuesto	231
Definiciones del sistema de cuotas	231
Empresas de transporte "comunes" y "contratadas"	231
Transporte de mercancías por cuenta propia	231

/Concesione

Concesiones para transporte de pasajeros	238
Transporte internacional de pasajeros o mercancías en tránsito	241
Fiscalización y cumplimiento del acuerdo	245
3. Proyecto de acuerdo que se propone sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera	248

SECCION I - A

SISTEMA UNIFORME DE SEÑALES DE CARRETERAS



SISTEMA UNIFORME DE SEÑALES DE CARRETERAS

Preparación de un sistema mundial uniforme por las Naciones Unidas

1. En la recomendación XVIII del informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano" (documento E/CN.12/356 - ST/TAA/SER.C/8) se señala a la atención de los gobiernos de los países del Istmo Centroamericano la cuestión de la uniformidad de las señales de carretera y los trabajos que a tal respecto vienen realizando en un plano mundial las Naciones Unidas. En dicha Recomendación se insiste sobre todo en que es necesario considerar en el momento oportuno la posibilidad de adoptar el Protocolo revisado sobre un sistema uniforme de señales de carreteras, que se debe a las Naciones Unidas.

Esta Recomendación va precedida de un examen de las actividades de los diversos organismos internacionales competentes para establecer un sistema uniforme de señales de carreteras en toda la región y para que se adopte el sistema uniforme mundial propuesto en el mencionado Protocolo, al que las Naciones Unidas vienen consagrando su atención desde 1952. Entre los hechos más recientes, merecen citarse las decisiones adoptadas por el Congreso Panamericano de Carreteras y el Congreso Interamericano de Turismo. El Congreso Especial Panamericano de Carreteras, reunido en la ciudad de México en 1952, aprobó una resolución en favor de la pronta aprobación del sistema incorporado en el proyecto de Protocolo, y el sexto Congreso, celebrado en Caracas en 1954, decidió "pedir a las Naciones Unidas que continúen sus esfuerzos para lograr la uniformidad de los símbolos de carretera". Además, el Quinto Congreso Interamericano de Turismo, celebrado en la ciudad de Panamá en 1954, también recomendó a los países americanos que estudiaran cuidadosamente el proyecto de Protocolo.

2. El Protocolo a que se refiere la Recomendación XVIII de la Misión fué preparado en 1950-1952 por un grupo de seis expertos designados por el Secretario General, y presentado 1/ a la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Consejo Económico y Social en su sexto período de sesiones, celebrado en 1953. Aunque la Comisión tomó nota de que el grupo de expertos opinaba que antes de aprobar definitivamente el nuevo Protocolo era indispensable que se celebrara una conferencia en la que hubiera un intercambio directo de opiniones entre los gobiernos, sostuvo que como el proyecto de Protocolo se había preparado con la mayor minuciosidad, la celebración de tal conferencia no era necesaria y podría retrasar la adopción del sistema uniforme. La Comisión recomendó al Consejo que el Protocolo quedara abierto a la firma de todos los Estados que eran partes en la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949, así como de todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados 2/.

1/ Documento titulado "Informe final presentado por el Grupo de Expertos en Señales de Carreteras a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en su sexto período de sesiones", E/CN.2/119 - E/CN.2/CONF.1/12.

2/ Documento titulado "Comisión de Transporte y Comunicaciones: Informe del sexto período de sesiones", E/2363 - E/CN.2/142.

3. En su 15.º período de sesiones, celebrado en la primavera de 1953, el Consejo introdujo algunas modificaciones en el Protocolo para darle la redacción definitiva; pero antes de tomar una decisión sobre las recomendaciones hechas por la Comisión, quiso conocer la opinión de los Gobiernos sobre el texto del Protocolo y la fecha en que debería abrirse a la firma, y saber si estarían o no dispuestos a firmarlo en el momento oportuno 1/.

4. Los resultados de estas consultas se discutieron en el 17.º período de sesiones, celebrado en la primavera de 1954. El Consejo, encontrando que las opiniones de los diversos gobiernos que enviaron sus observaciones eran muy distintas, decidió continuar la investigación y encargar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones que analizara de nuevo la situación y preparara nuevas recomendaciones 2/.

5. En el informe preparado en cumplimiento de la citada resolución del Consejo y presentado a la Comisión en su séptimo período de sesiones celebrado en febrero de 1955, se decía que las respuestas y comentarios recibidos de muchos países parecían, por una parte, oponer grandes obstáculos a la aceptación de un sistema uniforme universal en un plazo breve, mientras que, por otra, demostraban que existía un interés en el principio de la posible unificación. Teniendo en cuenta estas circunstancias, la Comisión decidió pedir al Consejo que recomendara a los gobiernos que considerara las disposiciones del Protocolo como prácticas recomendadas, cuando revisasen sus sistemas de señales de carreteras, bien mediante acuerdos unilaterales o bilaterales o bien mediante convenios regionales, con objeto de progresar hacia la uniformidad en este campo 3/.

Interés de los países americanos en que se logre la uniformidad mundial

6. Como contestación a la encuesta sobre el texto del Protocolo, remitieron observaciones 52 gobiernos, entre los que figuran 13 de países americanos.

En general, los países de esta región figuran entre los que más dispuestos están a aplicar el Protocolo. Así, Chile, Colombia, Guatemala y el Uruguay aceptaron el texto del documento y declararon que estaban dispuestos a firmarlo. La República Dominicana y Haití estuvieron de acuerdo sin reservas con el Protocolo, a pesar de que no indicaron si estarían dispuestos a firmarlo. Argentina, con una excepción referente a los avisos de peligro, y Cuba, con algunas reservas, manifestaron que firmarían el Protocolo. El Brasil y Venezuela hicieron observaciones a algunos de los artículos del Protocolo, pero en lo demás se manifestaron de acuerdo con él, aunque se abstuvieron de informar si lo firmarían o no. El Ecuador, a pesar de reconocer la conveniencia del Protocolo para garantizar la uniformidad en este campo, indicó que no podía firmarlo por motivos económicos. El Canadá se abstuvo de hacer comentarios. Los Estados Unidos de América, a pesar de no poder firmar el Protocolo debido a la peculiar situación administrativa del país en las cuestiones de carreteras, subrayaron su valor como orientación en las prácticas de los países.

1/ Resolución 468 D (XV) del Consejo Económico y Social, aprobada el 15 de abril de 1953.

2/ Resolución 518 A (XVII) del Consejo Económico y Social, aprobada el 31 de marzo de 1954.

3/ Documento titulado "Comisión de Transportes y Comunicaciones: Informe del séptimo período de sesiones", E/CN.2/164.

7. Hoy día se utilizan en el mundo dos sistemas principales de señales de carreteras. Por lo general, se les designa con el nombre de "sistema europeo" o "internacional" y sistema "americano".

8. El sistema "europeo" se describe en el Protocolo de 1949 relativo a las señales de carreteras 6/ (Ginebra), que constituye una versión revisada y ampliada del sistema que figura en la Convención de 1931 sobre la unificación de señales de carreteras, el cual, a su vez, era una ampliación del sistema de la Convención de 1925 sobre la circulación de vehículos automotores.

9. El sistema "americano" se describe con todo detalle en el Manual de Aparatos para la Regulación del Tránsito en Calles y Carreteras, preparado en los Estados Unidos por un comité mixto de la American Association of State Highway Officials, el Institute of Traffic Engineers y la National Conference on Street and Highway Safety.

10. Los dos sistemas establecen tres clases de señales de carreteras, más o menos equivalentes: señales de aviso de peligro, señales que dan instrucciones concretas (señales de reglamentación) y señales informativas. Además de las diferencias de forma y color de las diversas clases de señales, el rasgo distintivo del sistema europeo es el uso sistemático de símbolos para las indicaciones de las señales, mientras que el sistema americano, aunque a veces utiliza símbolos, emplea inscripciones en otros casos.

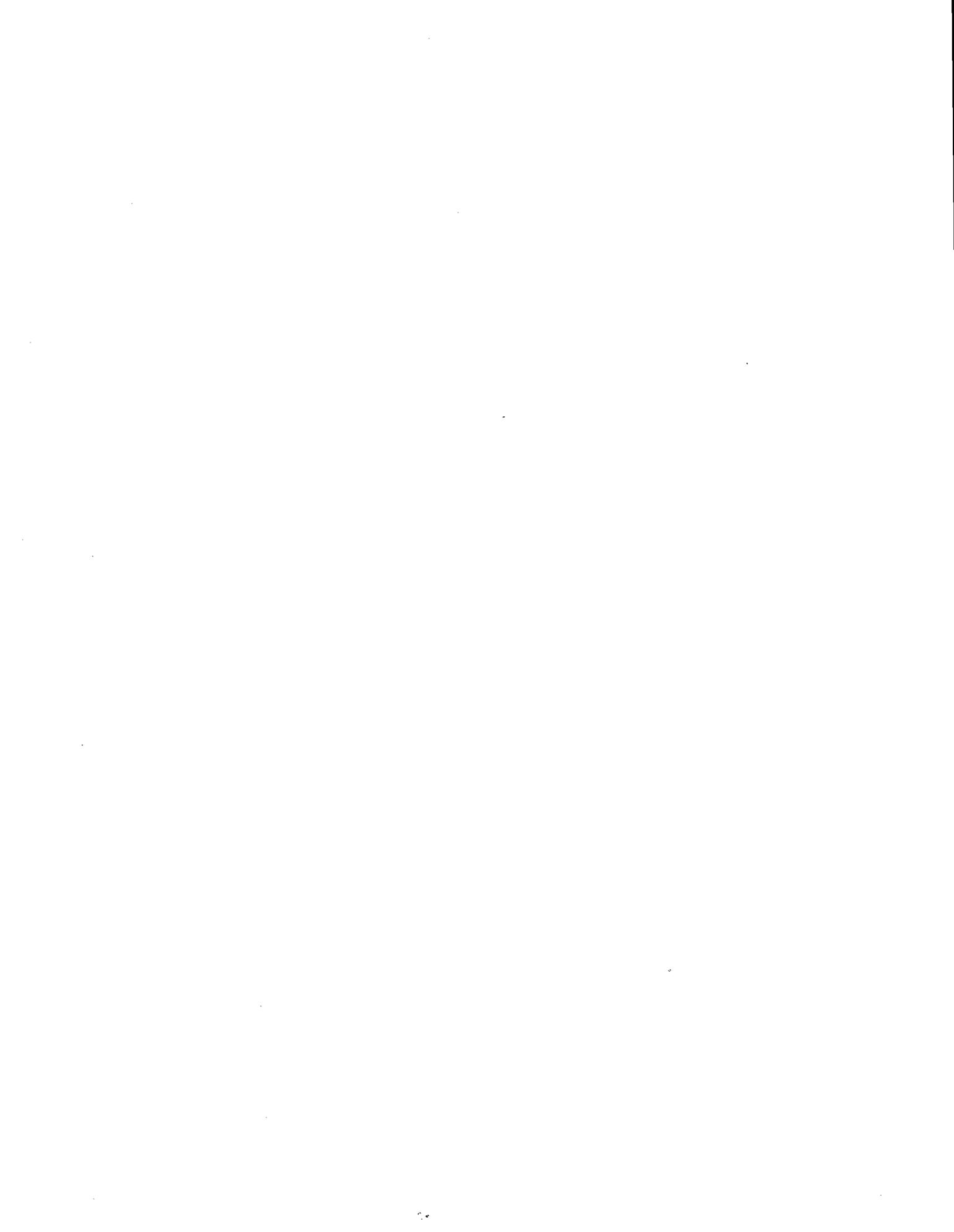
11. Los principios informativos de ambos sistemas no son contradictorios en lo que se refiere a las señales de tránsito y marcas en las carreteras.

12. En la América Central se sigue principalmente el sistema americano, aunque también se han adoptado algunas señales del sistema europeo. Sólo unos cuantos países de esta región han hecho progresos en la creación de un sistema uniforme de señales de carreteras. Sin embargo, las autoridades competentes de estos países han adoptado, o suelen estar preparando, un programa para instalar señales de carreteras y se interesan vivamente en el establecimiento del sistema uniforme. También hay que hacer constar que en estas actividades las funciones suelen estar distribuidas entre la policía del tráfico y las autoridades encargadas de la construcción de carreteras. En cuanto a la situación de cada país por separado, en la actualidad puede resumirse como sigue:

Costa Rica

13. En Costa Rica, las autoridades encargadas de la construcción y conservación de las carreteras están estudiando la preparación de un Manual de señales. En la actualidad, los modelos de señales de carreteras son análogos a los estipulados

1/ El Protocolo de 1949 entró en vigor el 20 de diciembre de 1953. Hasta este momento, lo han firmado los siguientes países europeos: Bélgica, Checoslovaquia, Francia, Grecia, Italia, Luxemburgo, Mónaco, los Países Bajos y Suecia. Cuba es el único país no europeo que es parte en el Protocolo de 1949.



en las disposiciones de México. Para las señales de aviso de peligro se utilizan rombos amarillos con inscripciones negras (por ejemplo, límite de carga, dirección obligatoria, etc.), para las señales de parada octágonos amarillos y para las restricciones de estacionamiento discos amarillos. No obstante, también se usan señales de reglamentación que tienen otras formas.

Para los semáforos reguladores del tránsito se ha elegido el sistema bicolor.

Hasta ahora, las únicas marcas sobre el pavimento que se han adoptado son líneas de delimitación amarillas para indicar las partes de la calzada adyacentes al borde de las calles donde se prohíbe el estacionamiento.

El
14.
su
pre
del
Jef
señ
al
ter
est
ter
se
señ
pue

edi
de
(es
med
nit
ción

Ader
hay
pavi
prác

Guat

15.
y Se
de l
info
cuad

Esta
taci
ción
octa
pequ
vira
rect

Hond

16.
sist

El Salvador

14. El "Reglamento general de tránsito", Decreto No. 13 de 1946, establece en su Anexo 3 los principales tipos de señales como sigue: señales cuadradas de precaución, señales romboides de aviso de peligro para que se modere la velocidad del vehículo, señales de parada y señales de disco en los cruces a nivel. El jefe de la policía de tránsito está facultado para completar este Anexo con otras señales. Por lo general, las formas y colores de estas señales se suelen ajustar al sistema americano. El sistema de señales que hoy se encuentra en las carreteras de El Salvador es una versión ampliada y modificada de las señales que estipulan las citadas disposiciones. En especial, la instalación en las carreteras del interior de las señales de peligro, señales de dirección e indicadoras se ha hecho con una acertada visión de conjunto. Sólo se usan símbolos en las señales de curvas y de cruces de carreteras; otras señales, tales como las de puente angosto o carretera sinuosa llevan inscripciones.

Las señales de reglamentación, que se necesitan sobre todo en las zonas edificadas, suelen ser señales de parada amarillas de forma octagonal, y señales de diversas formas para las calles donde se debe tener cuidado con los niños (escuelas, campos de juego, etc.). Las calles de dirección única se indican mediante señales de parada con un pequeño diagrama describiendo el viraje permitido. Todavía no se han introducido las señales características de la dirección única.

En los semáforos reguladores del tránsito se sigue el sistema tricolor. Además de las luces en sentido vertical, que es el método más corriente, también hay algunos semáforos con luces en sentido horizontal. Las marcas sobre el pavimento y de obstrucción apenas se usan, pero donde se emplean siguen las prácticas recomendadas por los Estados Unidos.

Guatemala

15. Las autoridades opinan que es necesario revisar el Reglamento de Indicadores y Señales para Caminos, reformado por acuerdo gubernativo del 23 de diciembre de 1941. El Reglamento trata principalmente de todos los tipos de señales informativas. Sus disposiciones sobre las demás clases de señales, aunque adecuadas, no tienen tanto detalle.

Las señales se suelen ajustar a las normas seguidas en México o en los Estados Unidos. Las señales de aviso de peligro son amarillas; las de reglamentación e informativas blancas. Para las dos primeras clases, se utilizan inscripciones de color negro con preferencia a los símbolos. La señal de parada es el octágono amarillo. En la señal de parada se suele incluir con frecuencia un pequeño diagrama para indicar en los cruces hacia qué lado de la calle se debe virar. Además, las calles de dirección única se indican mediante señales blancas rectangulares con una flecha negra con las palabras "Una vía".

Honduras

16. Las señales de carreteras que se han adoptado en Honduras corresponden al sistema americano. Entre ellas figura un número reducido de señales de aviso de

peligro y dirección, mientras que como señales de reglamentación sólo se utilizan la señal de calle de dirección única y la de parada. Parece que no se ha concedido prioridad a la continuación del desarrollo de un sistema uniforme de señales de carretera.

El empleo de marcas sobre el pavimento se limita casi exclusivamente a los lugares de estacionamiento, con objeto de facilitar el aprovechamiento de las zonas disponibles en la calle. Todavía no se han introducido los semáforos reguladores del tránsito.

Nicaragua

17. La preparación y publicación de reglamentos e instrucciones sobre las señales de carreteras compete a las autoridades de carreteras y a la policía del tránsito. Se está estudiando un proyecto de manual, inspirado en las normas de México, para uniformar las señales de carreteras.

En la actualidad se utilizan señales de peligro en forma de rombo, con la indicación en símbolo con preferencia a la inscripción. Las señales de reglamentación son de dos tipos: señales de parada y de dirección prohibida en forma de discos rojos, y señales de dirección única en forma de rectángulo blanco y negro. El uso de las señales informativas se limita a las señales indicadoras de dirección y de lugar, que suelen ser rectángulos blancos con la inscripción en negro.

En los semáforos reguladores del tránsito se utilizan el sistema bicolor (rojo y verde). Las marcas sobre el pavimento se usan en los cruces de las calles de dirección única para indicar hacia qué lado se debe virar, mediante segmentos de círculo terminados en puntas de flecha. Por lo general, estas marcas son de color amarillo.

Panamá

18. Las señales de carreteras de Panamá se ajustan al sistema americano en cuanto a formas y colores. Su rasgo distintivo es que para las indicaciones de señal sólo se utilizan inscripciones. Además, en la Zona del Canal se ha visto que convenían las inscripciones bilingües (español e inglés) en las señales. También se ha utilizado el mismo procedimiento en varias señales de aviso de peligro del sistema americano, para las cuales se han creado símbolos.

Respecto a las señales de reglamentación, las señales de parada y de calle de dirección única se utilizan en la misma forma que en otros países de la región.

Dondequiera que existen, en los semáforos reguladores del tránsito se viene utilizando el sistema tricolor.

Para las marcas sobre el pavimento se hace uso del color blanco. En la reglamentación del tránsito se ha recurrido a los tipos sencillos de marcas transversales y longitudinales.

Aceptación de un sistema uniforme en la región

19. Se observará que los países de América Central no tienen todavía un sistema de señales de carreteras muy completo, lo cual se debe en gran parte a que hasta ahora no han podido realizar los ensayos y pruebas para adquirir la experiencia necesaria ni tampoco les ha sido posible efectuar las investigaciones pertinentes. En tales condiciones, el proyecto de Protocolo para un sistema uniforme de señales de carreteras no les proporciona toda la orientación que les es precisa. Esto se debe a que el proyecto de Protocolo se ocupa principalmente de las medidas que deberían adoptarse para unificar los sistemas hoy en uso, previendo únicamente la adopción de las señales y marcas indispensables en un sistema mundial. Además, algunas de las disposiciones del proyecto de Protocolo dejan margen para diversas soluciones, mientras que otras disposiciones requieren indicaciones complementarias si se quiere que se apliquen de una manera uniforme.

20. En estas circunstancias, las autoridades de los países centroamericanos encargados de la policía del tránsito o de la construcción y conservación de carreteras quizá quieran preparar un modelo de manual suficientemente completo sobre señales de carreteras, semáforos reguladores del tránsito y marcas sobre el pavimento y recomendar con posterioridad a sus respectivos gobiernos que se ajusten voluntariamente a él. Teniendo en cuenta esta posibilidad, se ha redactado el texto de un anteproyecto, que figura como apéndice de este documento.

Notas explicativas sobre el proyecto de manual

21. El proyecto de manual se divide en las tres partes siguientes:

Parte I - señales de carreteras (Artículos 1 a 45)

Parte II - semáforos reguladores del tránsito (Artículo 46)

Parte III - marcas sobre el pavimento (artículos 47 a 51)

Es necesario hacer algunas observaciones sobre ciertos artículos de este proyecto de manual.

Artículo I

22. De conformidad con las prácticas que siguen la mayoría de los países, las señales de carreteras se subdividen en tres categorías principales, a saber:

- a) señales de aviso de peligro
- b) señales de reglamentación, y
- c) señales informativas.

En la actualidad, los países centroamericanos no se ajustan sistemáticamente a esta subdivisión. En particular, las señales de la categoría b) se agrupan a veces con las de la categoría a) o c). La rigurosa adaptación a la clasificación que se sugiere contribuiría a que los usuarios de la carretera comprendiesen mejor las señales. Por otra parte, hay que dejar bien sentado que no es necesario



considerarse más bien como un catálogo de todas las señales, que probablemente se necesitarán pronto en todos los países de la región o sólo en algunas zonas. Sin embargo, siempre que haya que instalar una señal de aviso de peligro, de reglamentación, etc., que figure en el manual, deberá utilizarse precisamente el modelo que aparece en él.

Artículo 2

23. Este artículo se basa en los párrafos 4 y 5 del artículo 17 de la Convención de 1949 sobre la circulación por carretera. La finalidad principal es restringir la instalación de carteles publicitarios comerciales en la proximidad de las señales de carreteras y proteger la visibilidad, color y forma de tales señales. El Sexto Congreso Panamericano de Carreteras recomendó en su resolución XXXVI que el derecho de utilizar la servidumbre legal de la carretera se limitase a las señales y advertencias pertinentes, no siendo nunca aplicable a los anuncios comerciales.

Artículo 6

24. La forma y el color de las señales de aviso de peligro prescritas en este artículo son sin excepción los aceptados en todos estos países. Más adelante quizá sea posible establecer una definición uniforme del color "amarillo" de estas señales, sobre todo si con ello se favorece la posibilidad de fabricar y conservar las señales de carreteras en común.

Artículos 11 a 26

25. Como se ha dicho, estos artículos constituyen un catálogo de las señales de aviso de peligro que pueden utilizarse. Los símbolos que aparecen en las figuras se han tomado sin modificaciones de la lista que figura en el artículo 13 del proyecto de Protocolo para un sistema uniforme de señales.

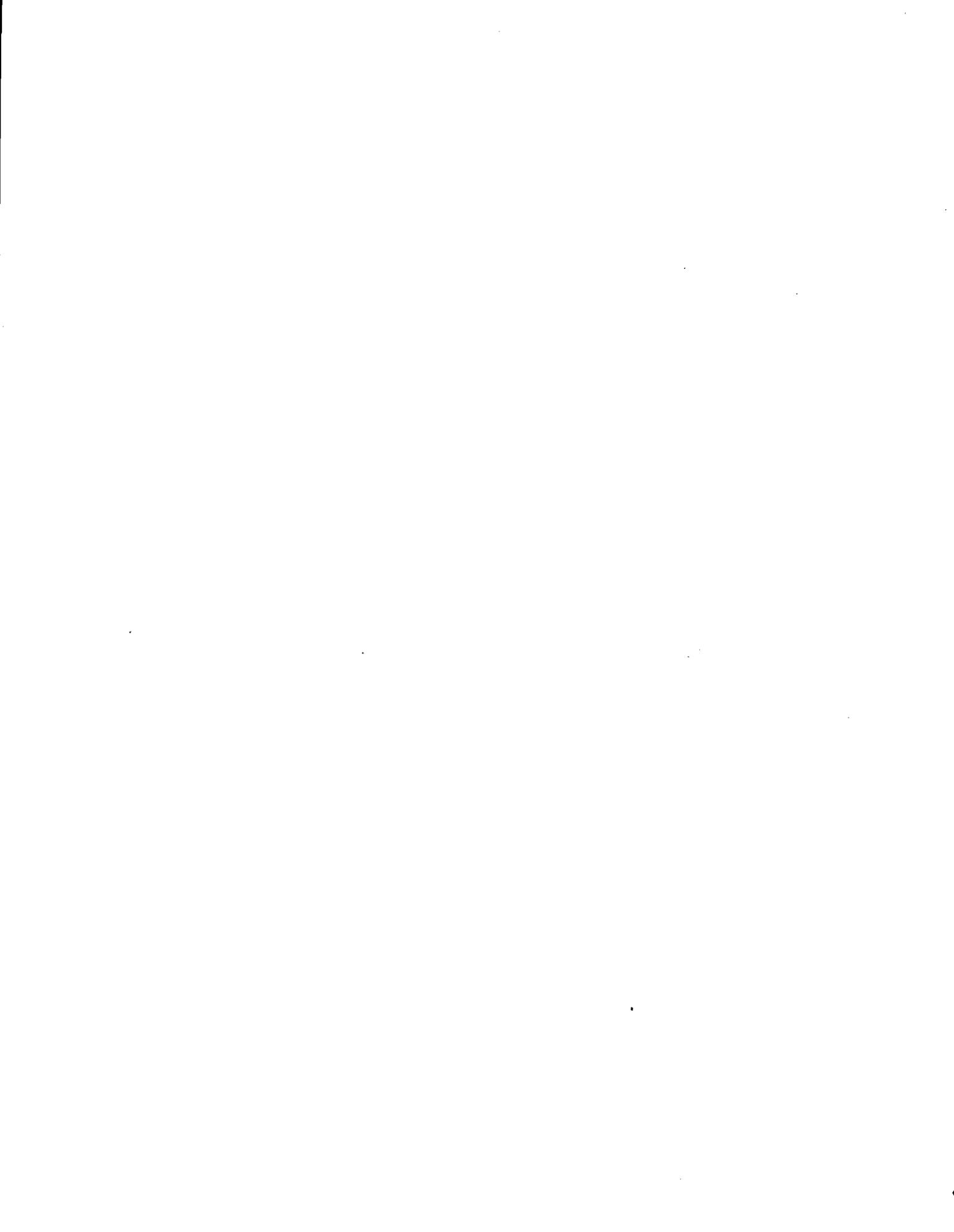
Las señales para curvas peligrosas o para los cruces (artículos 11 y 12) corresponden a las que se utilizan en toda la región. Además, los símbolos de estas señales se ajustan a los prescritos en el Manual estadounidense de Aparatos para la Regulación del Tránsito.

Artículo 13

26. En algunos países centroamericanos se utilizan las señales de advertencia del cruce con una carretera no preferente. Sin embargo, no se acostumbra a colocar siempre en la carretera no preferente la necesaria señal de "parada" o de "ceda el paso a la derecha"; como se propone en el proyecto de Protocolo (párrafo 3 del artículo 13).

Artículo 14

27. En el Manual estadounidense de Aparatos para la Regulación del Tránsito figura la señal "atención, señal de parada" para utilizarla antes de una señal de parada que no puede verse desde una distancia suficiente o para recalcar la existencia de la señal de parada allí donde los usuarios de la carretera tienden a olvidarla. Esta señal lleva la inscripción "atención, señal de parada". El



símbolo que aparece en el proyecto de Protocolo es uno nuevo que no se encuentra en ninguno de los sistemas que existen y es análogo a los símbolos para cruces de dos carreteras cuya importancia es muy distinta, representándose en la figura la carretera más importante por medio de una línea más gruesa.

Artículo 15

28. En el sistema europeo (adoptado en el artículo 27 del Protocolo de Señales de Carretera de 1949), la señal "atención, carretera preferente" ha de colocarse en las carreteras no preferentes a una distancia del cruce que no exceda de 50 metros, y además hay que instalar lo más cerca que sea posible del cruce una señal, marca o línea adecuada. La señal de este artículo es igual a la señal previa prevista en el Protocolo de 1949.



Artículo 16

29. Los símbolos de esta señal son una propuesta nueva del proyecto de Protocolo. En el sistema americano, la advertencia se hace con una inscripción. En el Protocolo europeo de 1949 sólo hay un símbolo (dos crestas acentuadas en el perfil de la carretera) para los tres casos. Se creyó que para algunas regiones (América del Norte), el símbolo europeo no es suficientemente inteligible y que debe sustituirse por otros más representativos.

Artículo 17

30. El símbolo de esta señal se ha tomado del proyecto de Protocolo, pero hay que agregar que representa una modificación del símbolo previsto en el sistema europeo. (Artículo 16 del Protocolo de 1949). En este Protocolo el símbolo es un triángulo negro, indicándose la pendiente por medio de una inscripción.

Artículo 18

31. Este símbolo se utiliza en las señales de algunos países. Se ha preferido incluirle en el proyecto de Protocolo porque los experimentos han demostrado que puede leerse con más facilidad.

Artículos 19 a 24

32. Los símbolos para las señales de estos artículos tal como se prescriben en el proyecto de Protocolo se han tomado del sistema europeo. Todos ellos figuran en el Protocolo de 1949 (artículos 18 a 23). Además se ha añadido un símbolo ("puente angosto"), que se utiliza en algunos países de Europa y de otras regiones.

Artículo 26

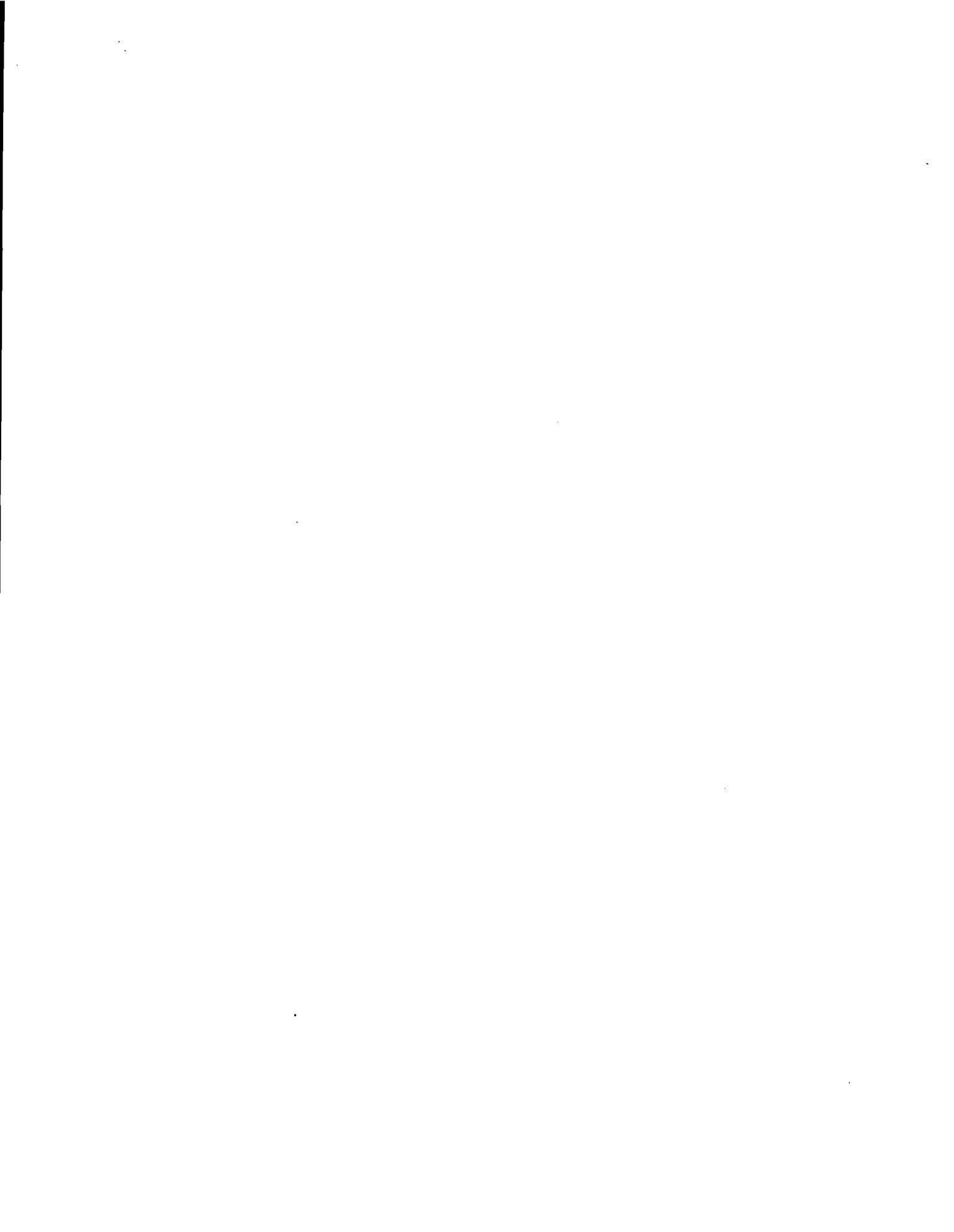
33. En el proyecto de Protocolo se proponen dos señales previas de paso a nivel, una para los que tienen barreras pesadas que descienden sobre la carretera o la atraviesan horizontalmente antes de la llegada del tren al cruce, y la otra para los que tienen cualquier otro tipo de dispositivo de advertencia, incluidas las luces intermitentes y los brazos o señales móviles en forma de cruz de San Andrés. En los países americanos no se suele establecer distinción entre las dos clases de pasos a nivel y se utiliza una sencilla señal previa de advertencia, análoga a la prevista en el proyecto de Protocolo para los pasos a nivel no protegidos. Sin embargo, quizá sea preferible continuar esta práctica, pues de todas formas los países centroamericanos tienen muy pocos pasos a nivel protegidos.

Artículo 27

34. Se ha ampliado la lista de las señales de reglamentación que figuran en el proyecto de Protocolo, tanto a causa de los progresos logrados desde que se preparó el proyecto de Protocolo como para tener en cuenta las prácticas que se siguen hoy en los países centroamericanos. Así sucede sobre todo con las señales de calle de dirección única.

Artículo 29

35. La señal de "parada" que se propone en el proyecto de Protocolo debería tener una inscripción en blanco en el interior de un símbolo negro sobre fondo amarillo. No obstante, en el proyecto actual se sugiere que se utilice un fondo rojo y se suprima el símbolo, para aproximarse más al modelo de esta señal que se utiliza hoy en los países americanos. La edición de 1954 del Manual estadounidense de Aparatos para la Regulación del Tránsito también prescribe el color rojo para esta señal, por ajustarse al uso generalmente aceptado de una luz roja como señal de parada y del color rojo como advertencia especial de peligro.



Artículo 30

36. El proyecto de Protocolo no prevé la señal "ceda el paso a la derecha". Sin embargo, hace ya bastante tiempo que esta señal se usa en Europa y recientemente se ha introducido en los Estados Unidos. La revisión pertinente (sección 31.1) del Manual de Aparatos para la Regulación del Tránsito dice así:

"Algunos Estados y ciudades han comprobado la eficacia y la conveniencia de utilizar una señal de CEDA EL PASO A LA DERECHA en ciertos cruces donde, por motivos de seguridad y eficiencia, se debe modificar la regla normal del derecho de paso en favor de una de las carreteras, pero en los que la señal normal de paradas resulta excesivamente restrictiva. El efecto de esa señal es análogo al de la señal de parada, pero los vehículos que la cumplan no necesitarán detenerse por completo, a menos que sea preciso para evitar la interferencia con otros vehículos que tengan derecho de paso.

"La señal de CEDA EL PASO A LA DERECHA tendrá la forma de un triángulo equilátero con un vértice hacia abajo, con un letrero negro sobre fondo amarillo. Los lados del triángulo medirán 30 pulgadas como mínimo y reflejarán la luz de los faros o estarán iluminados. Se instalará y emplazará del mismo modo que la señal de parada (sec. 31).

"La señal de "Ceda el paso" todavía debe considerarse como experimental en los Estados Unidos, aunque se ha utilizado mucho en Europa y al parecer con éxito con carácter de señal de "Atención, carretera preferente". Mientras no quede demostrado que es aceptable, debe utilizarse con precaución y sólo cuando se hayan aprobado las disposiciones legales para definir su significado y autorizar su uso. No debe considerarse como un sustitutivo de la señal de parada cuando esta última sea imprescindible."

Artículos 31 a 35

37. El proyecto de Protocolo (artículos 20 y 21) prevé tres tipos alternativos para estas señales: 1) disco con símbolo, 2) disco sobre una placa rectangular, o 3) disco inscrito en la placa rectangular. Hasta ahora sólo se ha instalado en los países centroamericanos un número muy pequeño de señales de estos tipos, pero se cree que el último mencionado es el que indica de la forma mejor y más comprensible la reglamentación pertinente.

Artículo 36

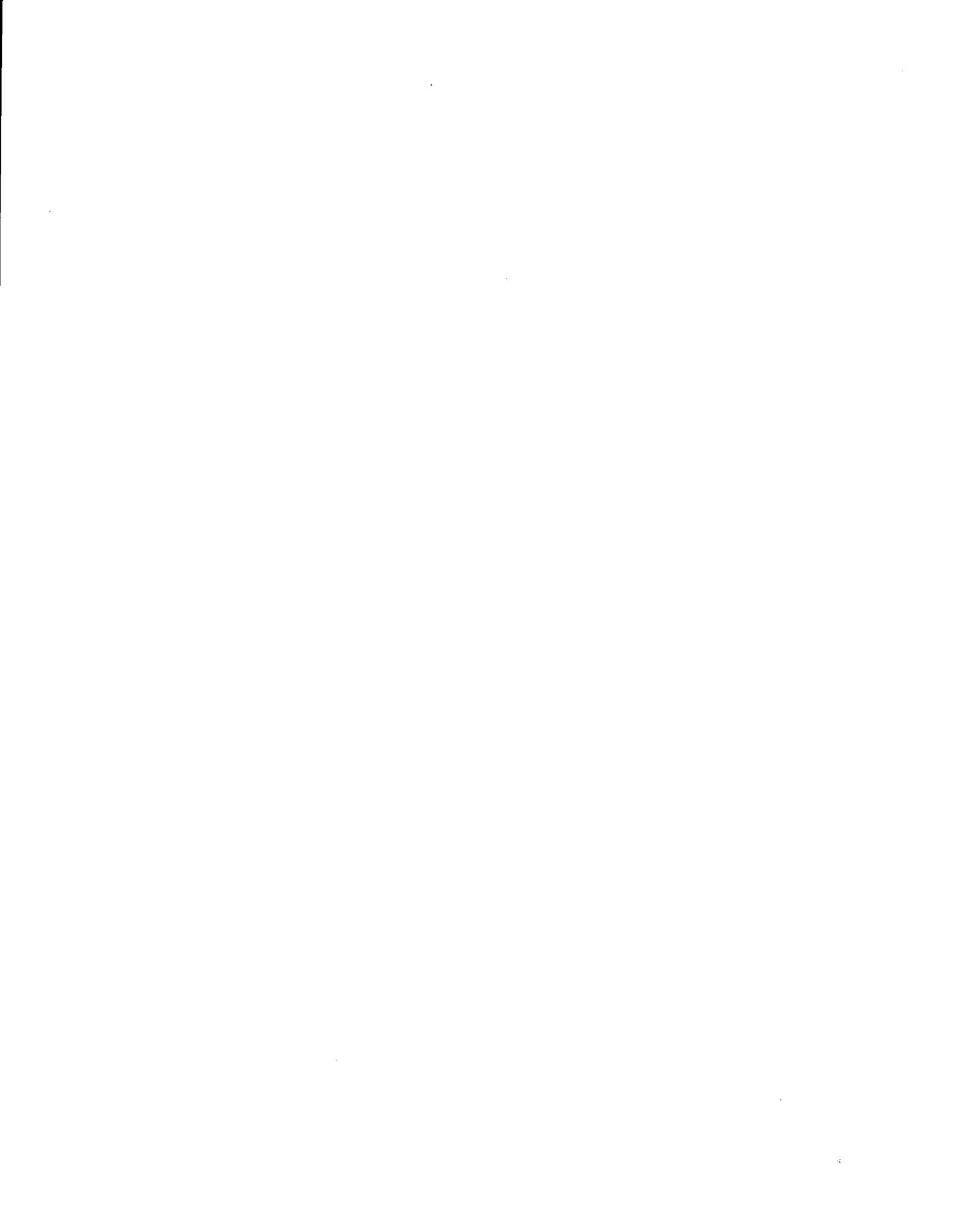
38. Los colores que se sugieren para la señal de "Calle de dirección única" son blancos y "oscuro o negros", en atención a que algunos países utilizan hoy el azul oscuro o el verde oscuro en lugar del negro.

Artículo 37

39. Como el proyecto de Protocolo no se ocupa con suficiente detalle de las señales informativas (cuyos diversos tipos se utilizan en algunos países centroamericanos), también se han tenido en cuenta las disposiciones pertinentes del Protocolo de Señales de Carretera de 1949 (Ginebra) (artículos 37 a 45) y las normas de Guatemala y México.

Artículo 41

40. Sólo algunos países de la región han numerado las carreteras, cuestión con la cual se suele relacionar la clasificación en principales, secundarias y vecinales. Con los dos ejemplos de señales de identificación que se dan en este artículo se trata de reflejar la práctica que se suele seguir de establecer señales diferentes para las distintas categorías de carreteras.



El Sexto Congreso Panamericano de Carreteras (Caracas, 1954) sugirió en su Resolución XI que los países americanos aprobasen un símbolo para la identificación del Sistema Panamericano de Carreteras, que debería utilizarse en unión de los símbolos que sirven para identificar las carreteras nacionales de cada país, ajustándose al modelo unido al Informe del Comité de Expertos en Planificación de Carreteras, que se reunió en Río de Janeiro.

Tan pronto como todos los países acepten este símbolo uniforme, podrá incluirse en el Manual.

En relación con la preparación del símbolo para la Carretera Interamericana, también puede tenerse en cuenta, incluyendo una cláusula adecuada en este artículo, la cuestión planteada por la recomendación XXXVIII del Sexto Congreso Panamericano de Carreteras, (o sea, la marca de la dirección de la Carretera Interamericana dentro del casco de las grandes ciudades).

Artículos 43 a 45

41. El proyecto de Protocolo deja a las distintas regiones del mundo la creación de un modelo uniforme para las señales que tienen un valor informativo de carácter general. Las señales que en estos artículos se sugieren se basan en las europeas, que figuran en el Protocolo de señales de carreteras de 1949 (artículos 38 a 40).

No es necesario que las autoridades instalen siempre señales de esta clase. Quizá convenga, por ejemplo, permitir que las coloquen los propietarios de lugares de estacionamiento, estaciones de servicio, etc., con la condición de que las autorice la policía del tránsito.

La necesidad de señales que indiquen servicios auxiliares se dejará sentir sobre todo cuando se pongan en práctica las diversas recomendaciones sobre la mejora de los servicios de turismo en los lugares que reserve la Carretera Interamericana, que han sido hechas por la Misión en su Informe titulado "El transporte en el Istmo Centroamericano" (recomendaciones XX y XXI) o por el Quinto Congreso Interamericano de Turismo (resolución XLVIII, en que se recomienda el establecimiento de tales servicios auxiliares).

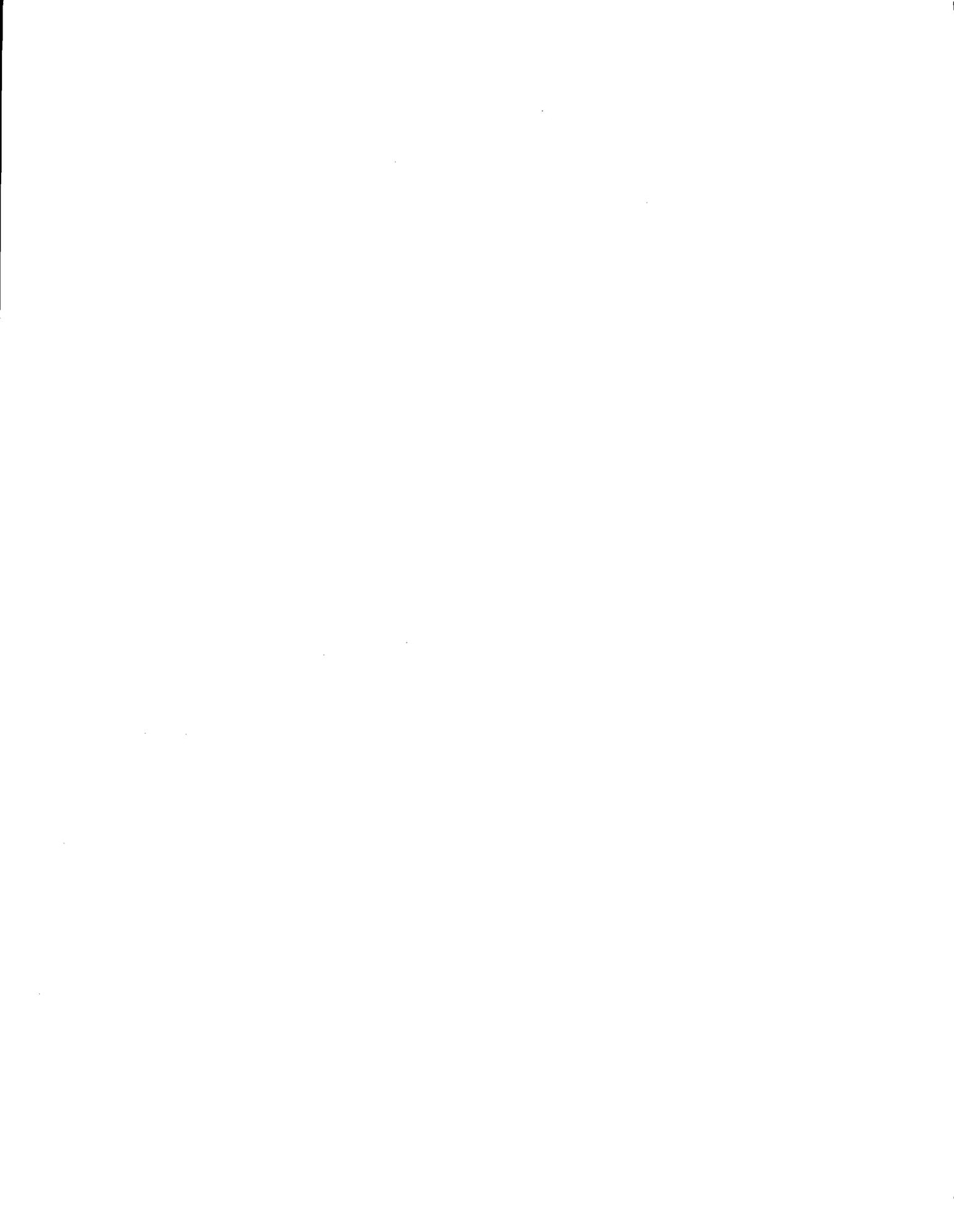
Artículo 46

42. Todavía no se ha difundido mucho en la región el uso de semáforos automáticos reguladores del tránsito. Las disposiciones básicas sobre el significado de los colores rojo, verde y amarillo se han extendido de un modo uniforme por todo el mundo. Sin embargo, subsisten algunas diferencias en las definiciones de las señales intermitentes rojas o amarillas en los sistemas americano y europeo. Por lo tanto, conviene que para asegurar la uniformidad absoluta se sigan rigurosamente las disposiciones del proyecto de Protocolo, ya que reflejan los progresos logrados en la regulación del tránsito por medio de semáforos luminosos.

Artículo 47

43. Las disposiciones de este artículo se ajustan al proyecto de Protocolo (artículos 30 a 32). El principal tema son las marcas longitudinales, dada la importancia que se atribuye, desde el punto de vista de la seguridad del tráfico, a la uniformidad de las definiciones de las señales a base de líneas rectas y quebradas y de sus combinaciones.

Todo parece indicar que el uso de los diversos tipos de marcas sobre el pavimento en los países centroamericanos progresará con gran rapidez. Entonces podrá complementarse este artículo con otras disposiciones sobre cuestiones tales como líneas de parada, marcas para el cruce de peatones, marcas indicadoras del viraje y marcas en los obstáculos de la carretera o adyacentes a ella. Se sugiere que en ese momento se tomen en consideración las disposiciones del Manual estadounidense de Aparatos para la Regulación del Tránsito.



Preliminary Draft of a Manual
on Road Signs, Signals and
Markings which may be referred
to the Central American govern-
ments for consideration in
connexion with their domestic
regulations.

Anteproyecto de un Manual de
Señales Camineras, Señales y
Marcas que puede enviarse a
los gobiernos del Istmo Centro-
americano para que lo examinen
en relación con su reglamentación
interna.



Part I - Road Signs

Chapter I - General

Article 1

The present system of road signs comprises three classes of signs, namely:

- (a) danger warning signs
- (b) regulatory signs
- (c) informative signs

Danger warning signs are intended to warn the road user of the existence and nature of danger on the road.

Regulatory signs are intended to inform road users of certain limitations, prohibitions and restrictions governing the use of the road, violation of which constitutes a statutory offence.

Informative signs are intended to guide the road user in the course of his travel and give him such other information as may be of interest or use to him.

Article 2

1. It shall be prohibited to add or display on any sign or other traffic control device anything not related to the purpose of such sign or device.

2. Any boards, notices and installations which might be confused with the signs or other traffic control devices or make them more difficult to understand shall be prohibited.

Article 3

1. Where it is considered necessary to modify the symbols prescribed in this Manual, these modifications shall be such as not to alter the essential character of the symbols.

Parte I - Señales Camineras

Capítulo I - Generalidades

Artículo 1

El sistema presente de señales camineras comprenderá las tres clases siguientes de señales:

- (a) señales de aviso de peligro
- (b) señales de reglamentación
- (c) señales informativas

Las señales de aviso de peligro tienen por objeto advertir al usuario del camino la existencia de un peligro y la naturaleza de

Las señales de reglamentación tienen por objeto indicar al usuario del camino la existencia de ciertas limitaciones, prohibiciones y restricciones que regulan el uso de camino, y cuya violación constituye una contravención.

Las señales informativas tienen por objeto guiar al usuario del camino en el curso de su viaje y proporcionarle cualquier otra indicación que pueda ser de interés para él.

Artículo 2

1. Estará prohibido colocar en una señal o aparato que sirva para regular el tránsito nada que no tenga relación con el objeto de la señal o aparato.

2. Todo letrero, aviso o dispositivo que pudiera ser confundido con las señales y dispositivos que sirvan para regular el tránsito o que pudiera dificultar la comprensión de éstos, estará prohibido.

Artículo 3

1. Cuando se considera necesario modificar los símbolos prescritos en el presente Manual, las modificaciones se realizarán sin alterar las características esenciales de dichos símbolos.



2. For the purpose of facilitating the interpretation of the signs, additional information may be given on regular plates below the signs.

Article 4

The colours of the signs shall be those prescribed in this Manual.

Article 5

Reflecting devices, reflectorization or illumination used on signs should not dazzle the road user nor impair the legibility of the symbol or inscription and the signs should retain the same essential characteristics by night as obtained by day.

2. A fin de facilitar la interpretación de las señales, se podrán agregar indicaciones adicionales en las placas rectangulares colocadas debajo de las señales.

Artículo 4

Los colores de las señales deberán ser los que prescribe el presente Manual.

Artículo 5

Los dispositivos reflectores, las materias reflectoras o los dispositivos de iluminación empleados para las señales, no deberán deslumbrar al usuario del camino ni reducir la legibilidad del símbolo o de la inscripción, y las señales deberán conservar sus características esenciales tanto de noche como de día.



Chapter II - Danger Warning Signs

Article 6

Danger warning signs shall have a yellow ground. Symbols and borders shall be black or a similar dark colour.

Article 7

Danger warning signs shall be in the shape of a diamond consisting of a square with one diagonal vertical, except as regards the sign "Major (priority) Road Ahead" (article 15).

Article 8

1. The dimensions of sign plates shall be such that the sign can be readily discernible and understandable.
2. For danger warning signs in the shape of a diamond, the length of the side shall be 60 cm (24 in.).
3. Reduction of the standard size shall be permissible only in built-up areas, if use of the standard size should be impracticable.
4. The size may be increased above the standard size as required.

Capítulo II - Señales de aviso de peligro

Artículo 6

Las señales de aviso de peligro deberán tener un fondo amarillo. Los símbolos y la orla, de emplearse ésta, deberán ser de color negro u oscuro.

Artículo 7

Las señales de aviso de peligro deberán tener la forma de un cuadrado con una diagonal en posición vertical, excepto para la señal "Atención, Carretera Preferente" (artículo 15).

Artículo 8

1. Las dimensiones de las placas deberán ser tales que la señal sea fácilmente visible y comprensible.
2. En las señales de aviso de peligro en forma de cuadrado con una diagonal vertical, el largo del lado del cuadrado será de 60 cm. (24 pulgadas).
3. Las dimensiones normales indicadas sólo podrán ser reducidas en las zonas edificadas, cuando el empleo de señales de dimensiones normales no resulte posible.
4. De estimarse necesario, podrán adoptarse dimensiones mayores que las normales indicadas.



Article 9

The distances in advance of danger points at which danger warning signs should be placed should be determined so as to ensure, both by day and by night, the most efficient use possible of the signs, taking into account the particular conditions of the road and of the traffic, provided that such distances shall not be less than 90 metres (300 ft.) or more than 200 metres (656 ft.) unless the conditions prevailing so demand.

Article 10

1. Danger warning signs shall be placed facing the traffic and on the right-hand side of the carriageway, as used by the traffic concerned. Under special circumstances the signs may be placed or repeated on the opposite side of the carriageway.

2. Danger warning signs shall be placed at an appropriate distance from the edge of the carriageway.

3. In this Manual the height of signs above the ground shall mean the height of the lower edge of the signs from the level of the crown of the road.

As far as possible a uniform height shall be observed particularly over the same route.

The height of danger warning signs shall be not more than 2.40 m (8 ft.) nor, except in built-up areas or where other special circumstances demand otherwise, less than 0.60 m (2 ft.).

Artículo 9

La distancia hasta el lugar de peligro a que deberán colocarse las señales, deberá ser determinada de tal manera que asegure su mayor eficacia, tanto de día como de noche, teniendo en cuenta las particulares condiciones del camino y de la circulación; entendiéndose que tal distancia no deberá ser inferior a 90 m. (300 pies) ni superior a 200 m. (656 pies), salvo que circunstancias especiales impongan otras distancias.

Artículo 10

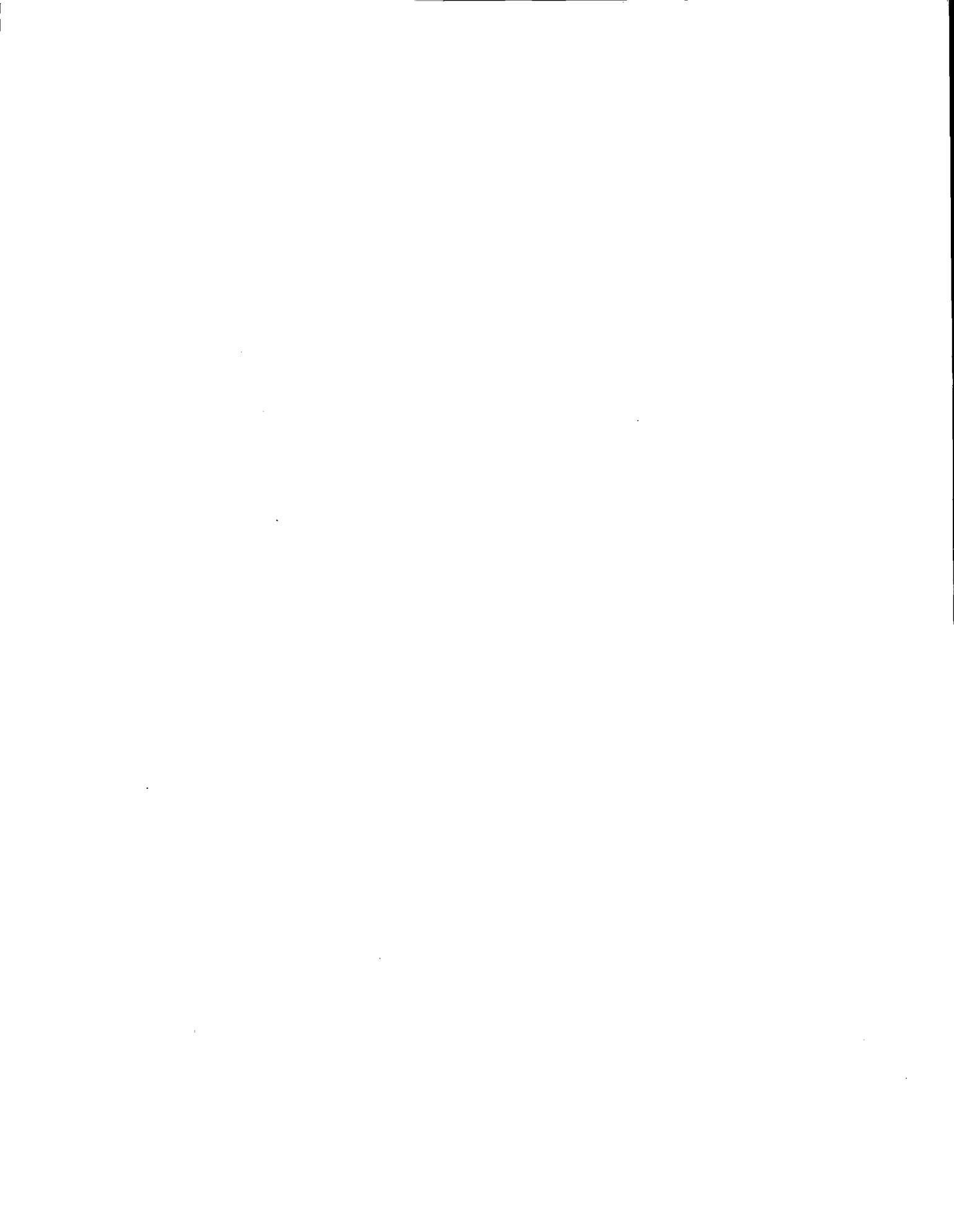
1. Las señales de aviso de peligro deberán colocarse en el lado derecho de la calzada, correspondiente a la dirección de la circulación y frente a ella. De aconsejarlo circunstancias especiales, las señales podrán ser colocadas o repetidas en el lado opuesto de dicha calzada.

2. Las señales de aviso de peligro deberán colocarse a una distancia apropiada del borde de la calzada.

3. En el presente Manual, por altura de las señales sobre el suelo se entiende la altura del borde más bajo de la señal en relación con el nivel de la calzada.

Dentro de lo posible, la altura de las señales sobre la calzada será uniforme, especialmente a lo largo de una misma ruta.

La altura de las señales de aviso de peligro no será mayor de 2,40 m. (8 pies) ni, salvo en las zonas edificadas o donde otras circunstancias especiales aconsejen otra cosa, menor de 60 cm. (2 pies).



Article 11

1. The signs "Dangerous Curve" or "Dangerous Curves" shall be used only as approach signs for a bend or bends which are dangerous owing to their physical characteristics or to reduced visibility.

These signs are :

- Sharp curve
- Dangerous curve
- Winding road
- Sharp reverse curves

2. The series of signs shown in diagrams I, 1; I, 2; I, 3 and I, 4 may be expanded by the addition of symbols which are illustrative of other types of curve.

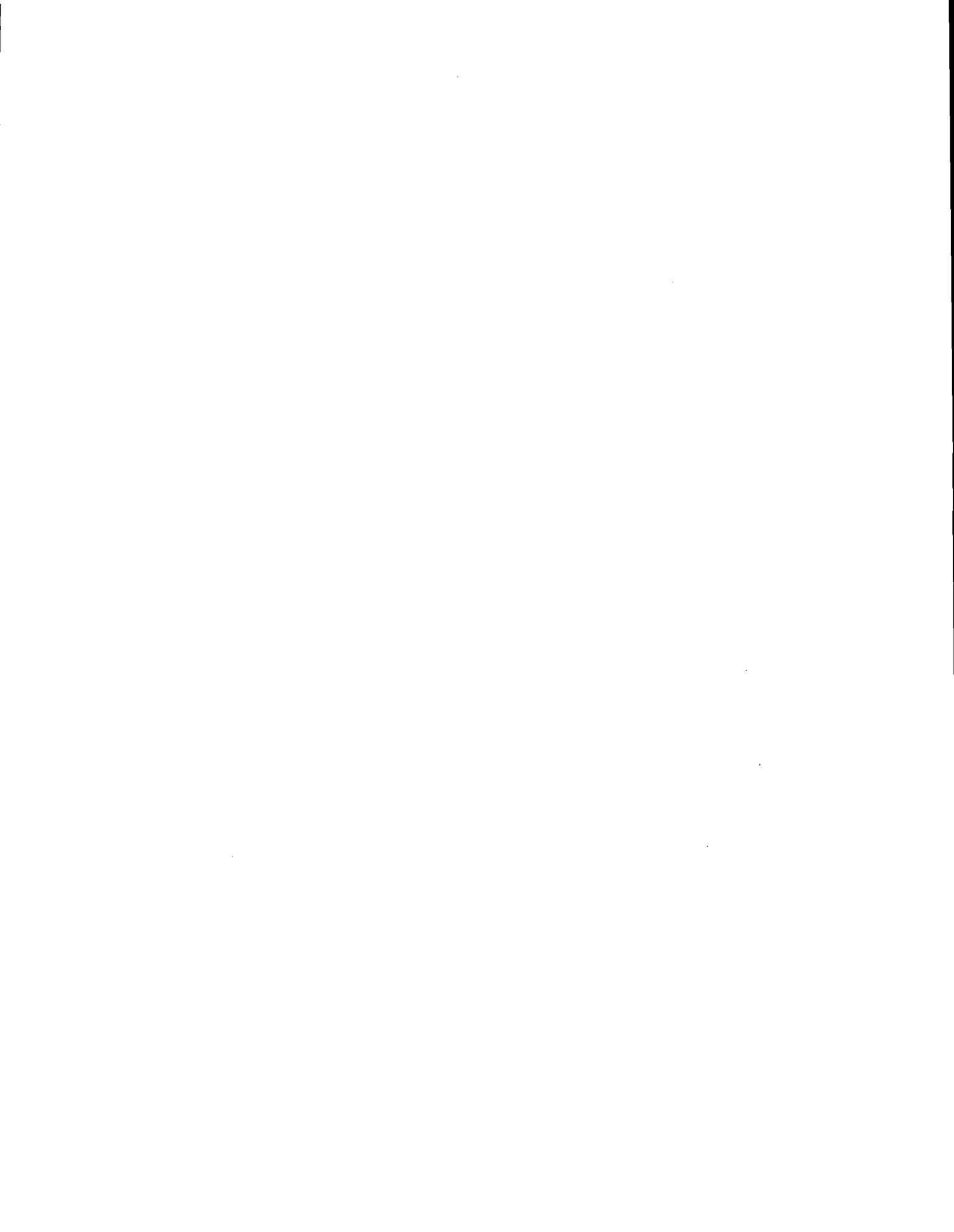
Artículo 11

1. Se emplearán las señales "Curva Peligrosa" o "Curvas Peligrosas" únicas para indicar la proximidad de una curva que ofrezcan peligro por sus características físicas or por falta de visibilidad.

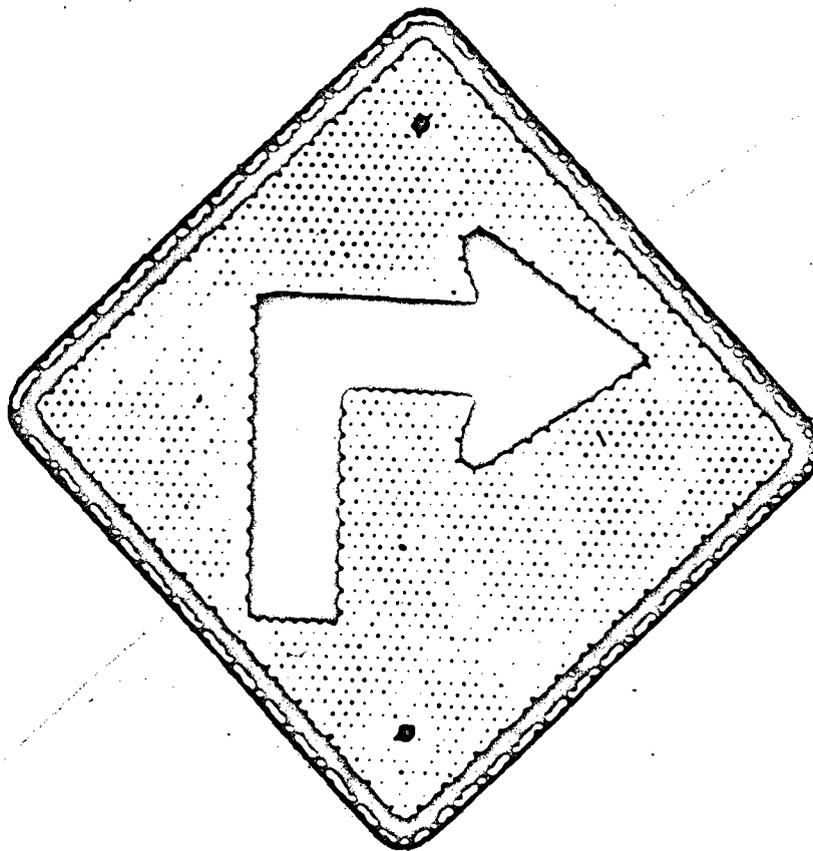
Estas señales serán :

- Curva pronunciada
- Curva peligrosa
- Camino sinuoso
- Curvas pronunciadas en "S"

2. La serie de señales que aparecen en las figuras I, 1; I, 2; I, 3 y I, 4 podrá ser ampliada mediante la adición de símbolos que representen otros tipos de curvas.



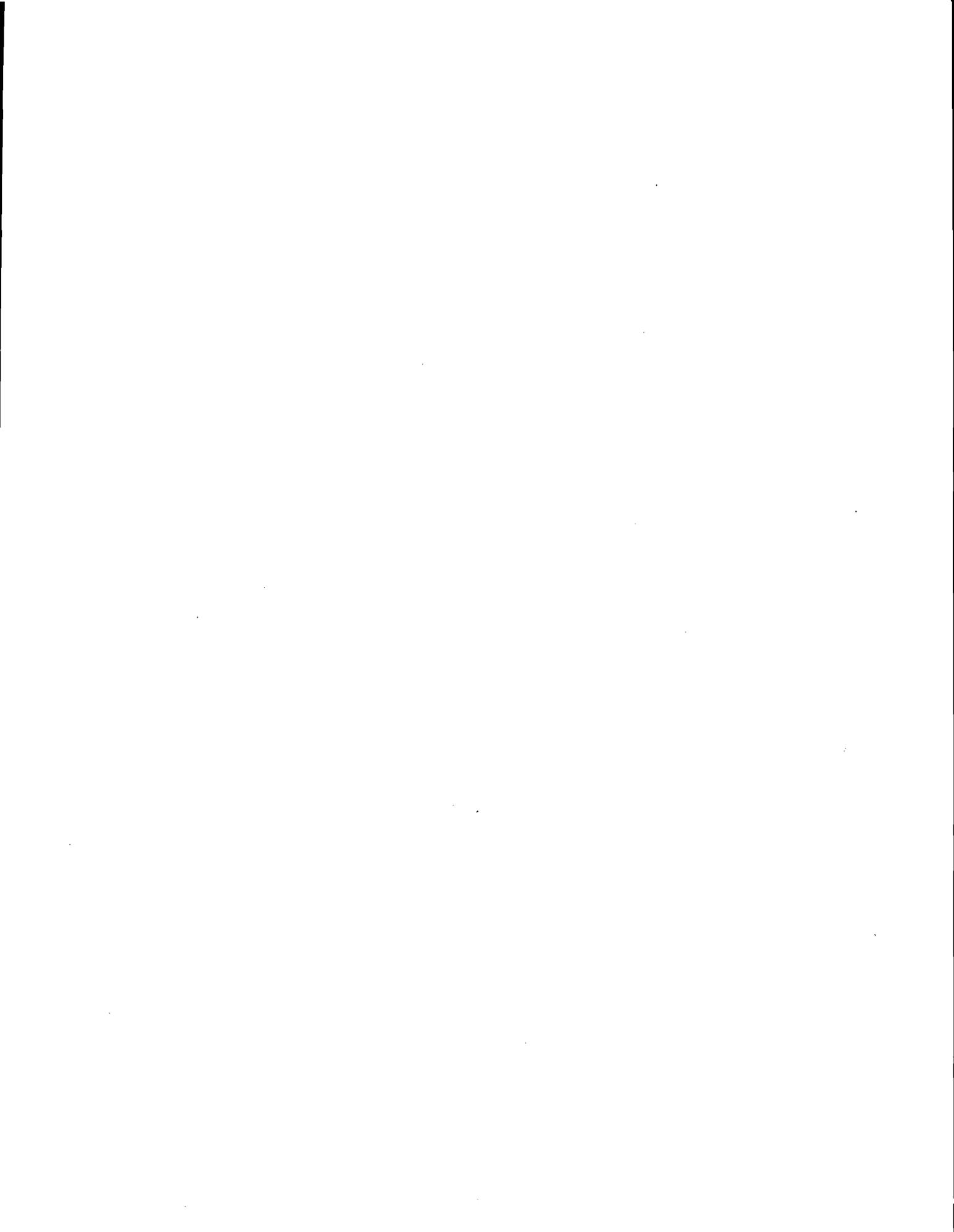
camer
va o
de
"S"
n en
t
on
os

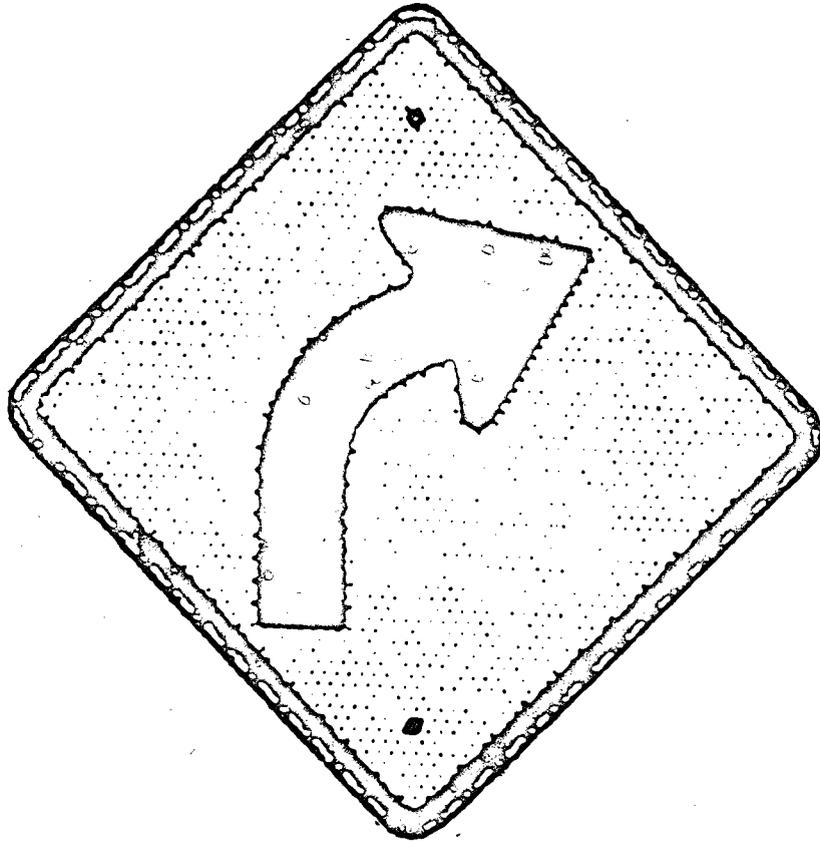


I, 1

"Sharp Curve (right or left)"

"Curva pronunciada (derecha o izquierda)"

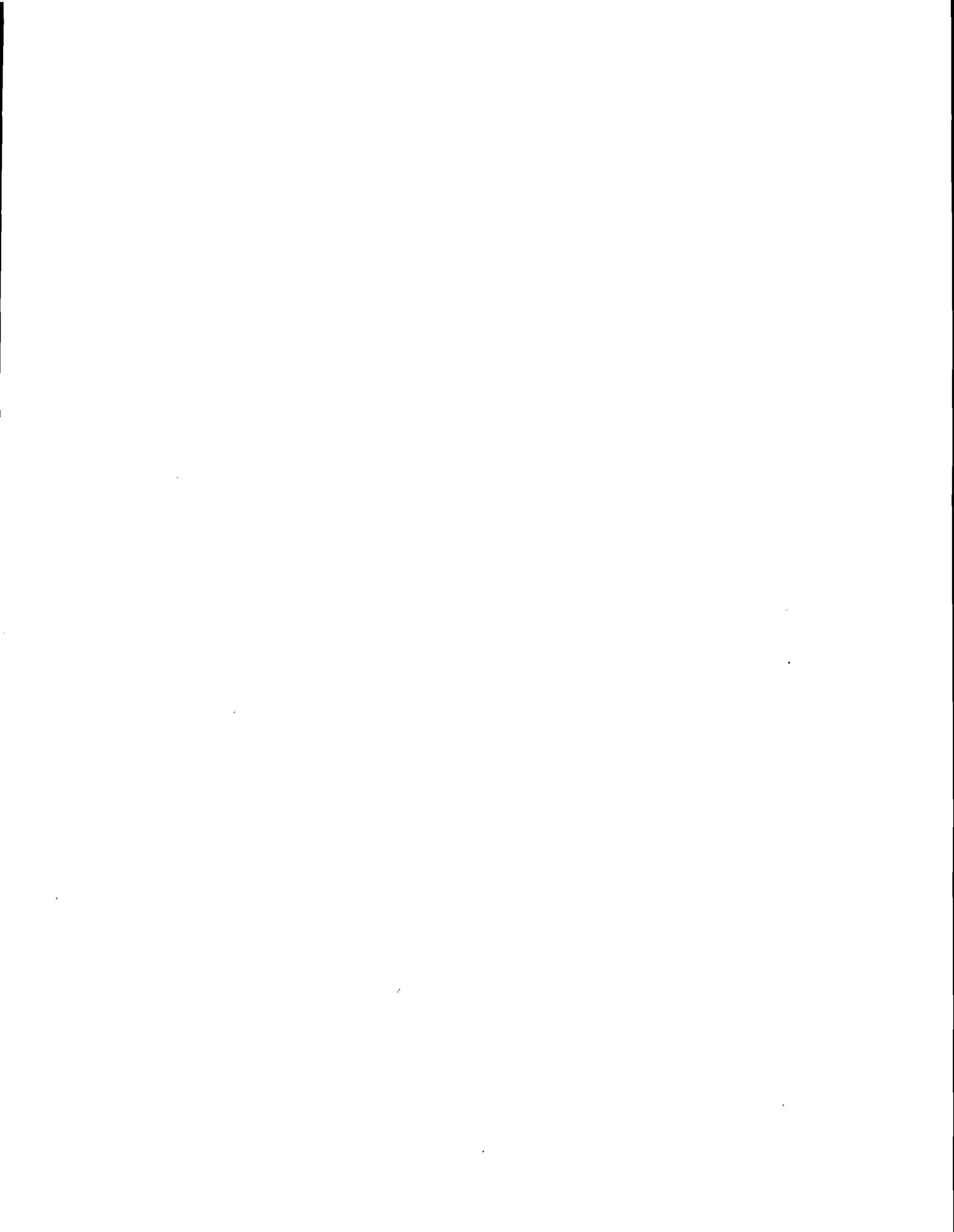


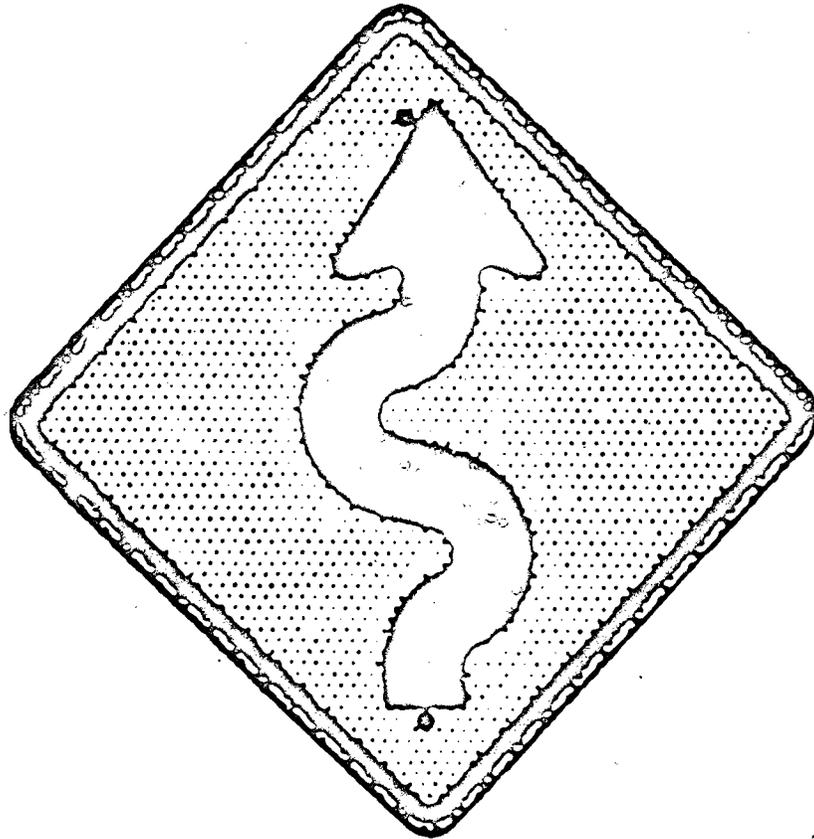


"Dangerous Curve (right or left)"

I, 2

"Curva Peligrosa (derecha o izquierda)"

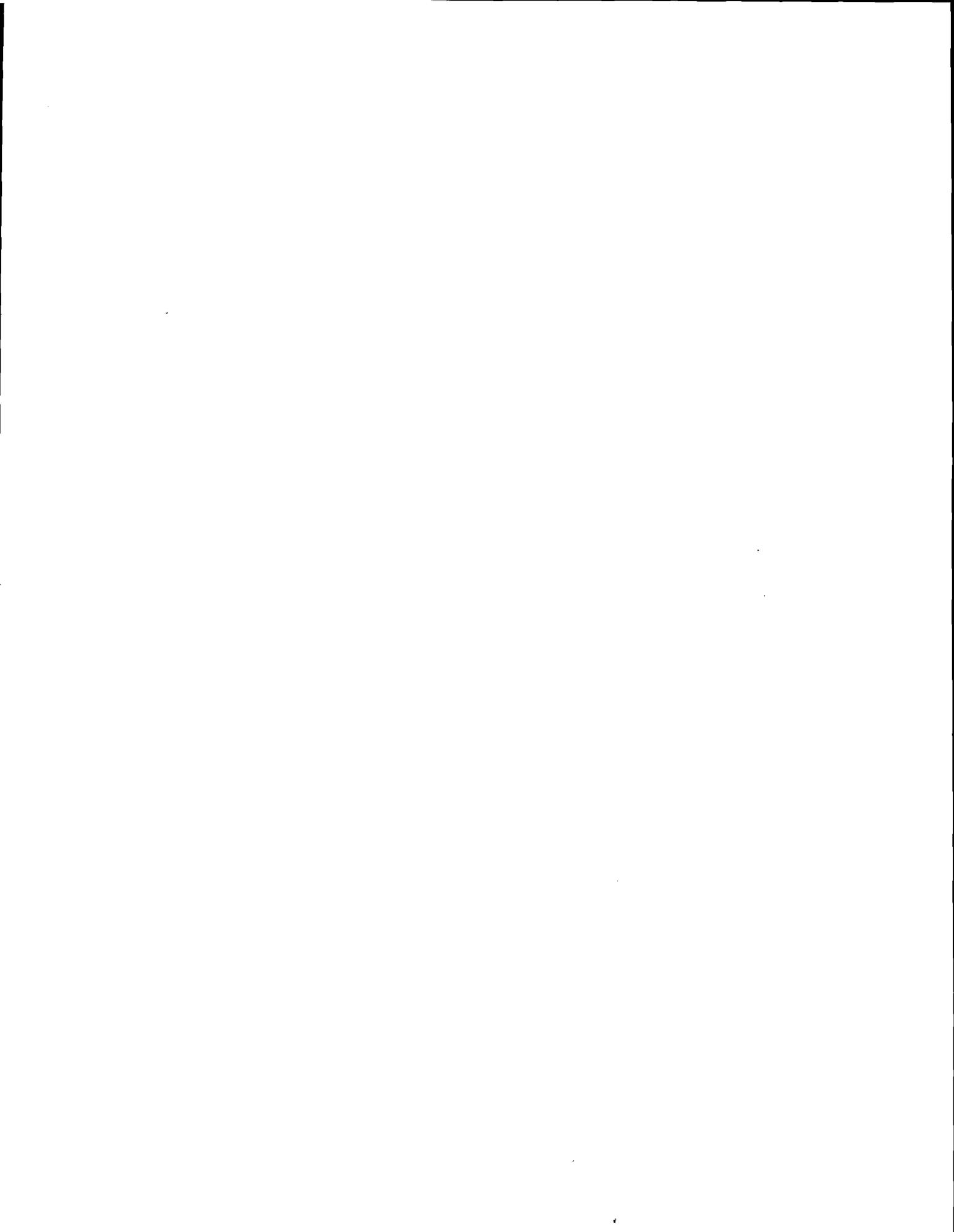


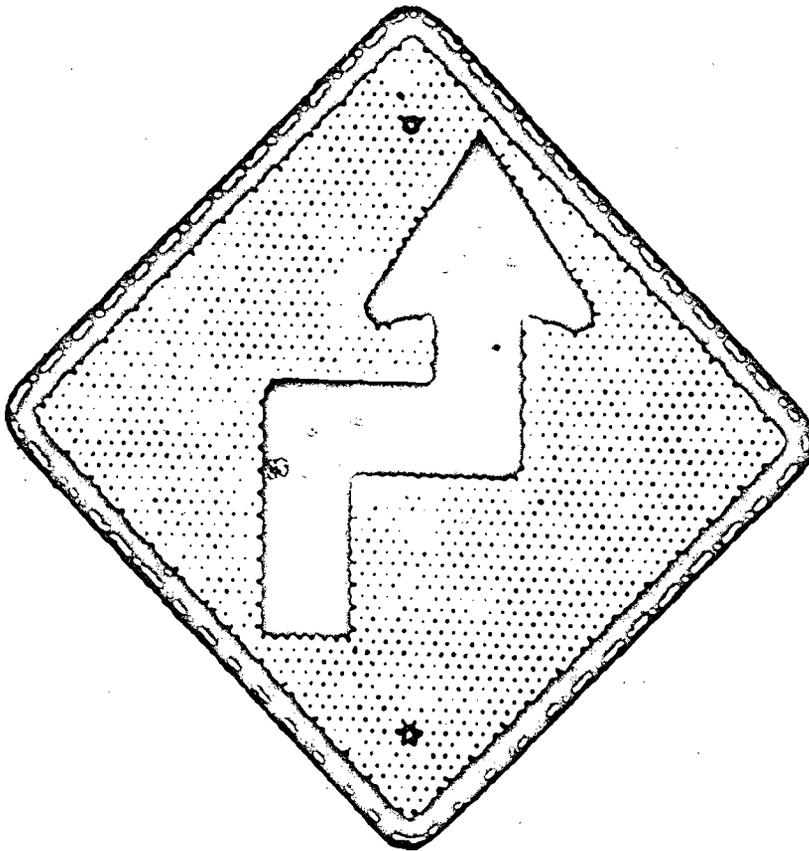


"Winding Road"

I, 3

"Carretera sinuosa"

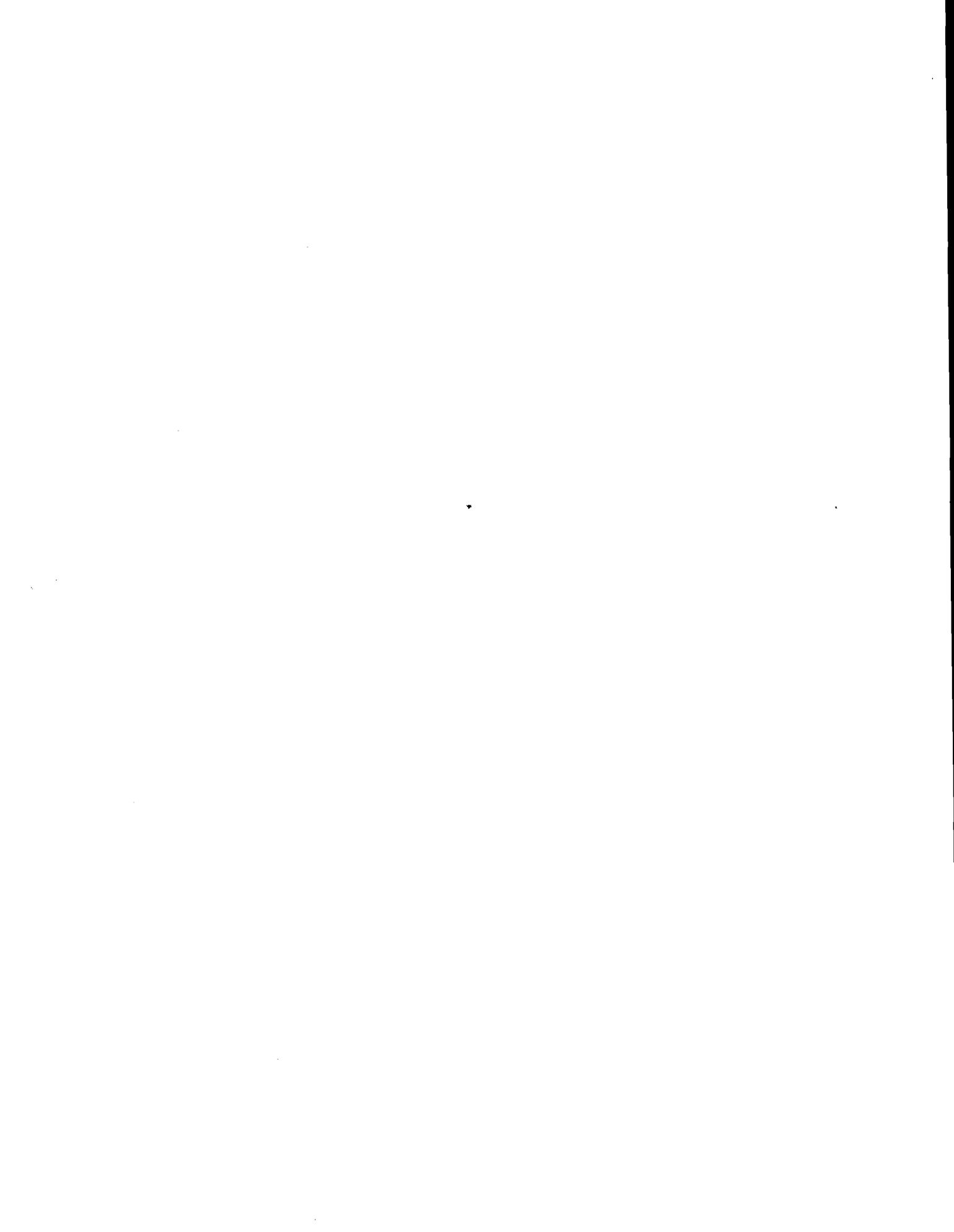




I, 4

"Sharp Reverse Curves (the first to the right, or the first to the left)"

"Curvas pronunciadas en S (la primera a la derecha, o la primera a la izquierda)"



Article 12

The signs "Road Intersection" shall be used as the approach signs for a fork, crossroad or road junction. In built-up areas, these signs shall only be used in exceptional cases.

These signs are:

- cross road
- side road
- T junction
- Y junction

shown in diagrams I, 5; I, 6; I, 7 and I, 8 a and b.

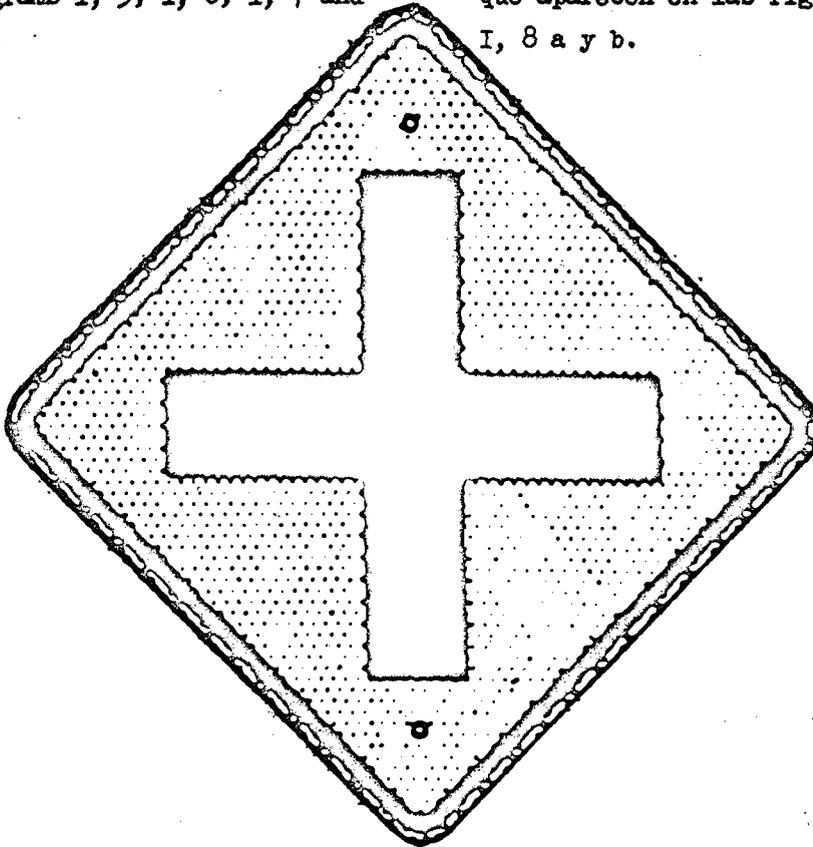
Artículo 12

Se emplearán las señales "Cruce" para indicar la proximidad de una bifurcación, de un cruce de caminos o de un empalme. No se utilizarán estas señales en zonas edificadas sino en casos excepcionales.

Estas señales serán:

- cruce de carreteras
- carretera lateral
- bifurcación en T
- bifurcación en Y

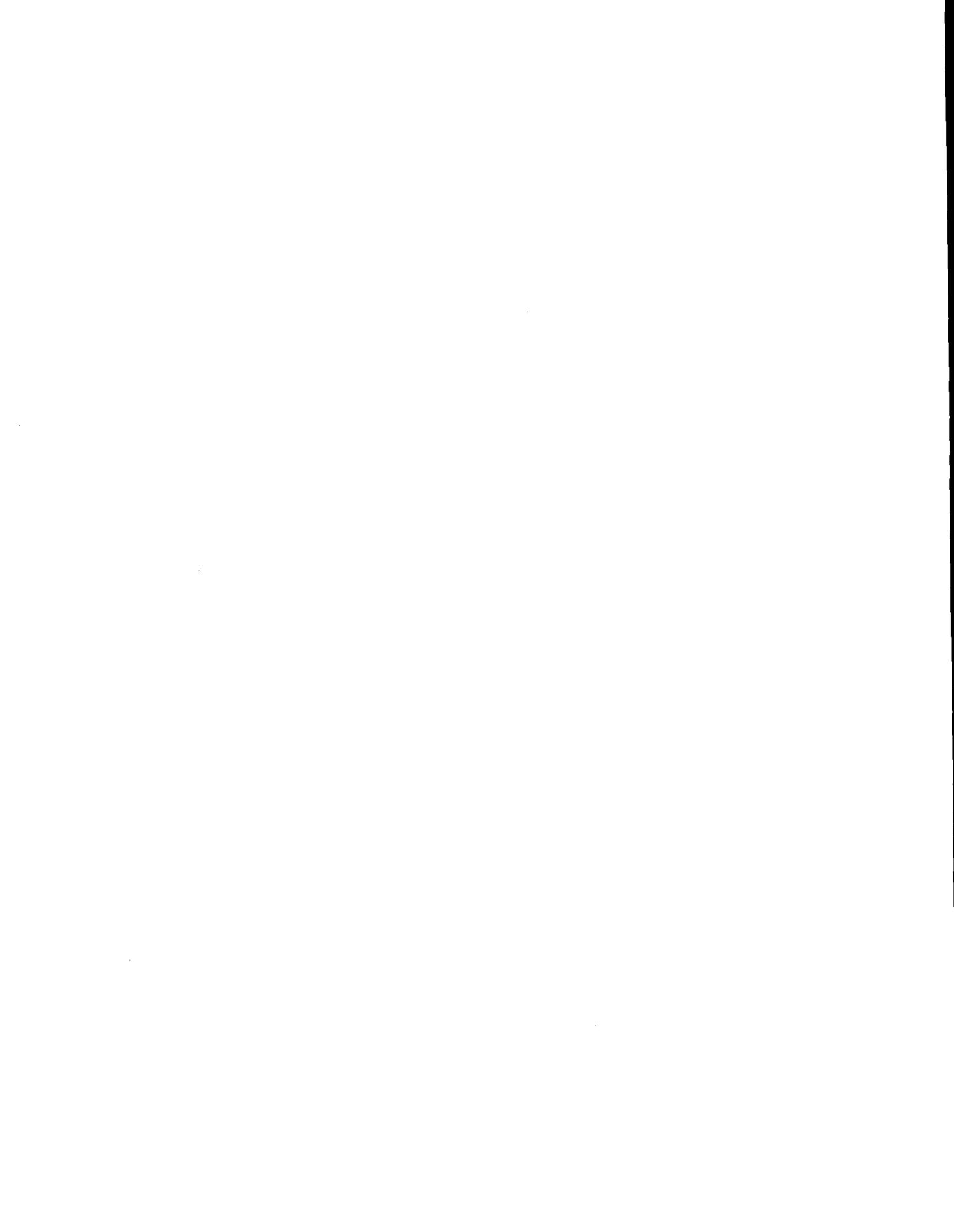
que aparecen en las figuras I, 5; I, 6; I, 7 y I, 8 a y b.

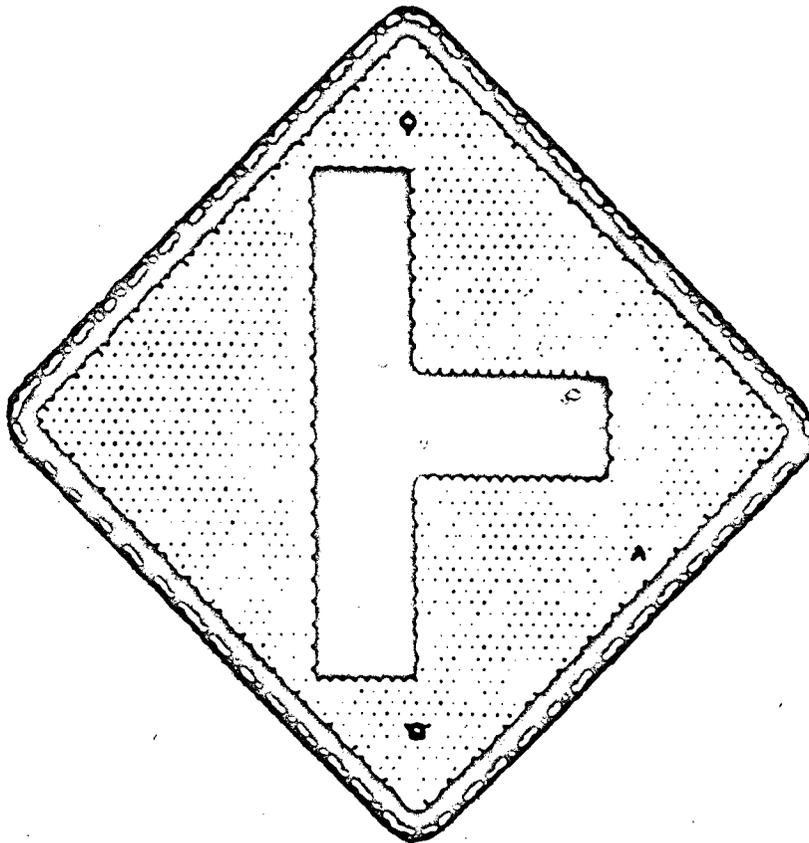


"Cross Road"

I, 5

"Cruce de carreteras"

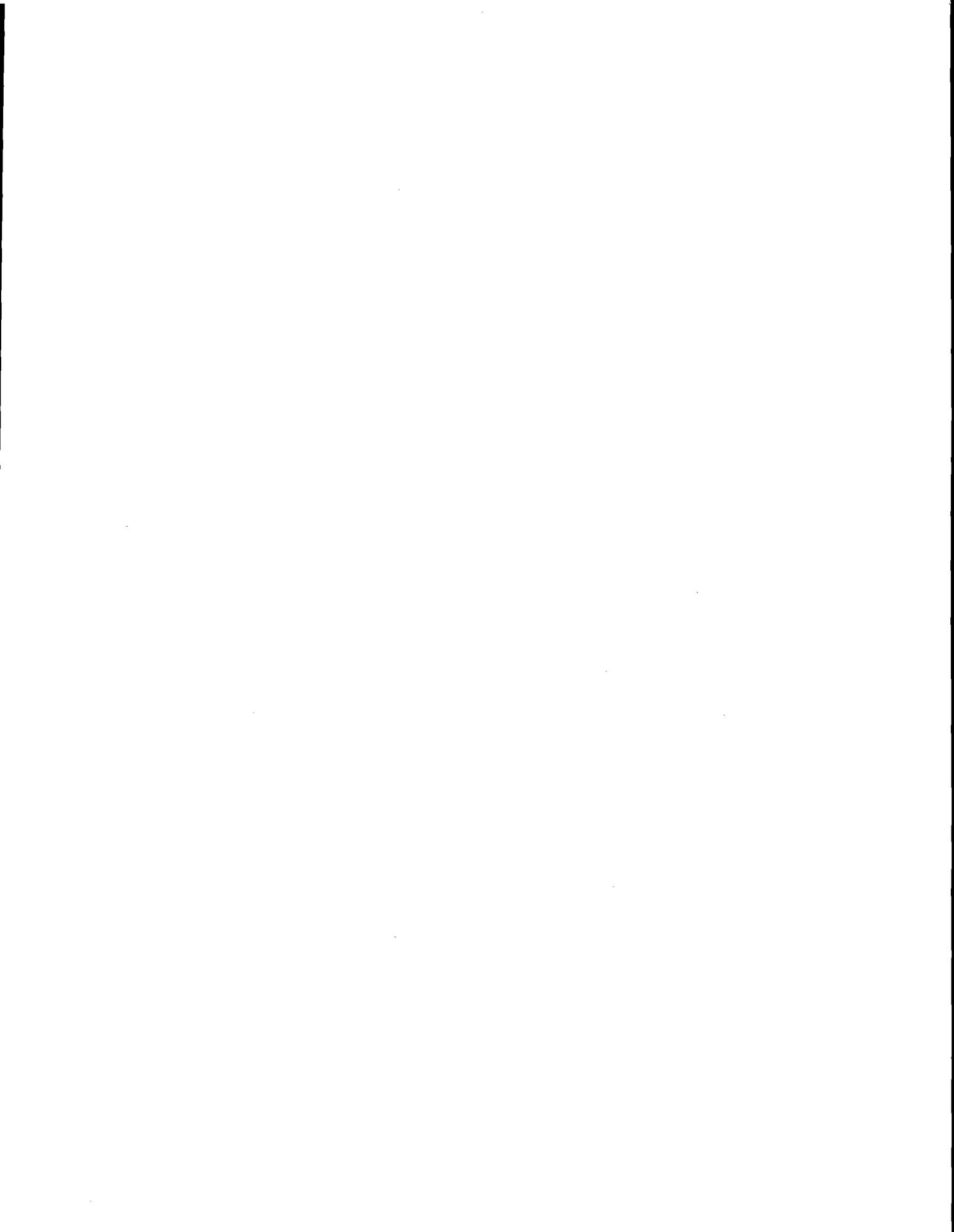


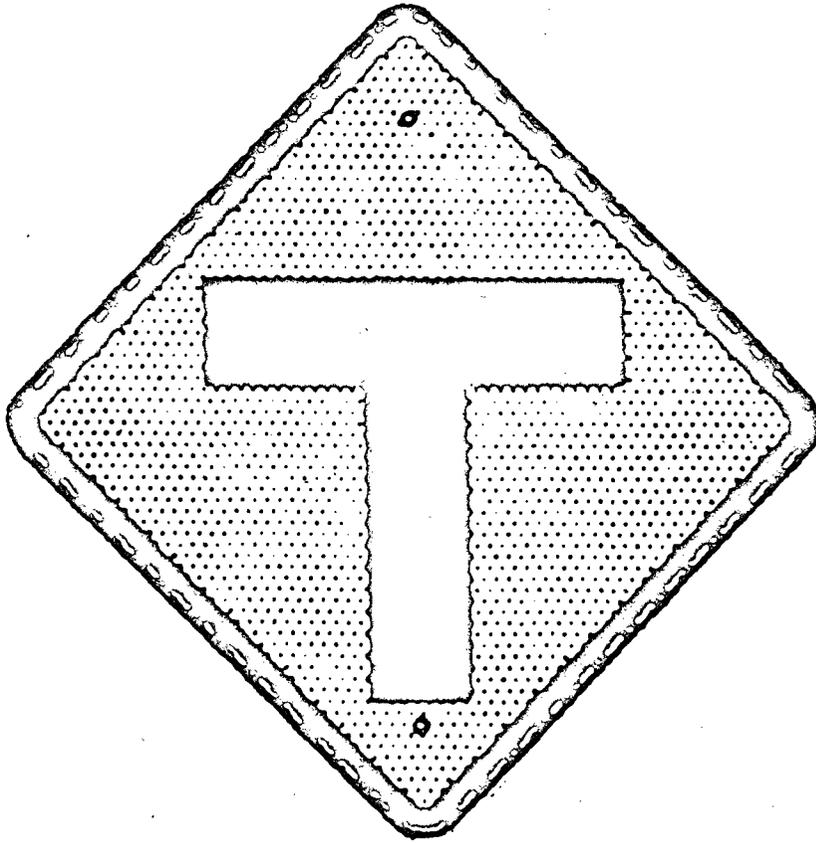


I, 6

"Side Road (either right or left)"

"Carretera lateral (derecha o izquierda)"



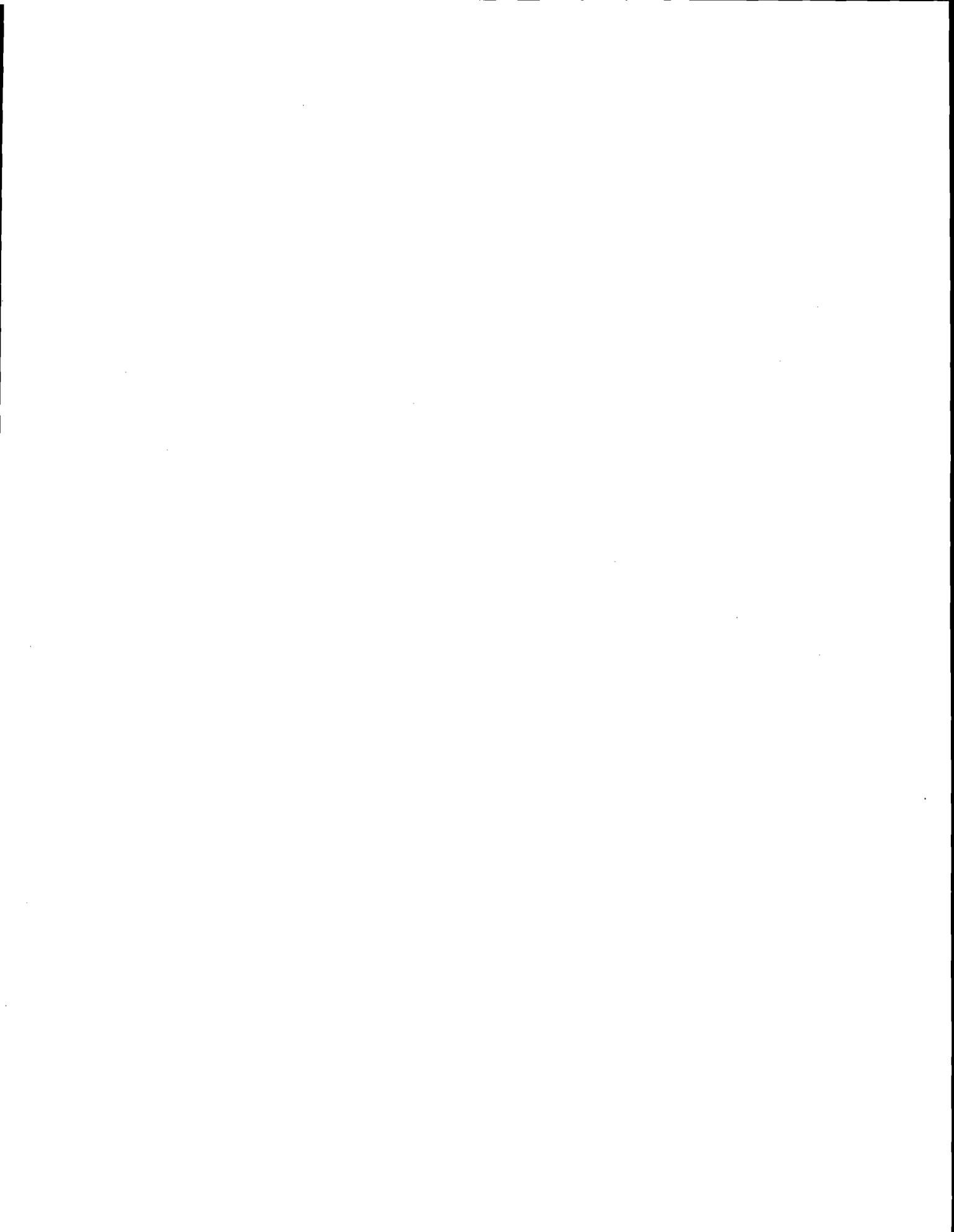


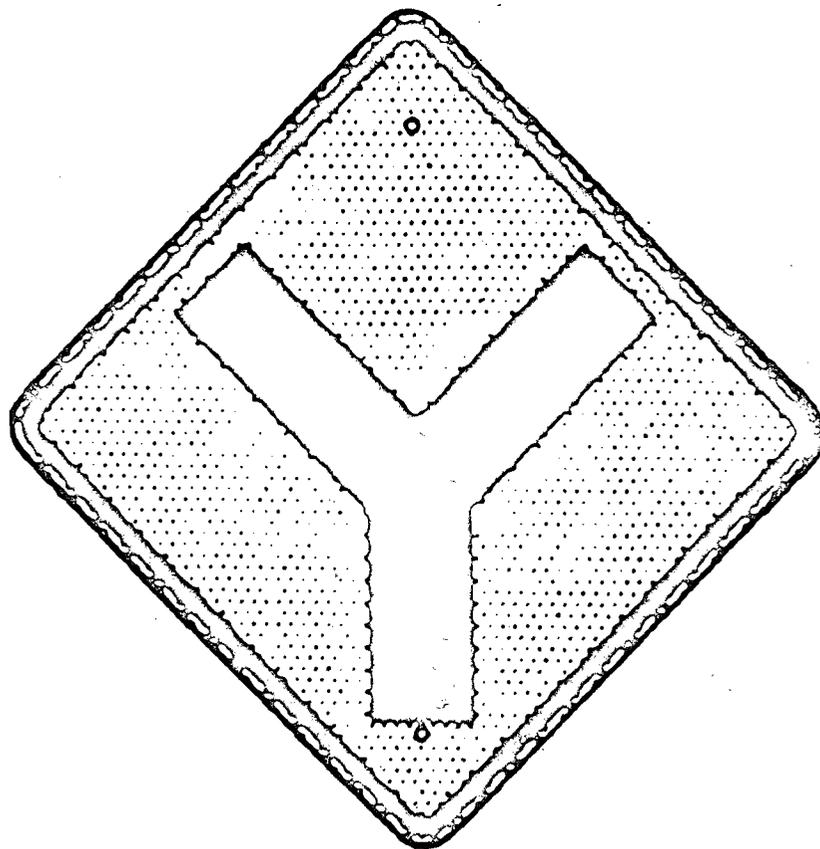
I, 7

"T Junction"

"Bifurcación en T"

a)

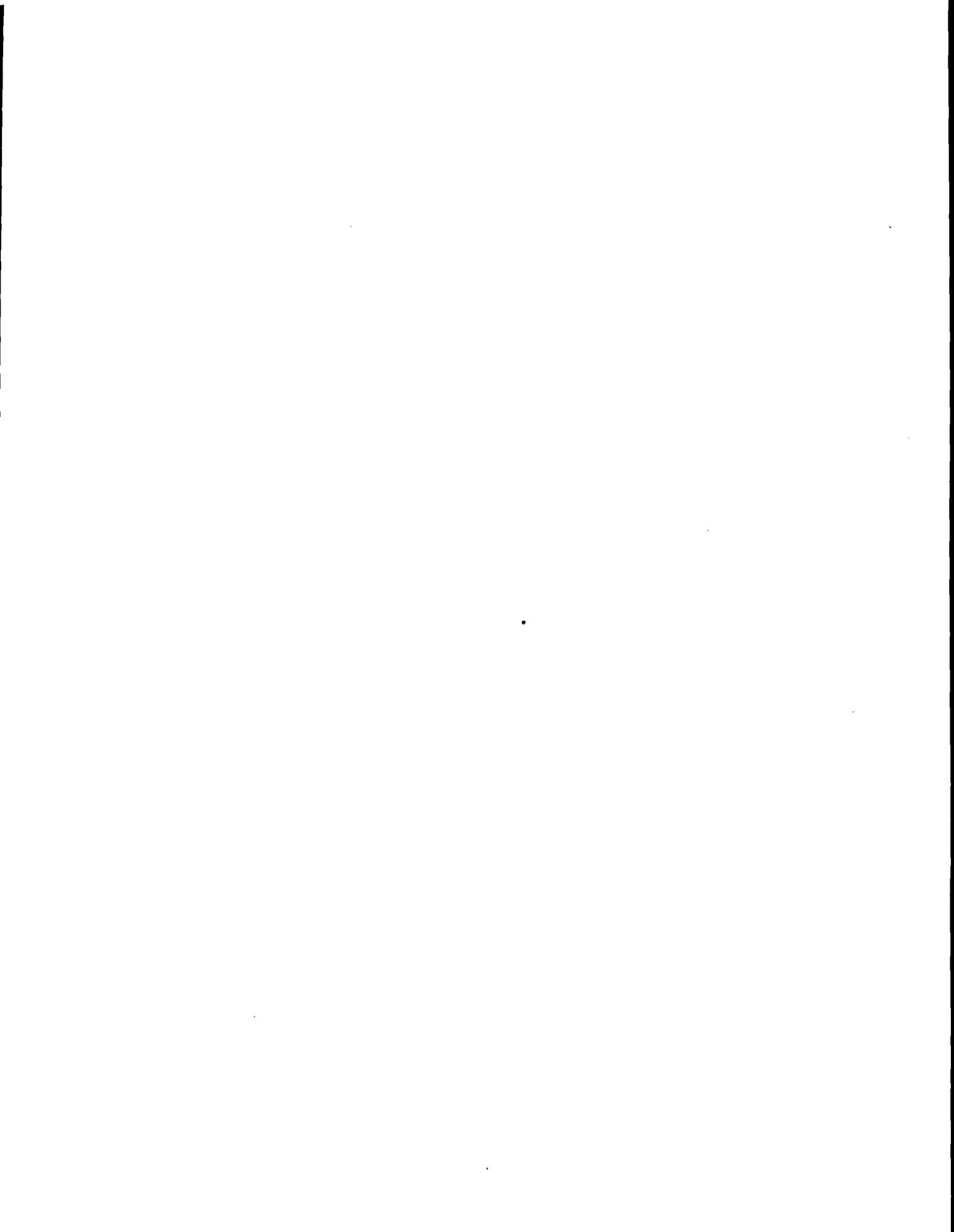


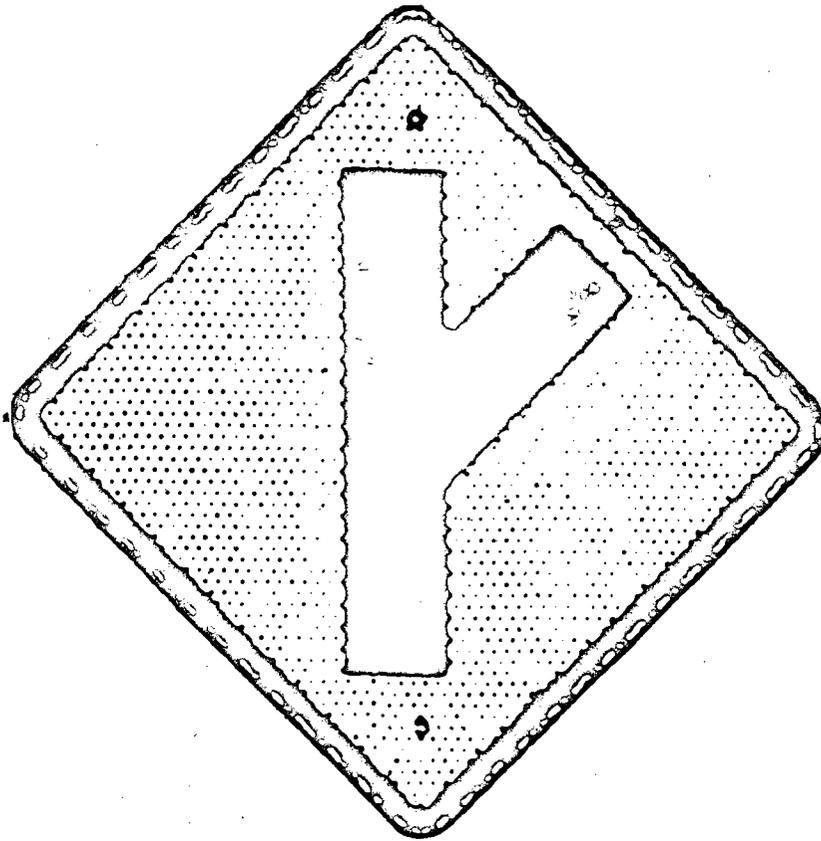


I, 8^a

"Y Junction"

"Bifurcación en Y"

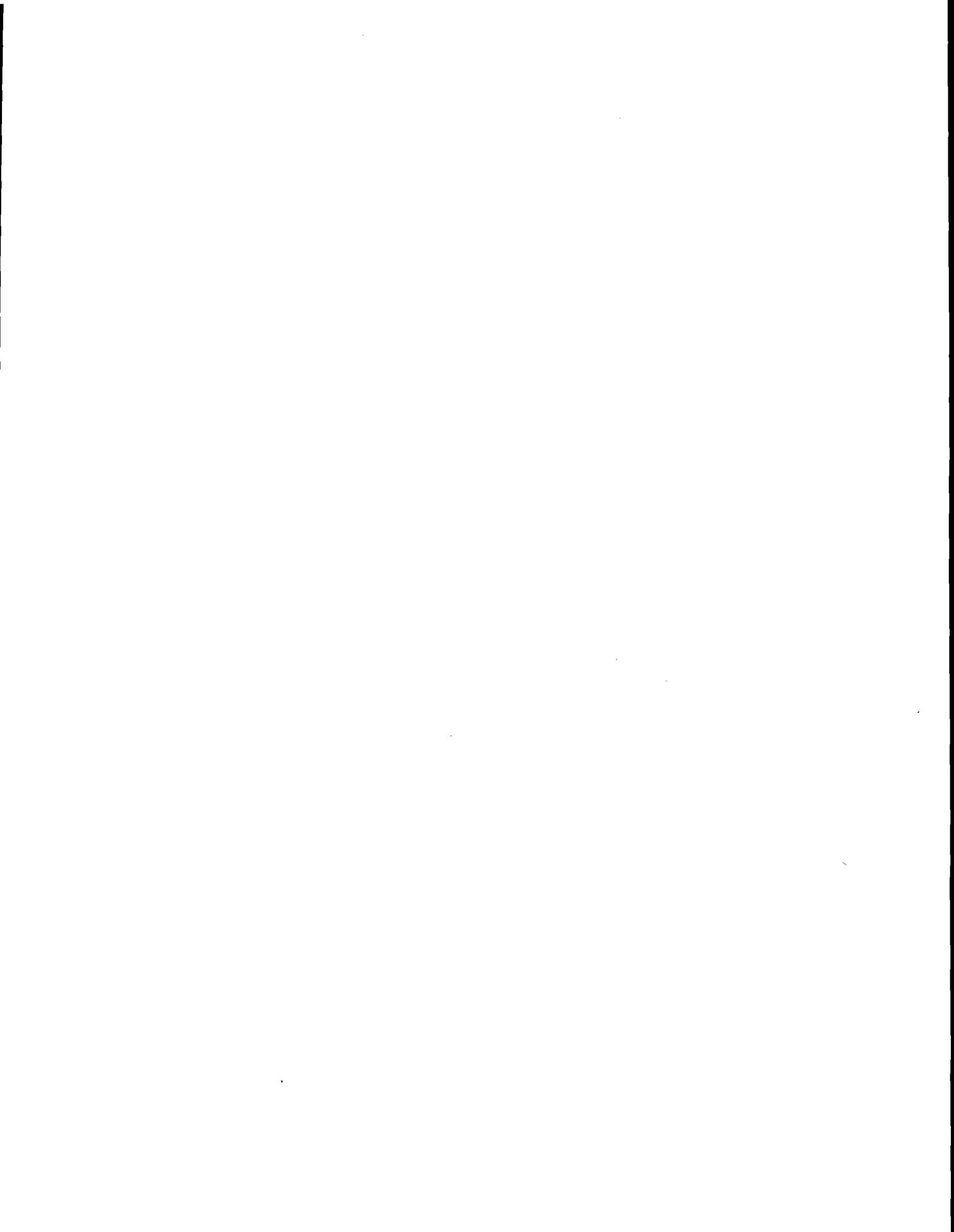




I, 8^b

"Y Junction (side road to the right
or left)"

"Bifurcación en Y (carretera lateral
derecha o izquierda)"



Article 13

1. The signs "Intersection with Minor Road" (or "Non-Priority Road") shall be used as the approach signs on a major (priority) road for warning of an intersection with a road of lesser relative importance (or non-priority road). In built-up areas, these signs shall only be used in exceptional cases.

These signs are:

- cross road
- side road
- T junction
- Y junction

shown in diagrams I, 9; I, 10; I, 11 and I, 12a and b.

2. When these signs are placed on the major (priority) road, a "Stop" sign or a "Priority Road Ahead" sign shall be placed at the same time on the other road concerned.

Artículo 13

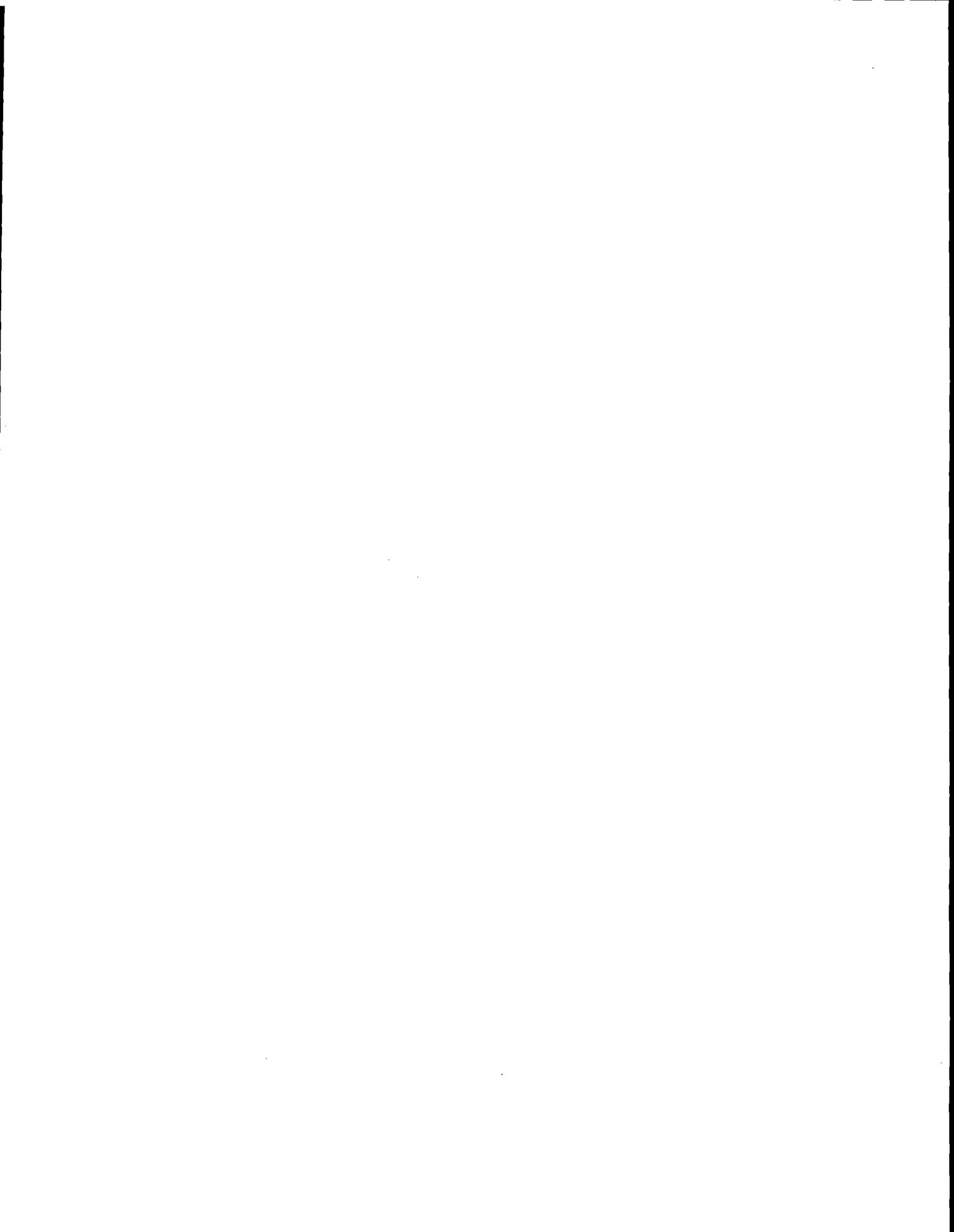
1. Se emplearán las señales "Cruce Con Carretera No Preferente" para indicar en una carretera preferente la proximidad del cruce con una carretera de menos importancia (o no preferente). No se utilizarán estas señales en zonas edificadas, salvo en casos excepcionales.

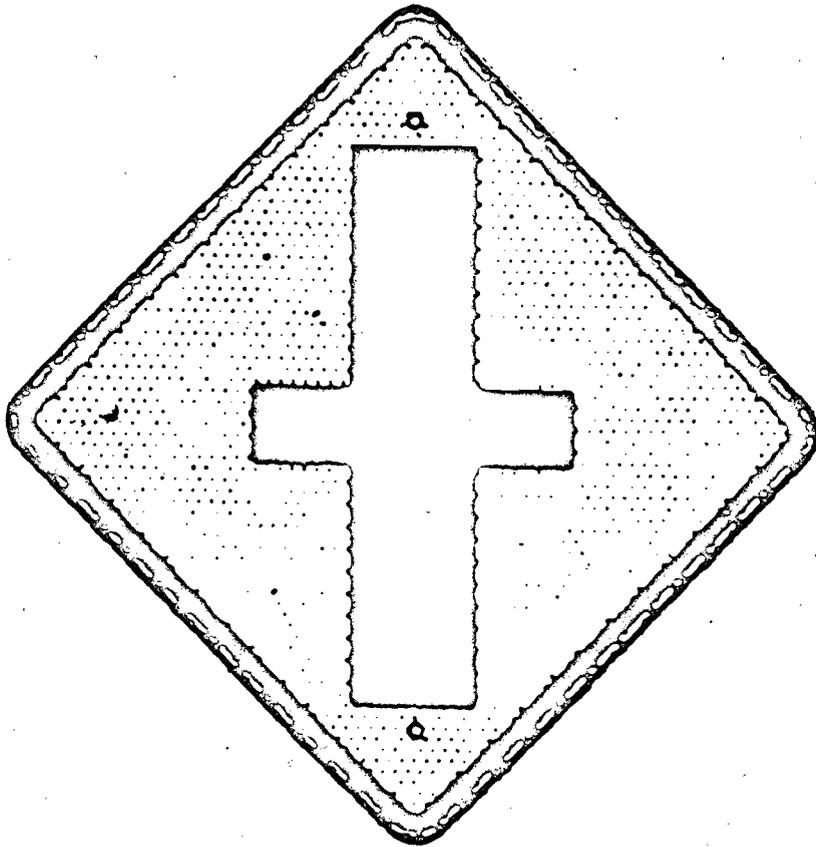
Estas señales serán:

- cruce de carreteras
- carretera lateral
- bifuración en T
- bifuración en Y

que aparecen en las figuras I, 9; I, 10; I, 11 y I, 12a y b.

2. Cuando estas señales se colocan en el camino principal (camino preferente), debe colocarse al mismo tiempo en el camino secundario, o no preferente, una señal de "Parada" o de "Cruce con camino preferente".

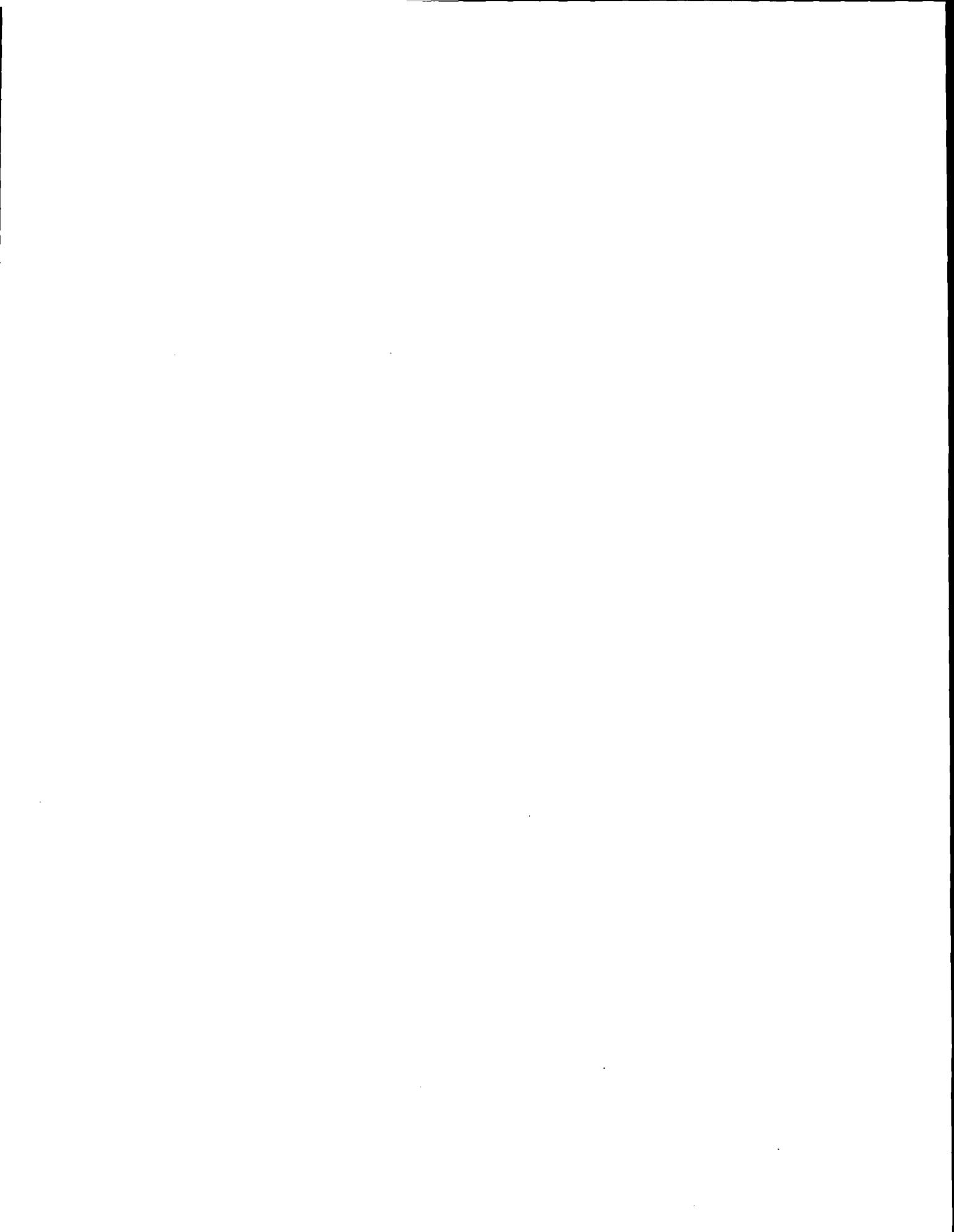


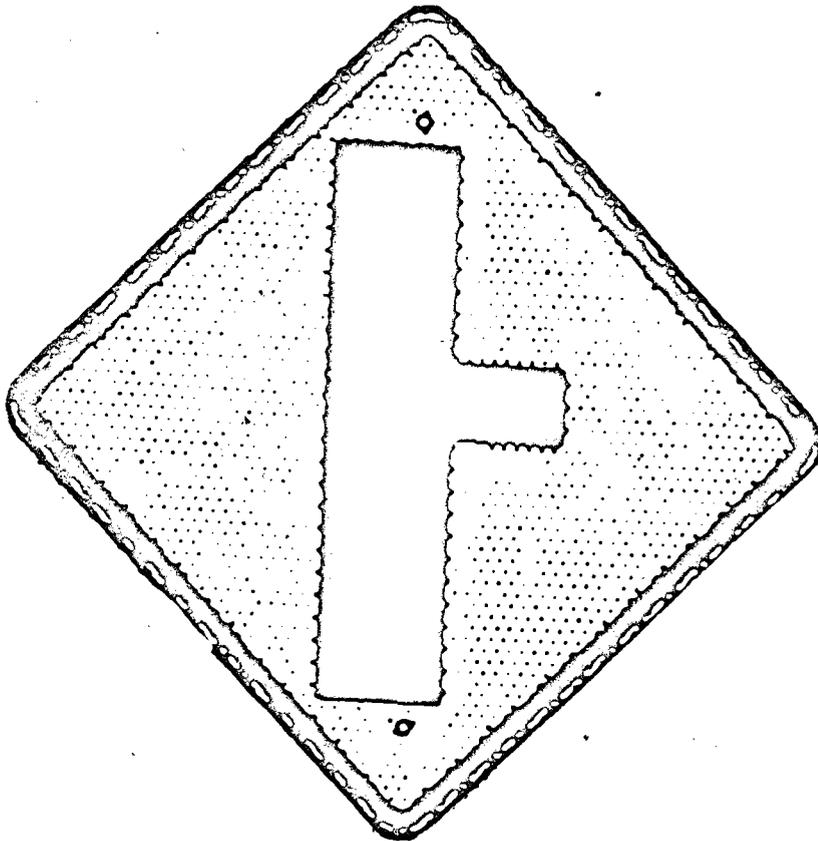


I, 9

"Minor (Non-Priority) Cross Road"

"Cruce con carretera no preferente"



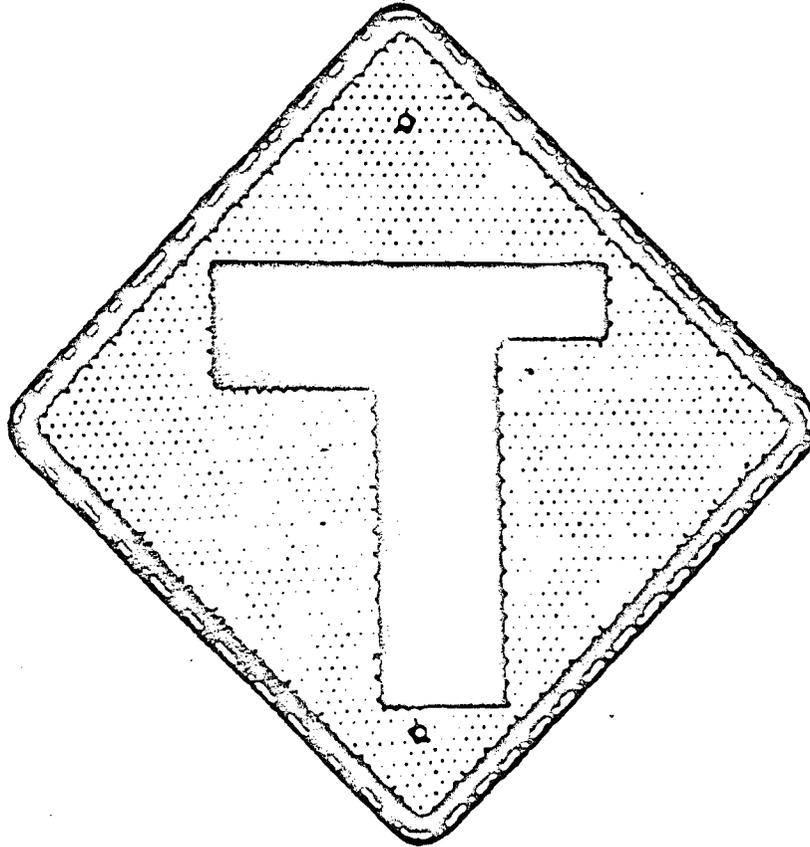


"Minor (Non-Priority) Side Road
(to the right or left)"

I, 10

"Carretera lateral no preferente
(derecha o izquierda)"

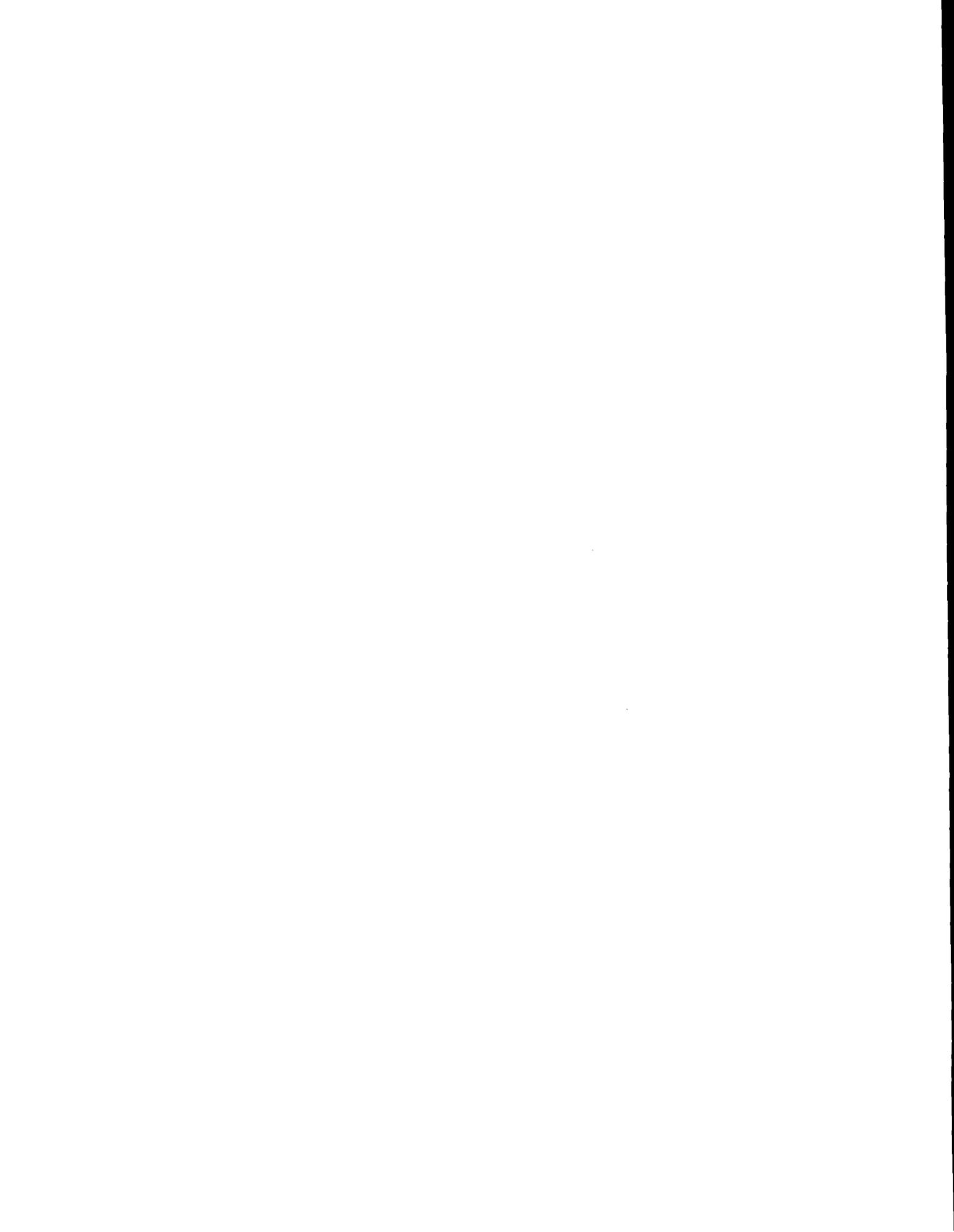


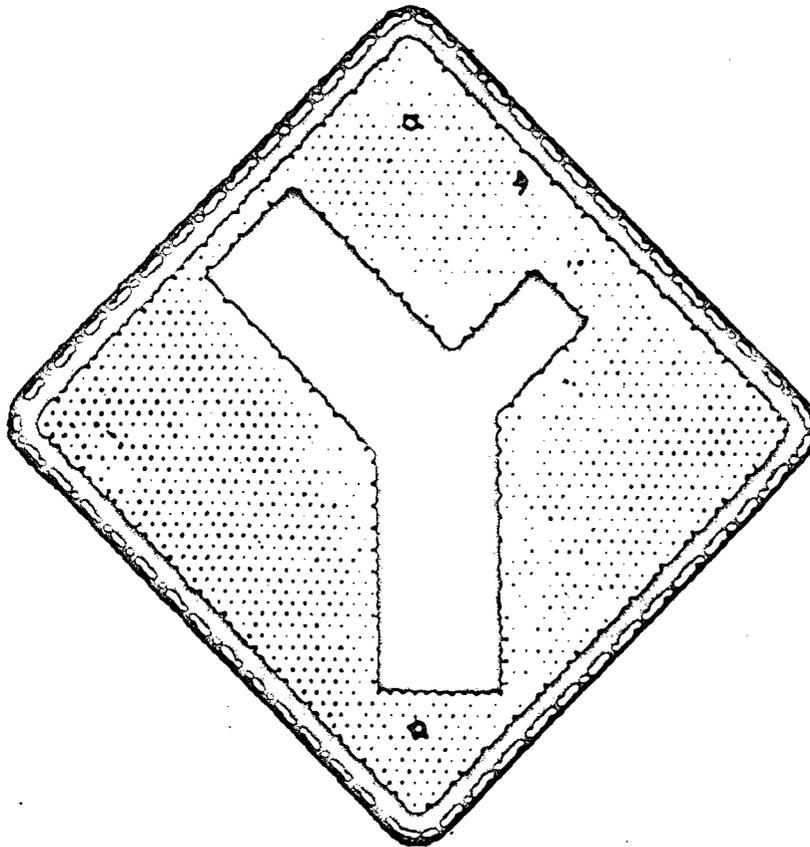


I. 11

"T Junction with a Minor (Non-Priority)
Road (to the right or left)"

"Bifuración en T con una carretera no
preferente (derecha o izquierda)"



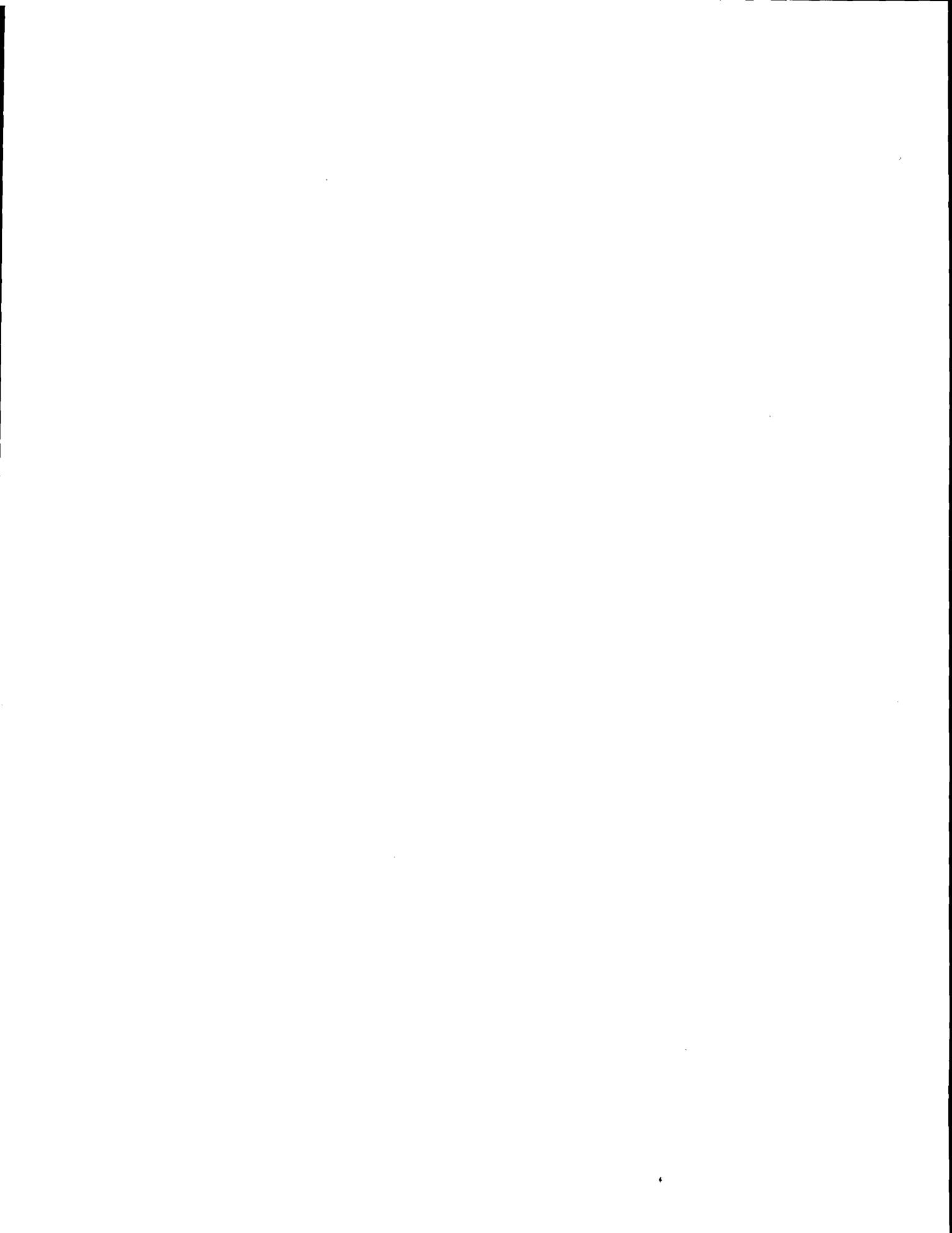


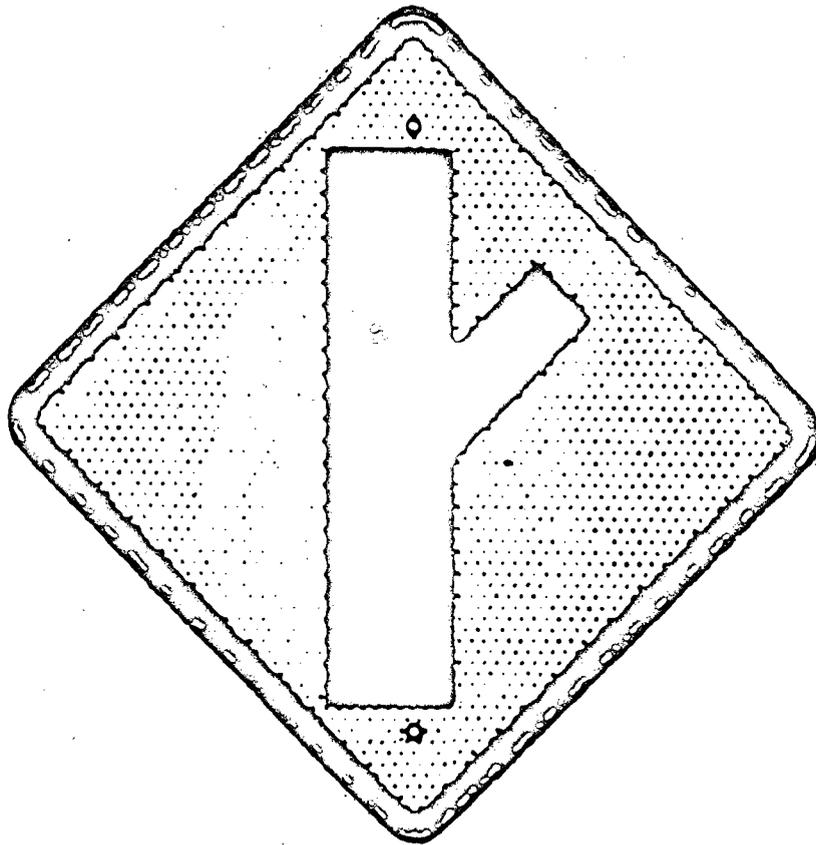
I, 12^a

"Y Junction with a Minor (Non-Priority) Road
(to the right or left)"

8

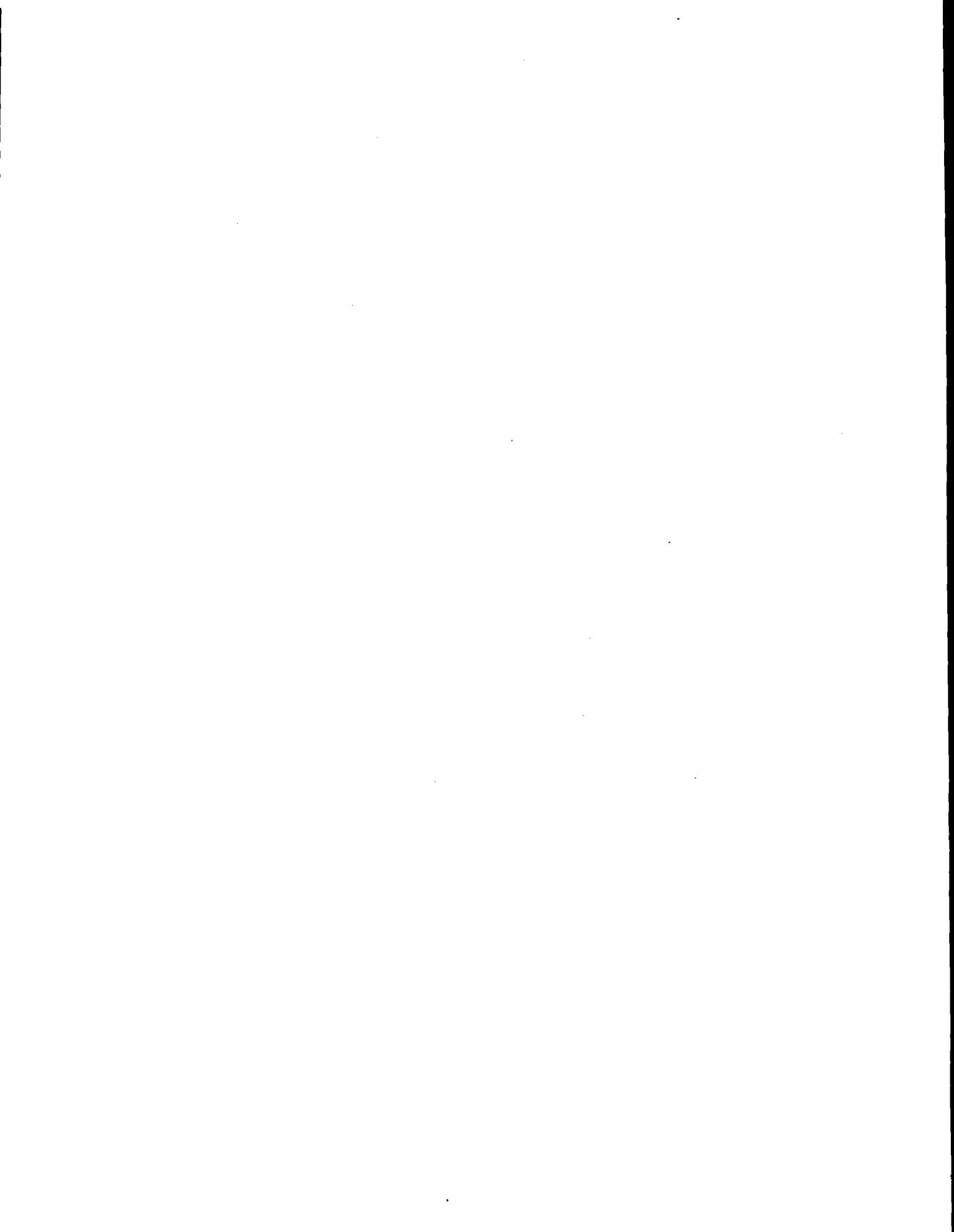
"Bifuración en Y con una carretera
no preferente (derecha o izquierda)"





8 I, 12^b
"Y Junction With a Minor (Non-Priority) Road
to the right or left)"

"Bifuración en Y con una carretera
no preferente (derecha o izquierda)"



Article 14

The sign "Stop Sign Ahead" (Diagram I,13) shall be used as the approach sign for a road intersection guarded by a Stop sign.

This sign may be supplemented by a rectangular plate bearing an indication of the distance from the intersection.

Article 15

1. The sign "Major (Priority) Road Ahead" (Diagram I, 14) may be optionally used as an advance sign, preceding the sign "Entering Major Road". An indication of the distance from the intersection shall be given on the rectangular plate below the sign.

2. The sign shall be in the shape of an equilateral triangle. The length of each side of the triangle shall be 90 cm. (36 in.). The ground of the sign shall be white, the border red.

Artículo 14

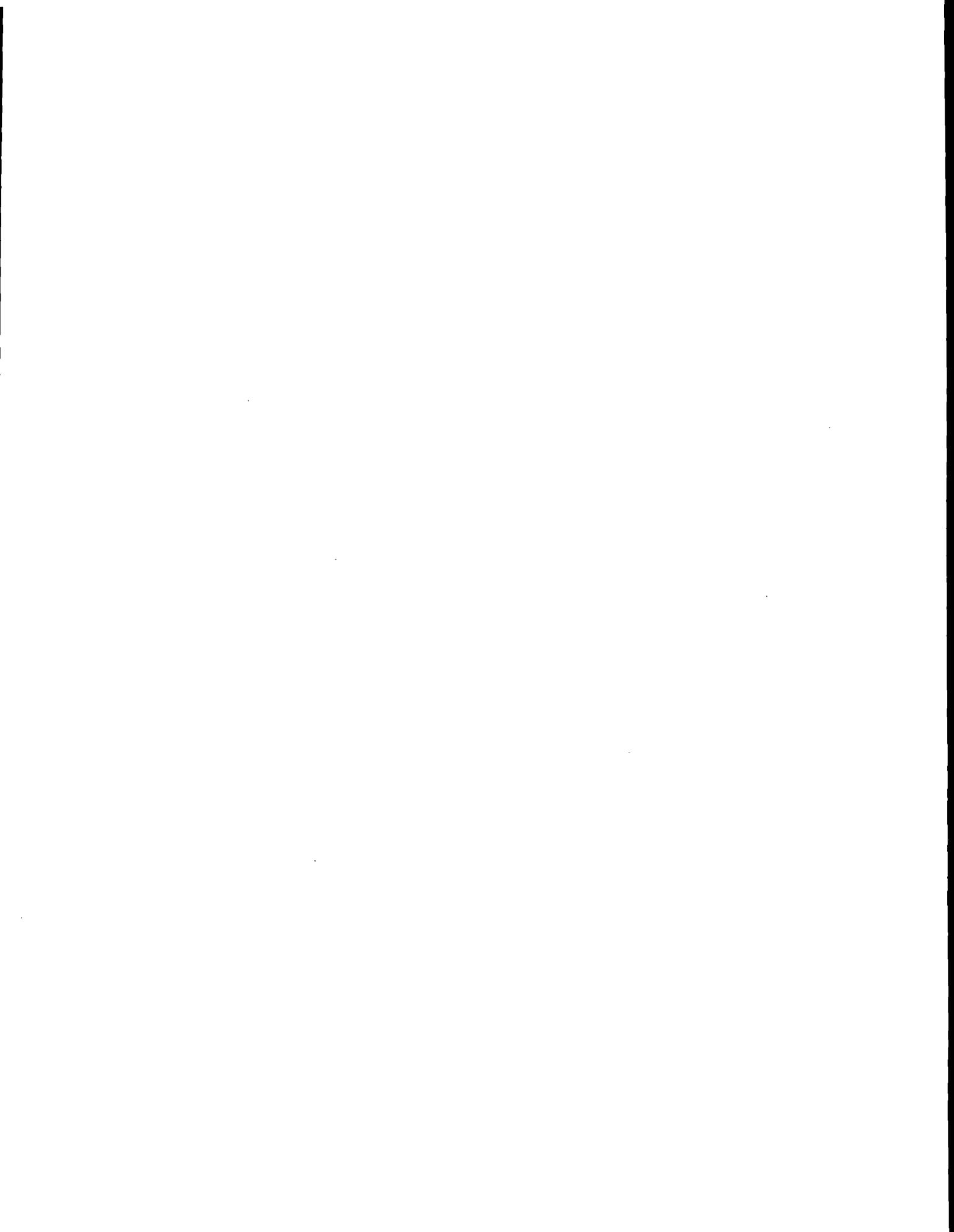
La señal "Atención, Señal de Parada" (Figura I,13) se empleará para indicar la proximidad de un cruce de carreteras con una señal de parada.

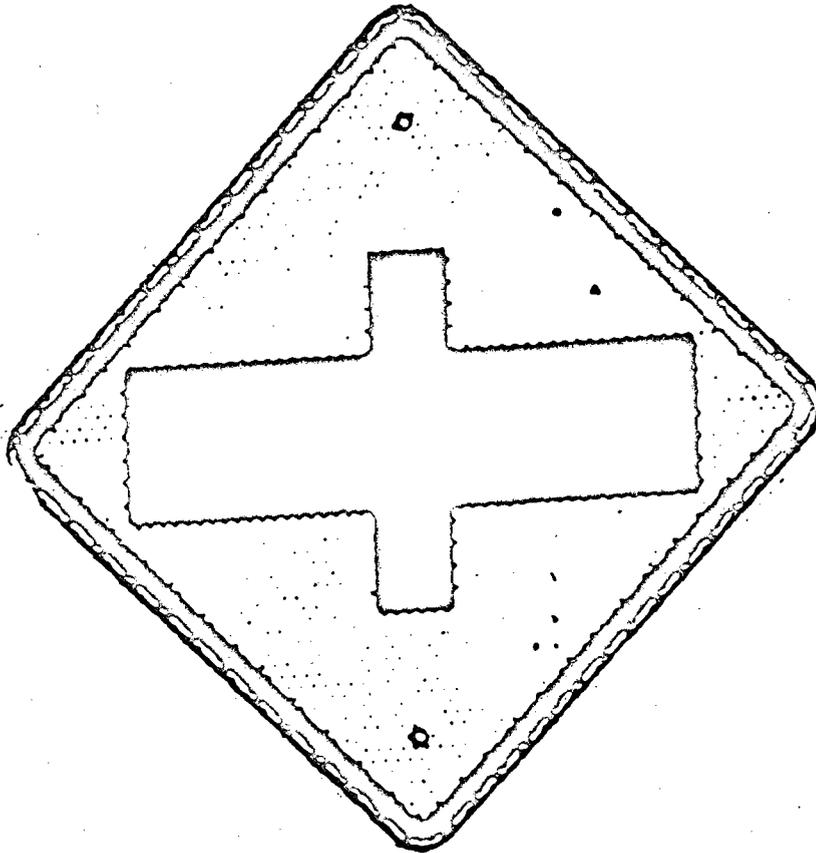
Será facultativo que esta señal este complementada con una placa rectangular que indique la distancia hasta el cruce.

Artículo 15

1. Puede emplearse facultativamente la señal "Atención, Carretera Preferente" (Figura I, 14) como señal avanzada que preceda a la señal "Entrada en Carretera Preferente". La distancia hasta el cruce puede indicarse en la placa rectangular colocada bajo la señal.

2. La señal tendrá la forma de un triángulo equilátero. La longitud de cada lado del triángulo será de 90 cm. (36 pulgadas). La señal estará orlada de rojo y tendrá fondo blanco.

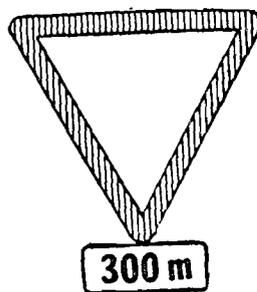




I, 13

"Stop Sign Ahead"

"Atención, Señal de Parada"



I, 14

"Major (Priority) Road Ahead"

"Atención, Carretera Preferente"



Article 16

The signs "Uneven Road" shall be used as the approach signs for hazardous road conditions with regard to its profile. These signs are:

- "bump" (sharp rise in the profile of the road)
- "dip" (sharp depression in the profile of the road)
- "rough road" (a succession of irregularities in the profile of the road)

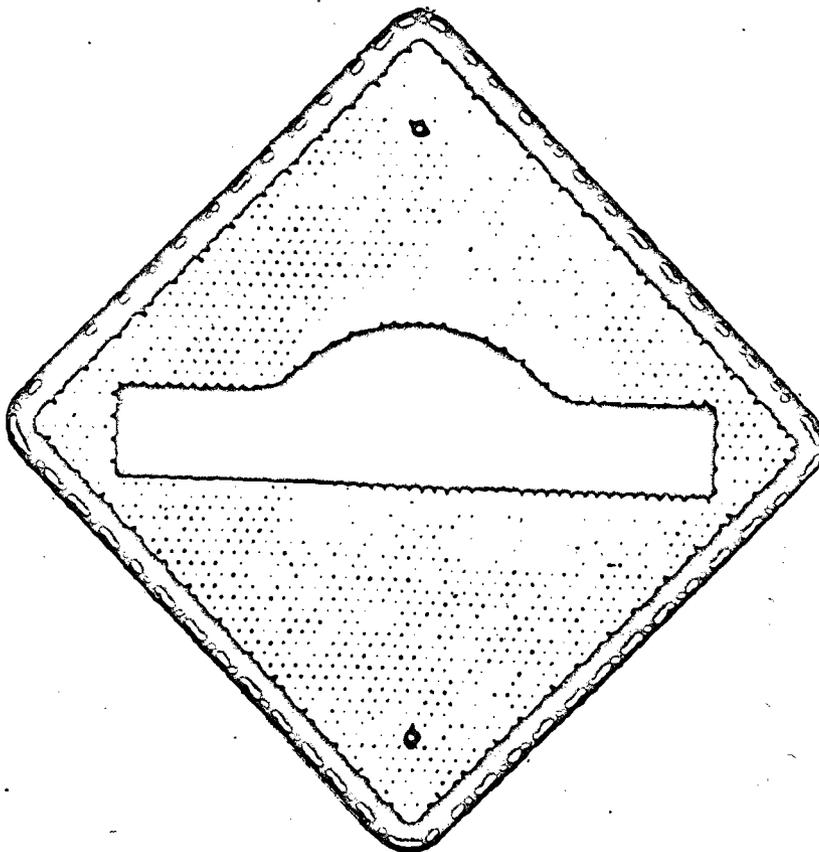
and are shown in diagrams I, 15; I, 16 and I, 17.

Artículo 16

Se empleará la señal "Carretera Irregular" para indicar la proximidad de un tramo de carretera peligroso por su perfil. Estas señales serán:

- "lomo" (elevación pronunciada del perfil de la carretera)
- "badén" (depression pronunciada del perfil de la carretera)
- "carretera áspera" (sucesión de irregularidades en el perfil de la carretera)

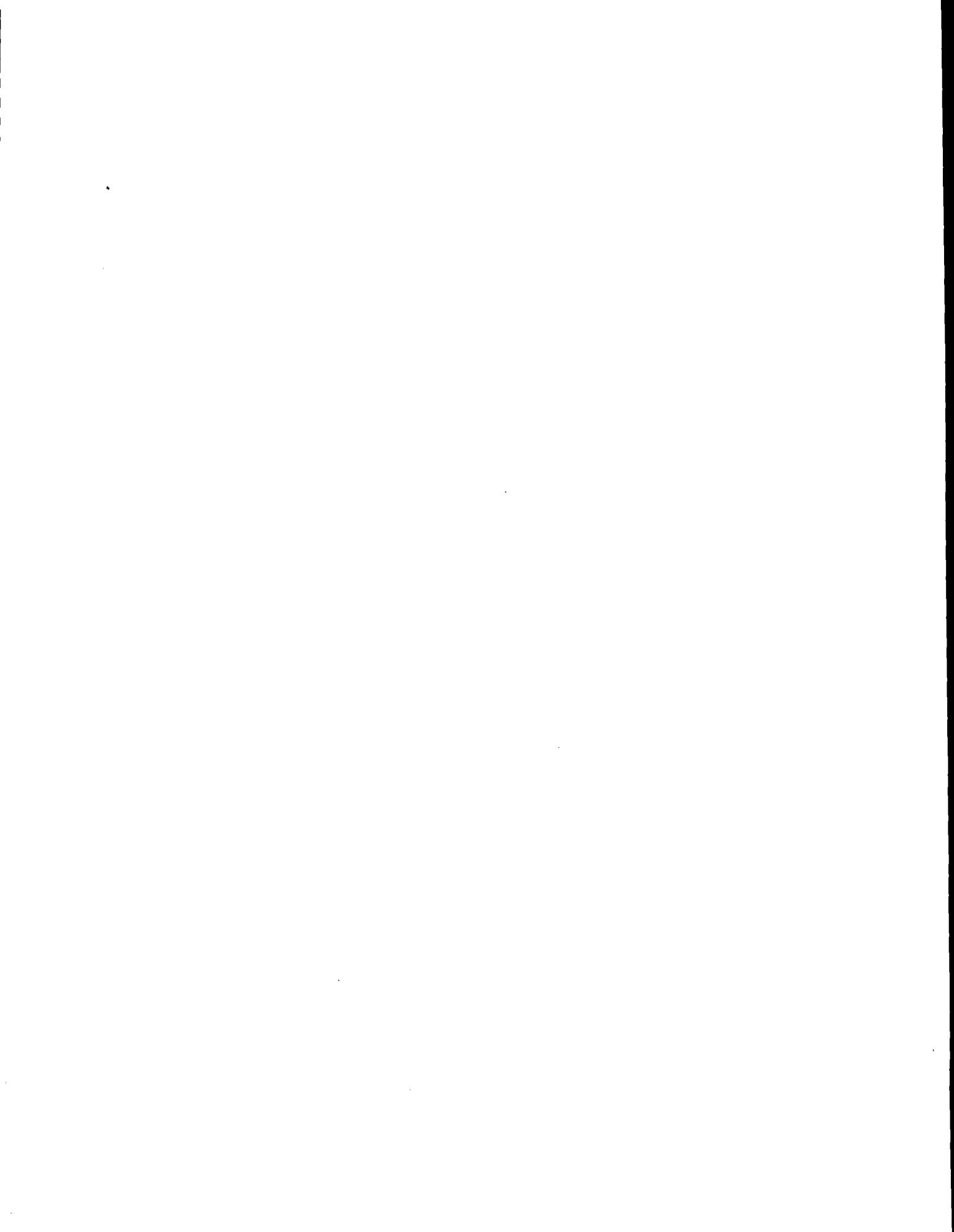
que aparecen en las figuras I, 15; I, 16 y I, 17.

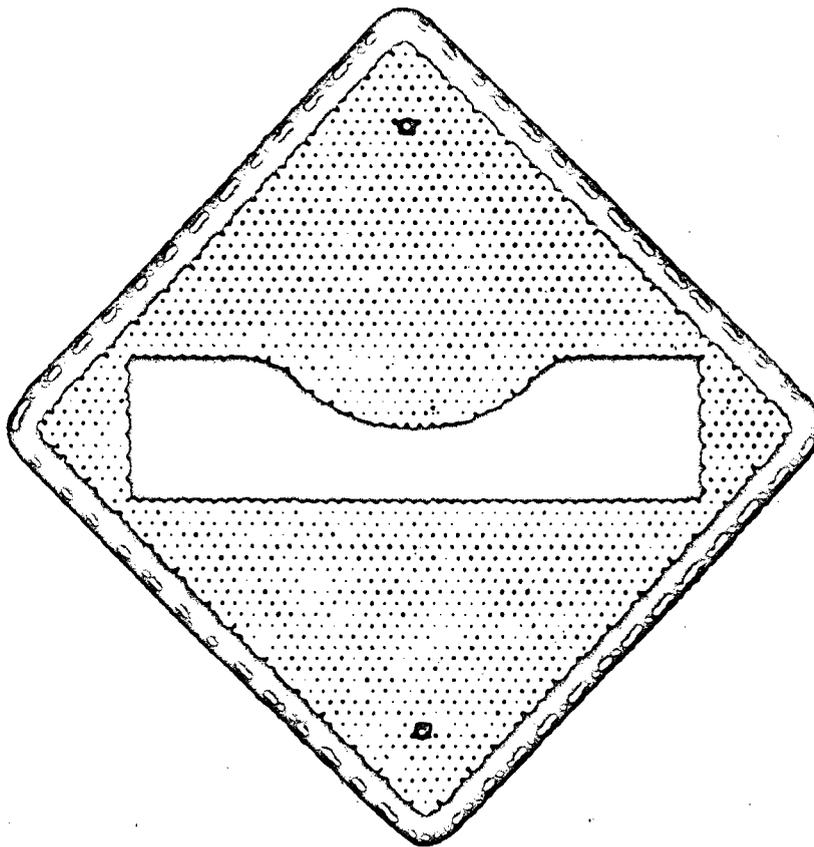


I, 15

"Bump" (sharp rise in the profile of the road)

"Lomo" (elevación pronunciada del perfil de la carretera)

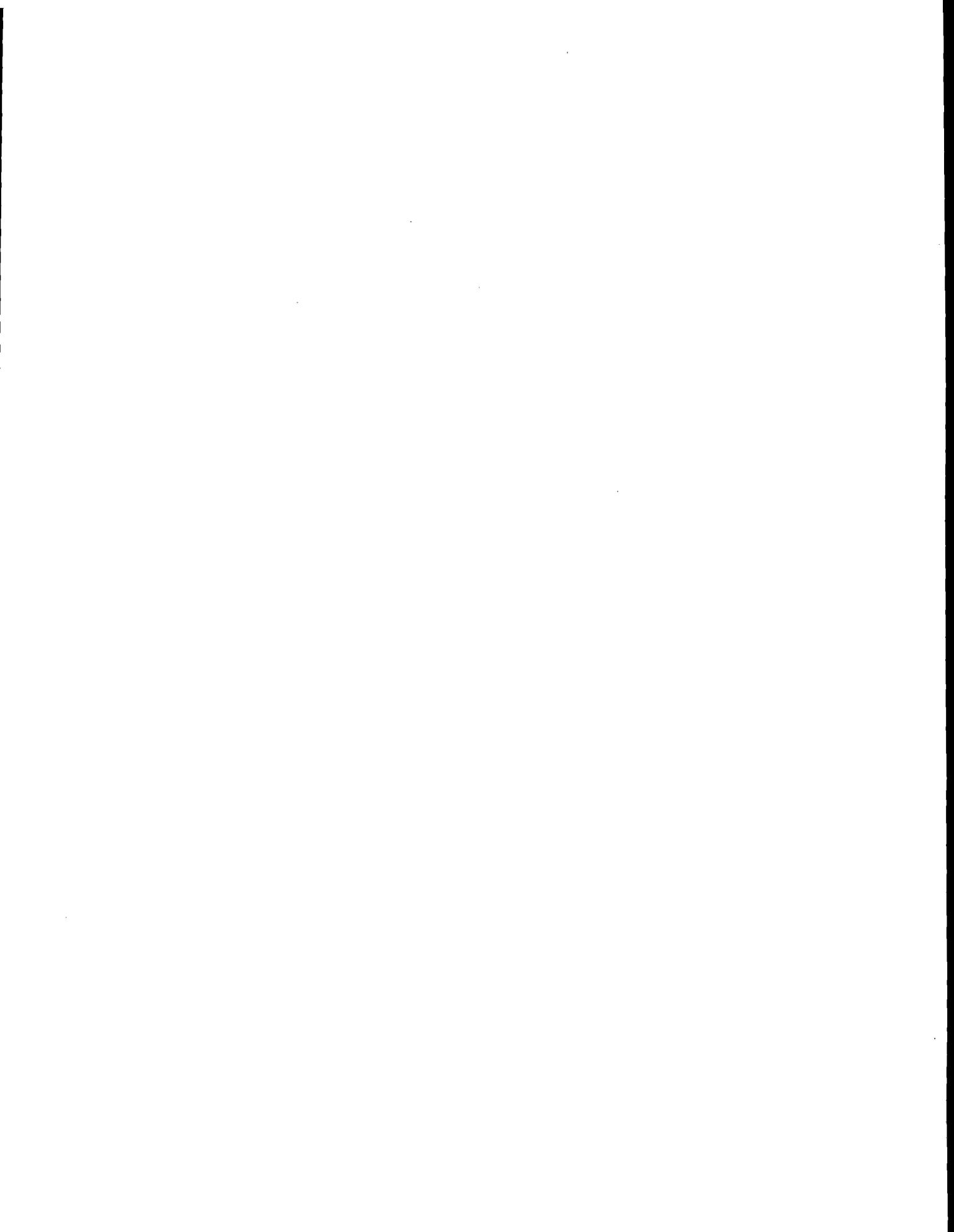


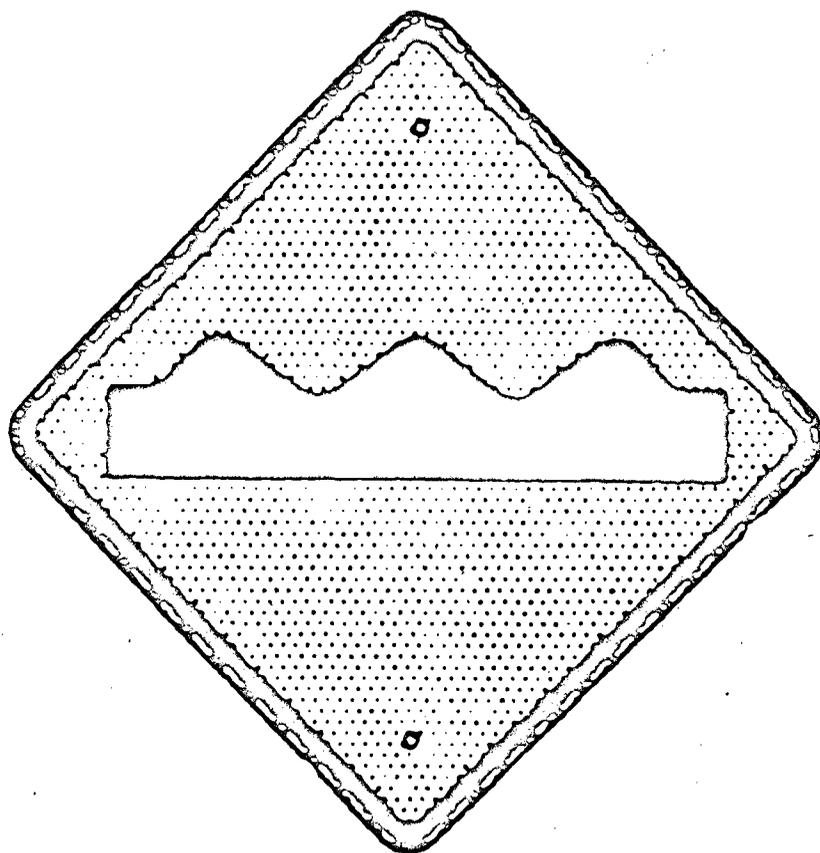


1, 16

"Dip" (sharp depression in the profile
of the road)

"Badén" (depresión pronunciada del perfil
de la carretera)

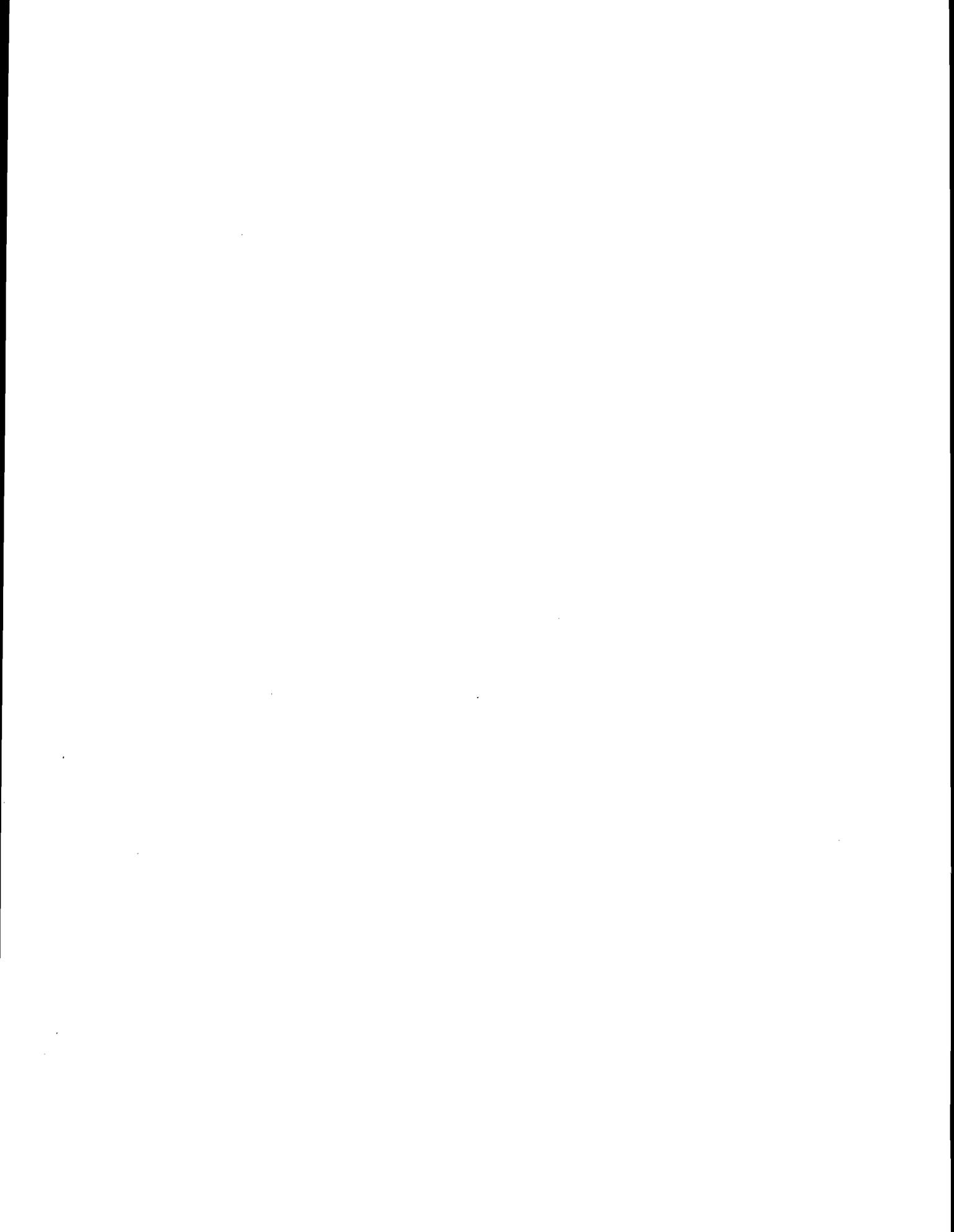




I, 17

"Rough Road" (a succession of irregularities
in the profile of the road)

"Carretera áspera" (sucesión de
irregularidades en el perfil de la
carretera)



Article 17

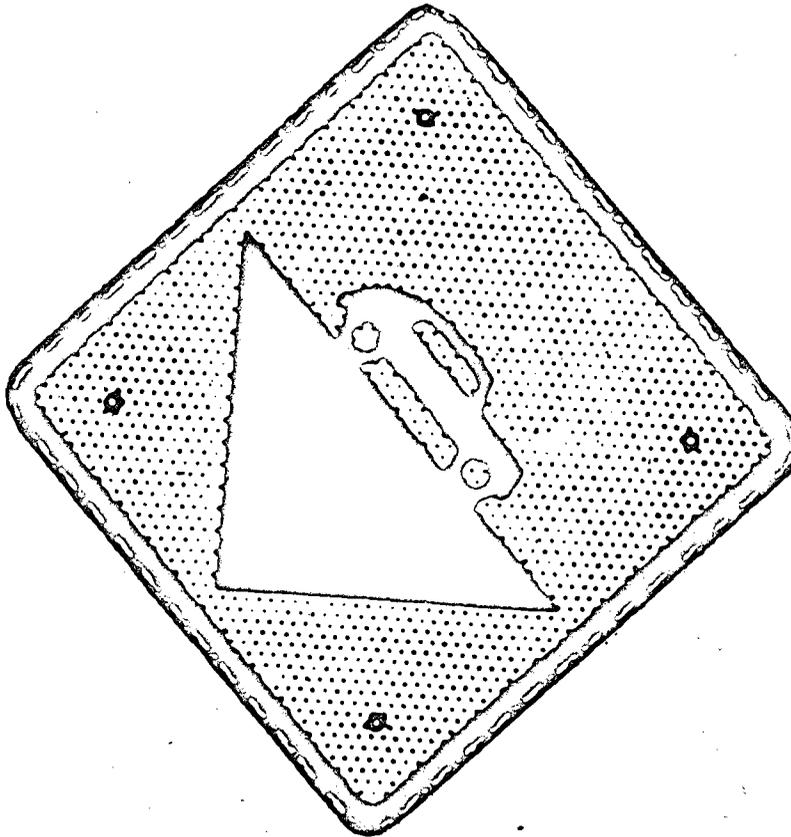
1. The sign "Dangerous Hill" shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign for a dangerous descent or ascent. The descent must be steeper than ten per cent, or the local conditions such that it constitutes a danger.

2. The sign is shown in diagram I, 18.

Artículo 17

1. Se empleará la señal "Pendiente Peligrosa" siempre que las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de una subida o bajada peligrosa, si la pendiente es mayor del diez por ciento o si las condiciones locales la hacen peligrosa.

2. Esta señal aparece en la figura I, 18.



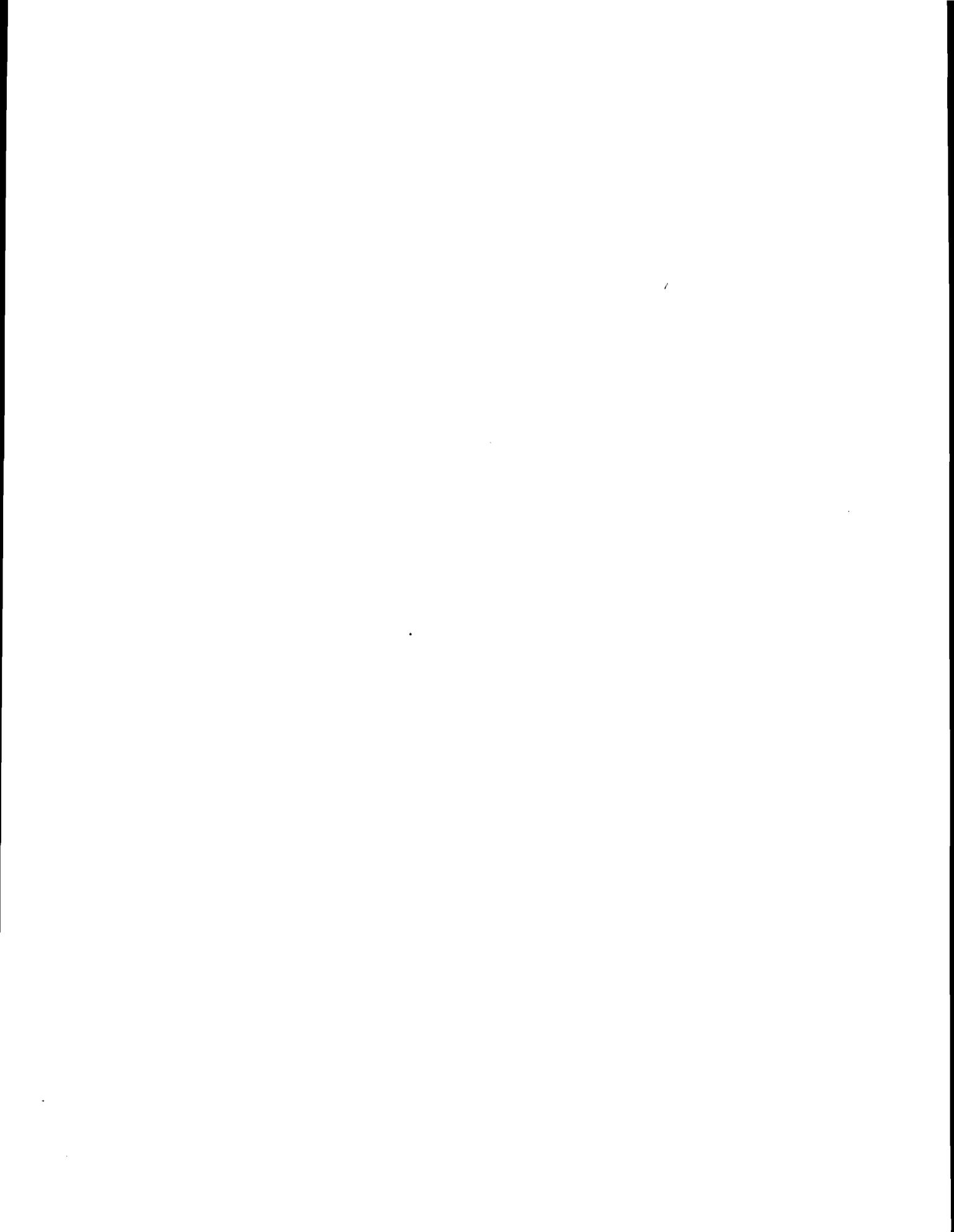
I, 18

"Dangerous Hill"

(The signs need not be made with different symbols for descent or ascent, since a single design may be turned to show either.)

"Pendiente Peligrosa"

(No es necesario emplear símbolos diferentes para las señales de bajada o subida, ya que el mismo dibujo puede cambiar de significado según su posición.)

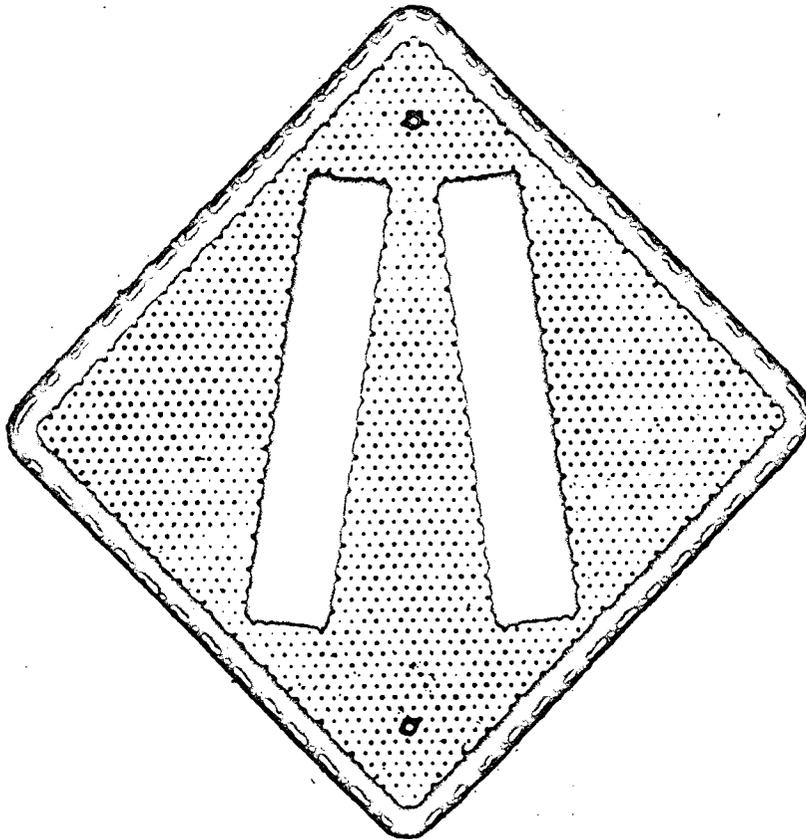


Article 16

The sign "Road Narrows" (I,19) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a place where the carriageway narrows in such a manner as to constitute a danger.

Artículo 16

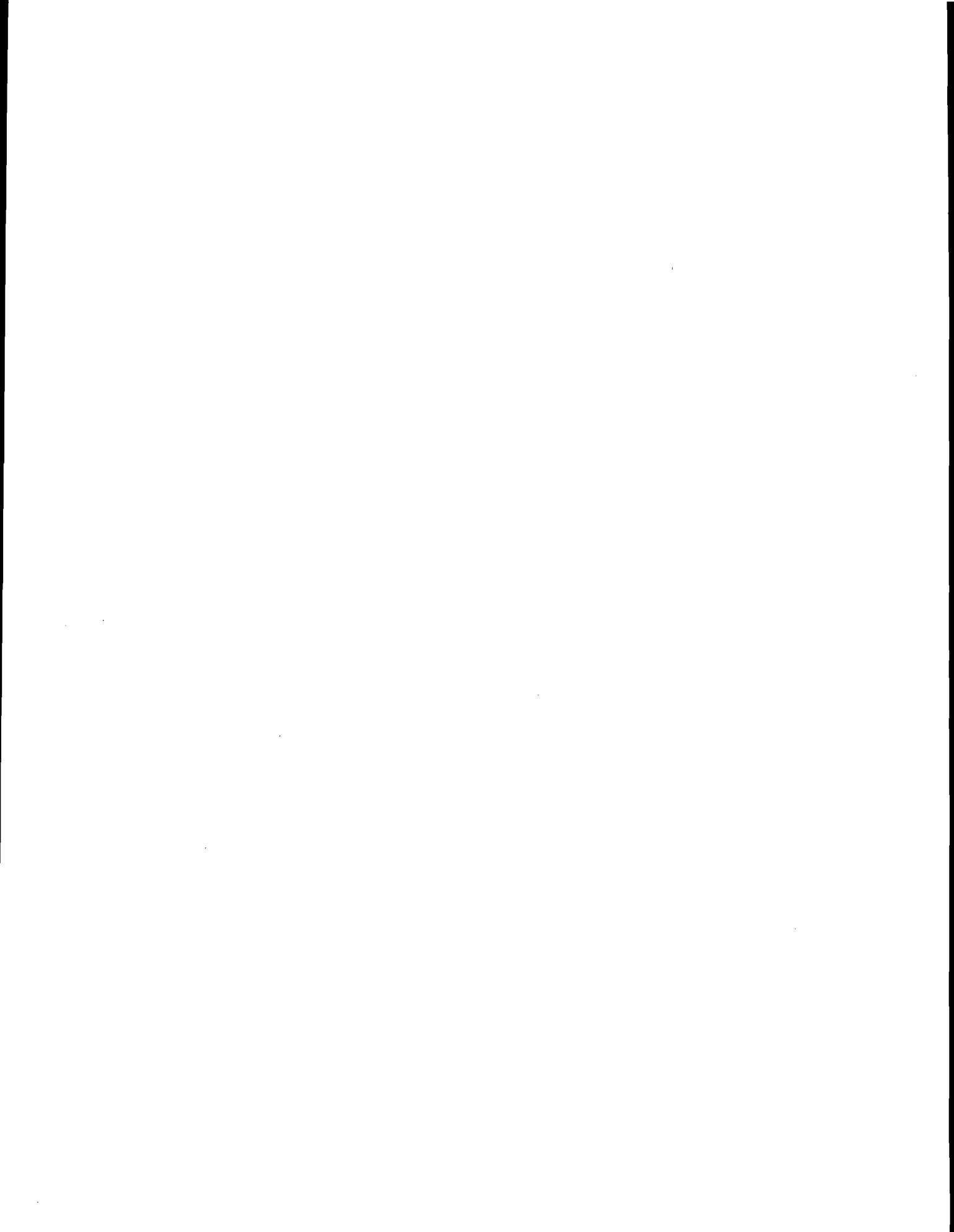
Se empleará la señal "Calzada Estrecha" (I,19) cuando las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de un estrechamiento de la calzada que pueda ofrecer peligro.



I, 19

"Road Narrows"

"Calzada Estrecha"



Article 19

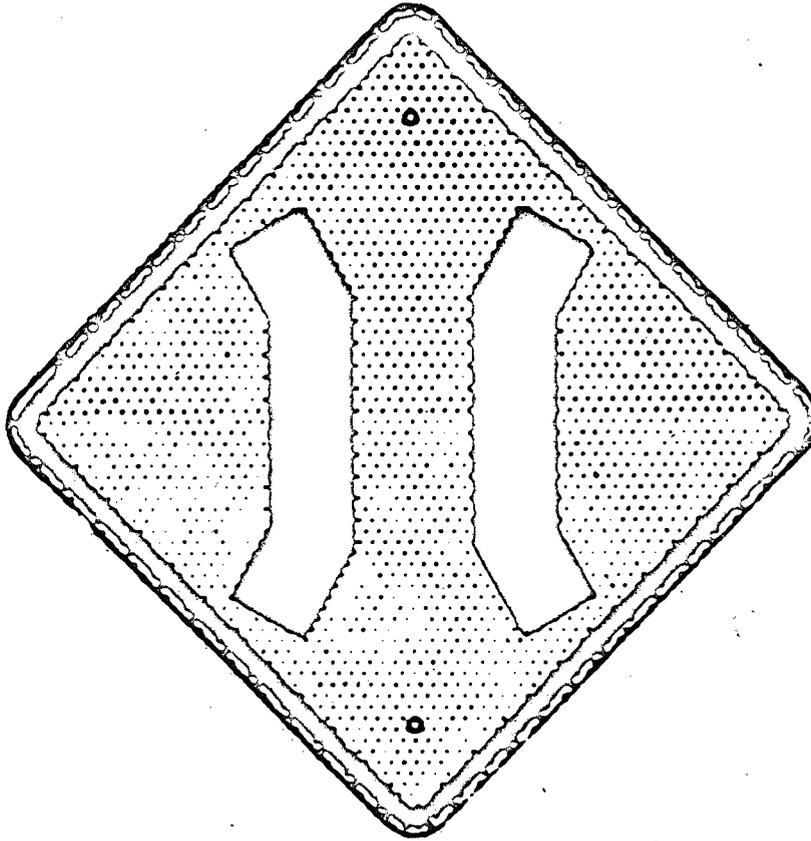
The sign "Narrow Bridge" shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a bridge having a carriageway narrower than is the width of the carriageway of the road.

The sign is shown in diagram I, 20.

Artículo 19

Se empleará la señal "Puente Angosto" cuando las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de un puente con una calzada de ancho inferior a la calzada de la carretera.

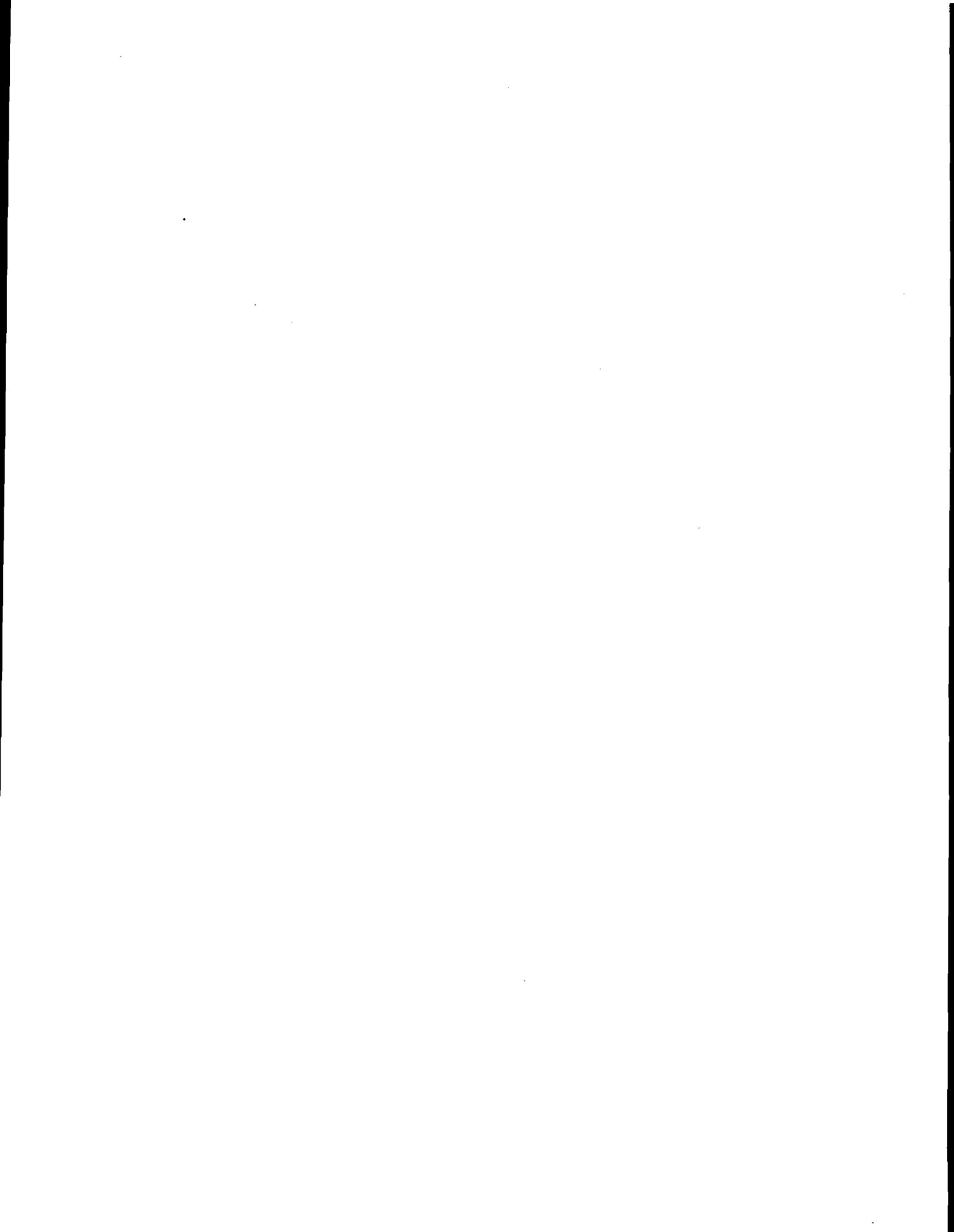
Esta señal aparece en la figura I, 20.



I, 20

"Narrow Bridge"

"Puente Angosto"

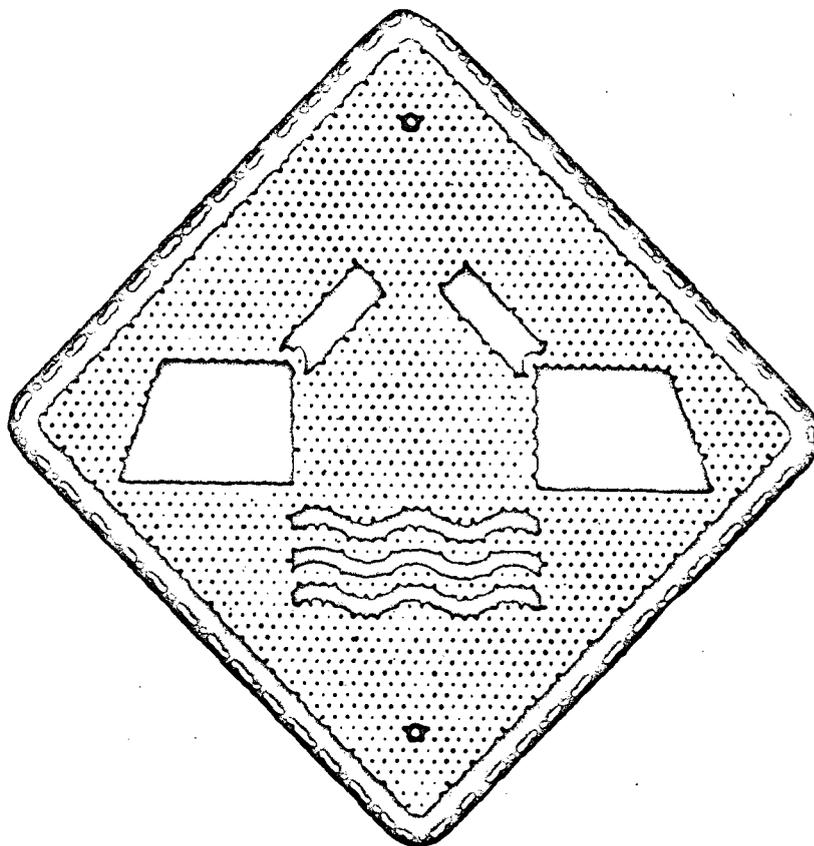


Article 20

The sign "Opening Bridge" (I,21) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a bridge which can be opened.

Artículo 20

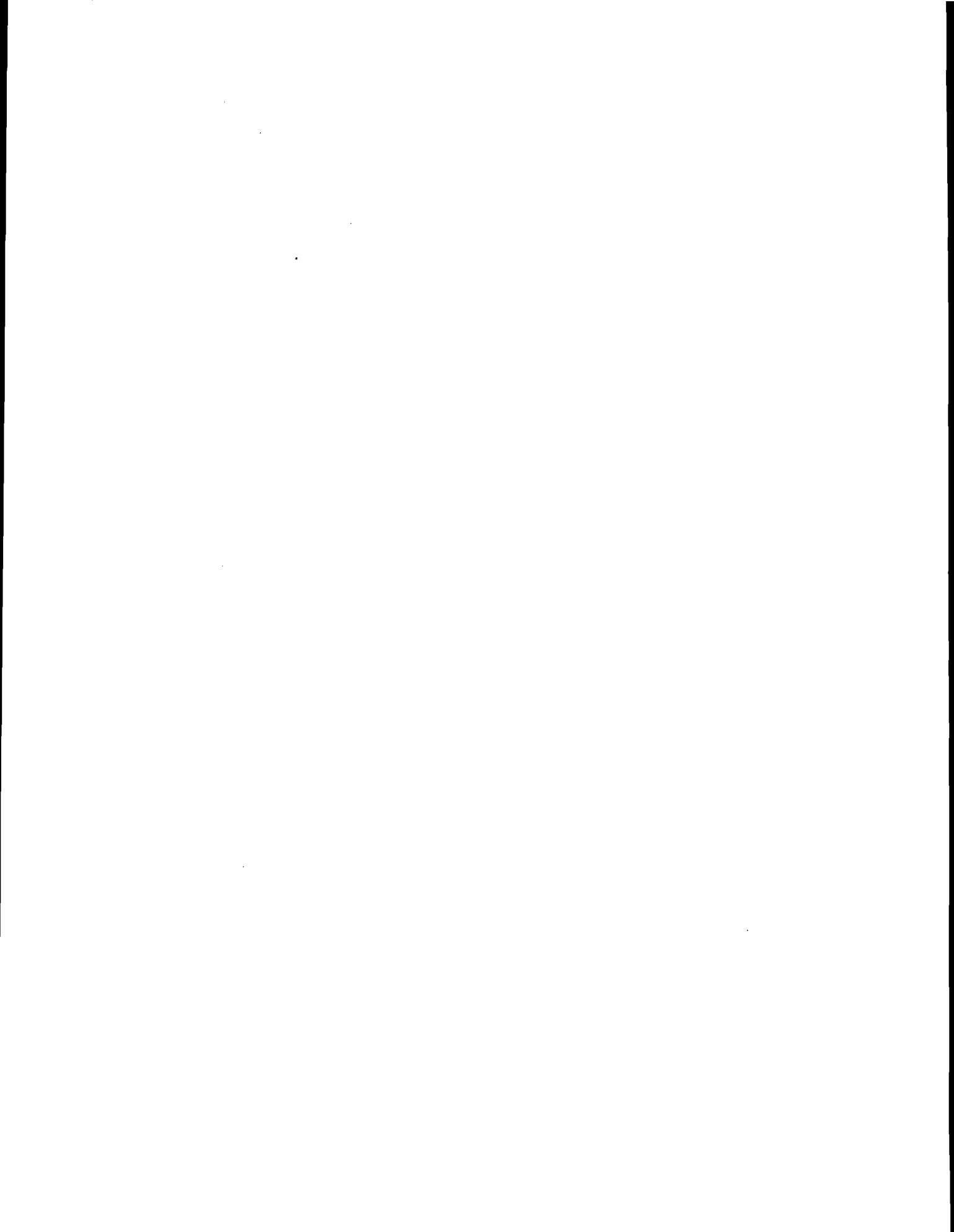
Se empleará la señal "Puente Móvil" (I, 21) cuando las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de un puente móvil.



I, 21

"Opening Bridge"

"Puente Móvil"



Article 21

1. The sign "Road Works" (I,22) shall be used as the approach sign to works on the road.
2. The limits of the roadworks shall be clearly indicated at night by barriers or lights or both.
3. When barriers to traffic are used in connexion with road works, such barriers shall be white or white and black, or, if necessary, of other colour or colours suitably contrasting with the surroundings, and where necessary reflectorized or illuminated.

Artículo 21

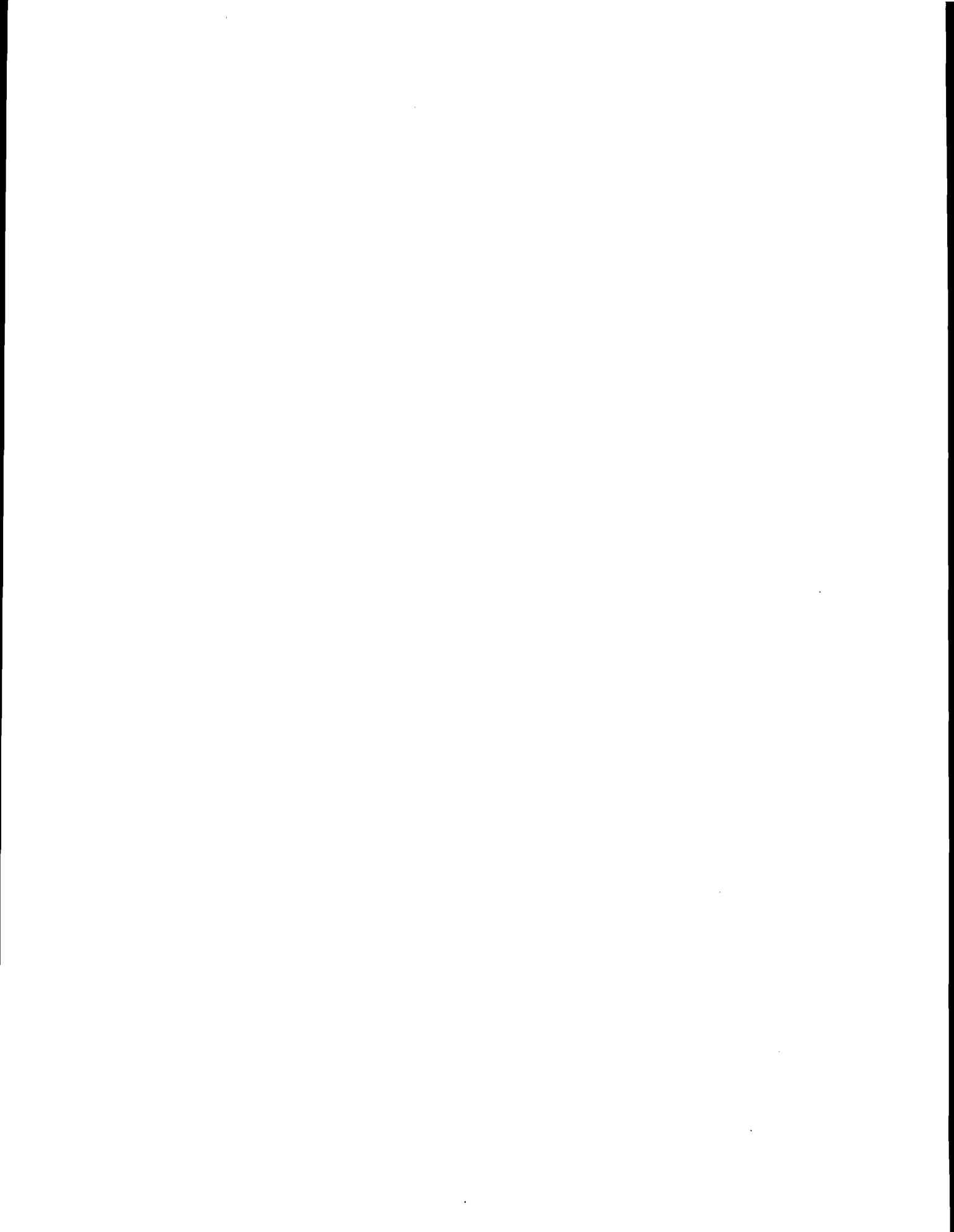
1. Se empleará la señal "Obras" (I,22) para indicar la proximidad de obras en ejecución en la carretera.
2. Los límites de las obras serán claramente señalados durante la noche por medio de barreras o luces, o con ambas.
3. Cuando se usan barreras para desviar la circulación, con motivo de obras ejecutadas en el camino, tales barreras deberán ser blancas o blancas y negras, o (en caso necesario) de otro color o colores que se destaquen sobre los que dominen alrededor y, en caso necesario, serán iluminadas o provistas de dispositivos reflectores.



I, 22

"Road Works"

"Obras"

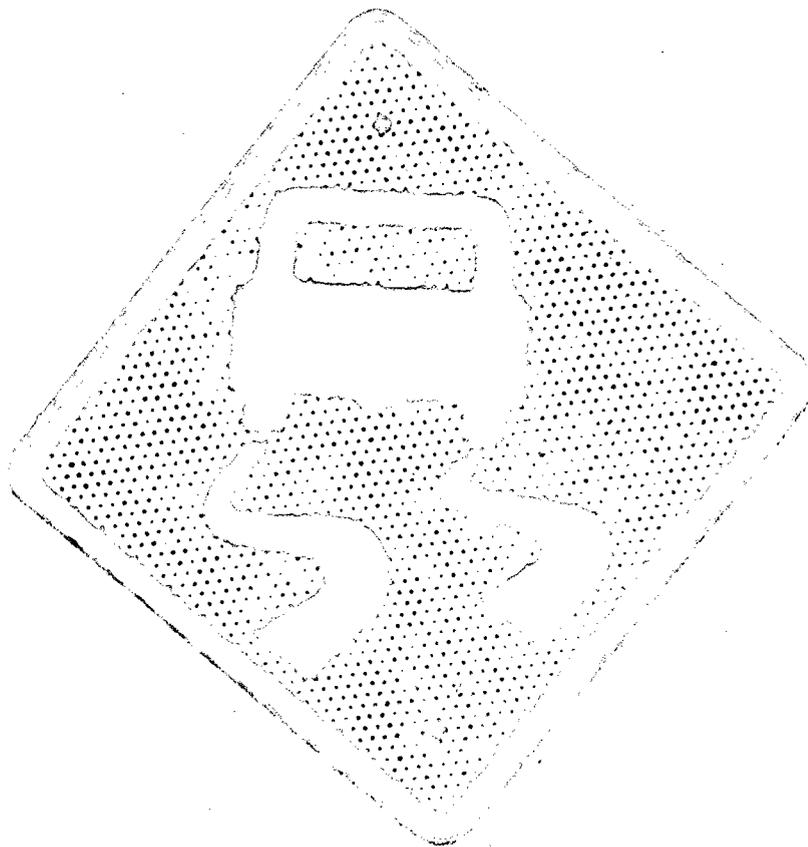


Article 22

The sign "Slippery Road" (I,23) shall be used, however the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a section of the highway which, under certain conditions, may have a slippery surface.

Artículo 22

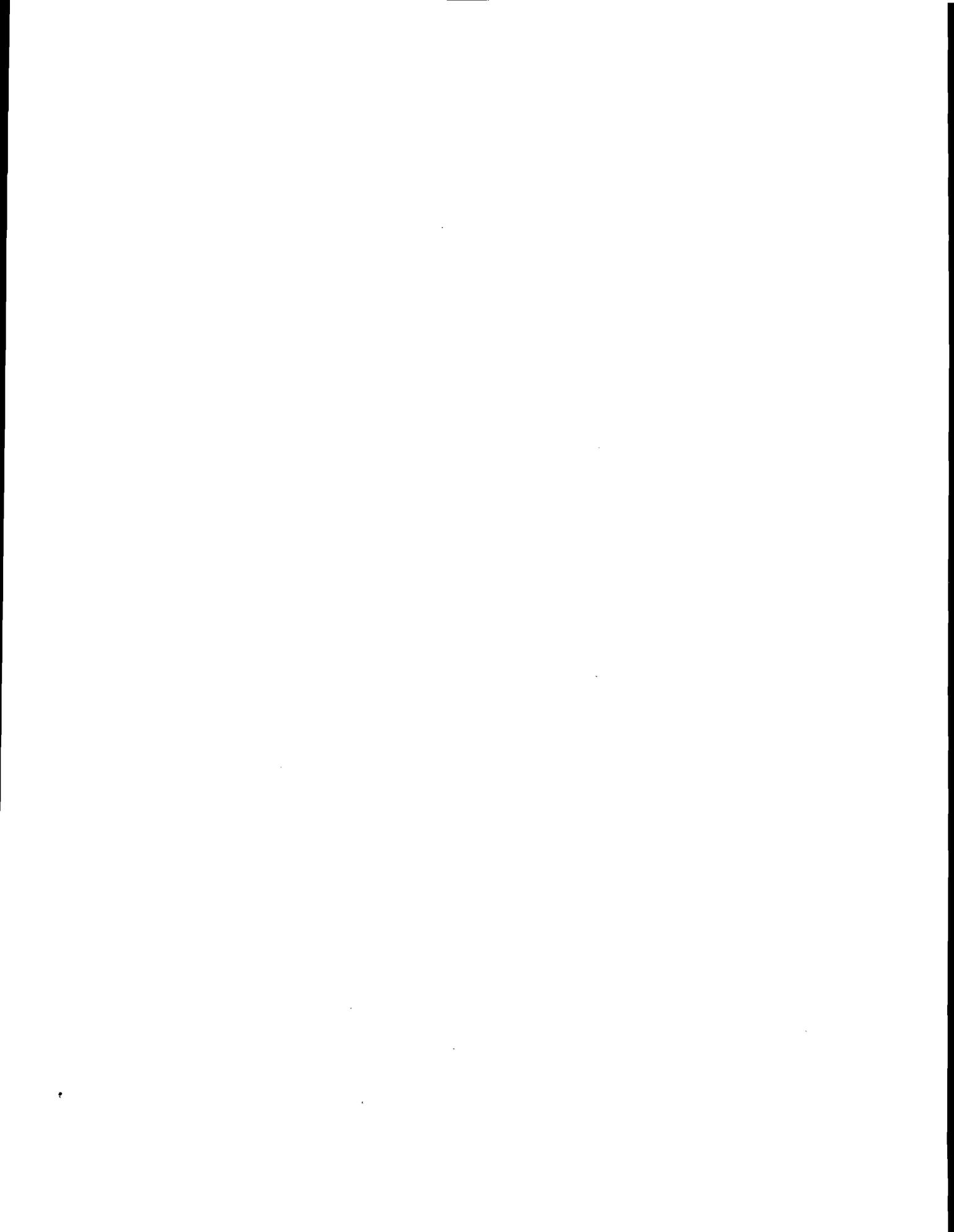
Se empleará la señal "Calzada Resbaladiza" (I,23) cuando las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de una parte de la calzada que, en ciertas condiciones, pueda tener una superficie resbaladiza.



I, 23

"Slippery Road"

"Calzada Resbaladiza"

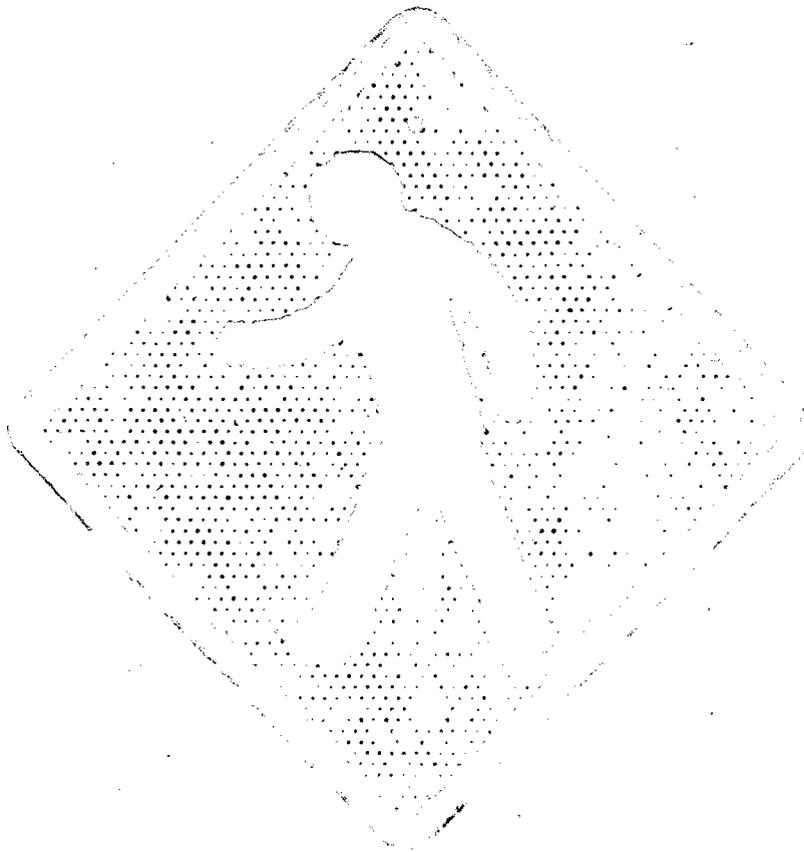


Article 23

1. The sign "Pedestrian Crossing" (I,24) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to a pedestrian crossing. The pedestrian crossings shall be defined, as a rule, by pavement markings.
2. The sign "Children" (I,25) shall be used, wherever the competent authorities deem it necessary, as the approach sign to places frequented by children, such as a school or a playground.
3. In built-up areas these signs may be placed at a shorter distance than is prescribed in Article 9.

Artículo 23

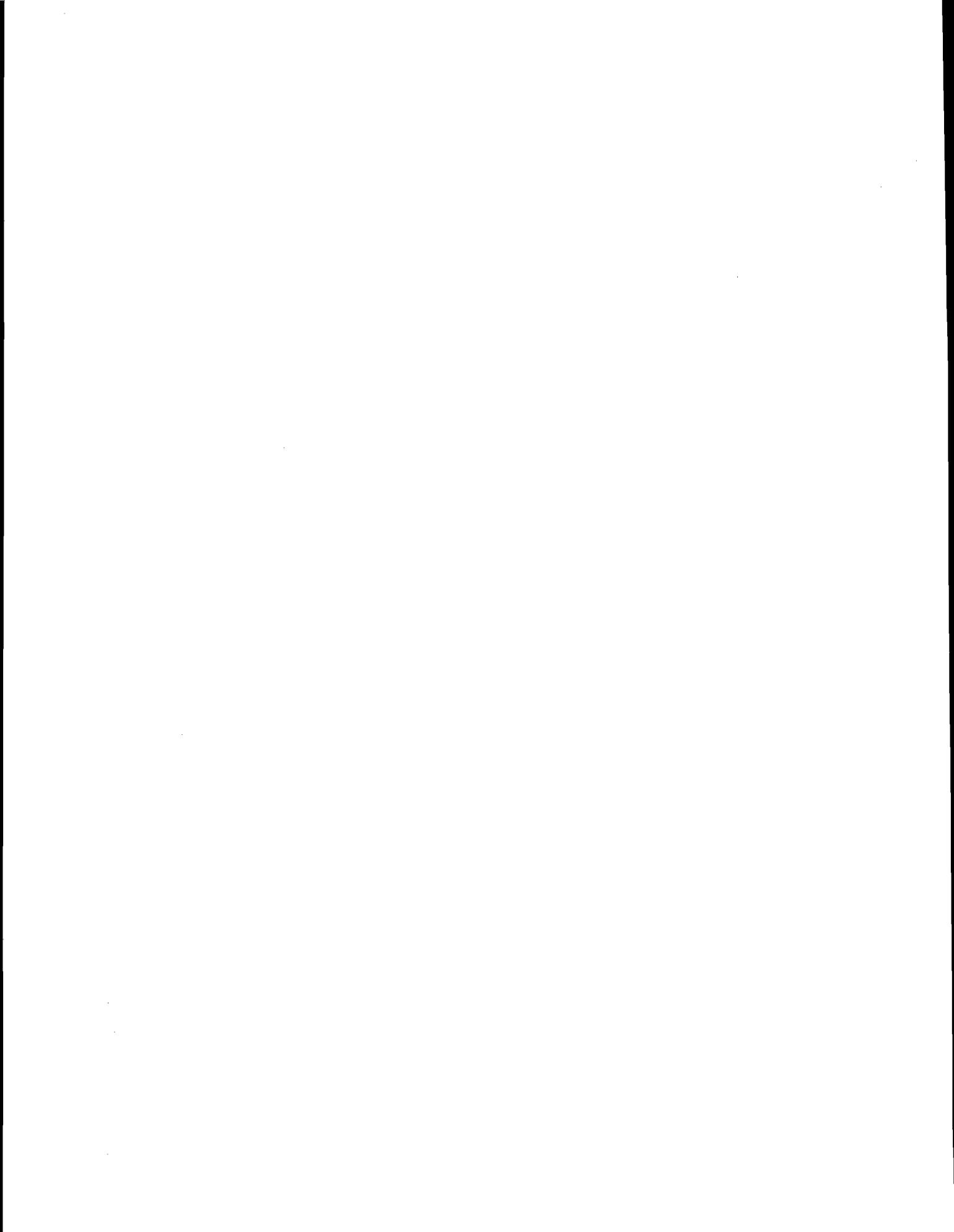
1. Se empleará la señal "Cruce de Peatones" (I,24) en los casos en que las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de los cruces de peatones. En general, los cruces de peatones se delimitarán mediante marcas en el pavimento.
2. Se empleará la señal "Niños" (I,25) cuando las autoridades competentes estimen necesario indicar la proximidad de lugares frecuentados por niños, tales como escuelas y campos de juego.
3. En las zonas edificadas estas señales se colocarán a una distancia inferior a la estipulada en el Artículo 9.

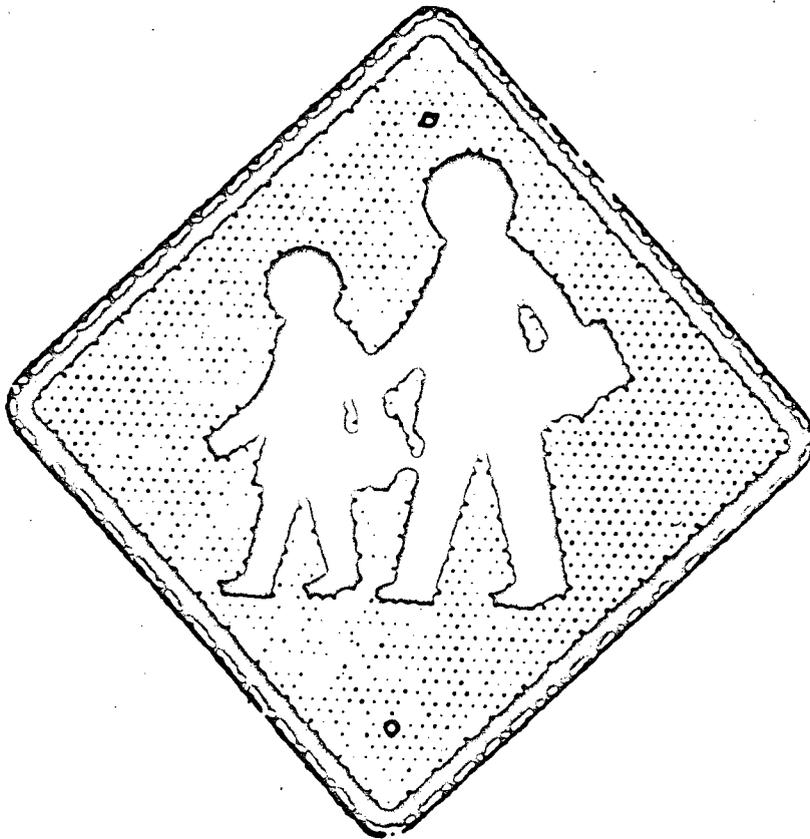


I, 24

"Pedestrian Crossing"

"Cruce de Peatones"

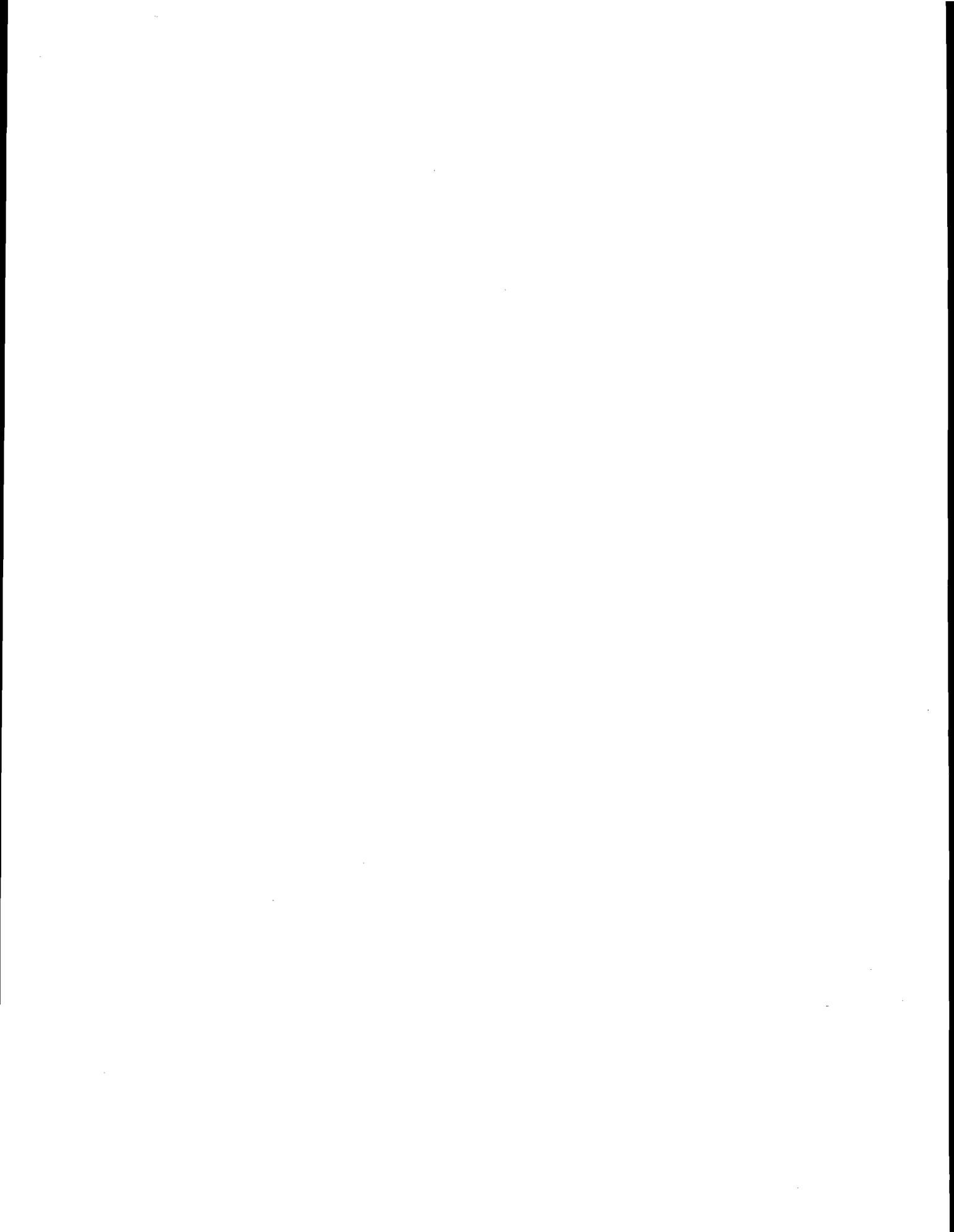




"Children"

I, 25

"Niños"

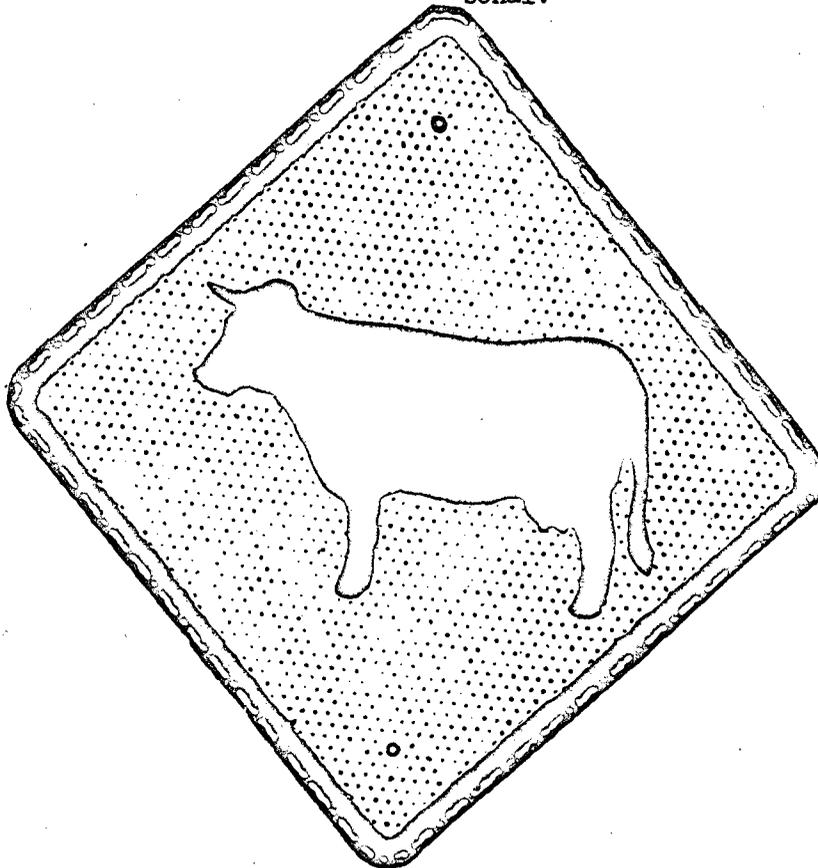


Article 24

1. The sign "Beware of Animals" shall be used wherever the competent authorities deem it necessary, to mark the point of entry of a road into a special area where unaccompanied animals are liable to be encountered.
2. The sign which warns of a hazard due to the crossing of a highway by cattle or other animals shall have as a symbol the graphic representation of the kind of animal concerned.
3. Diagram I,26 is an example of this sign.

Artículo 24

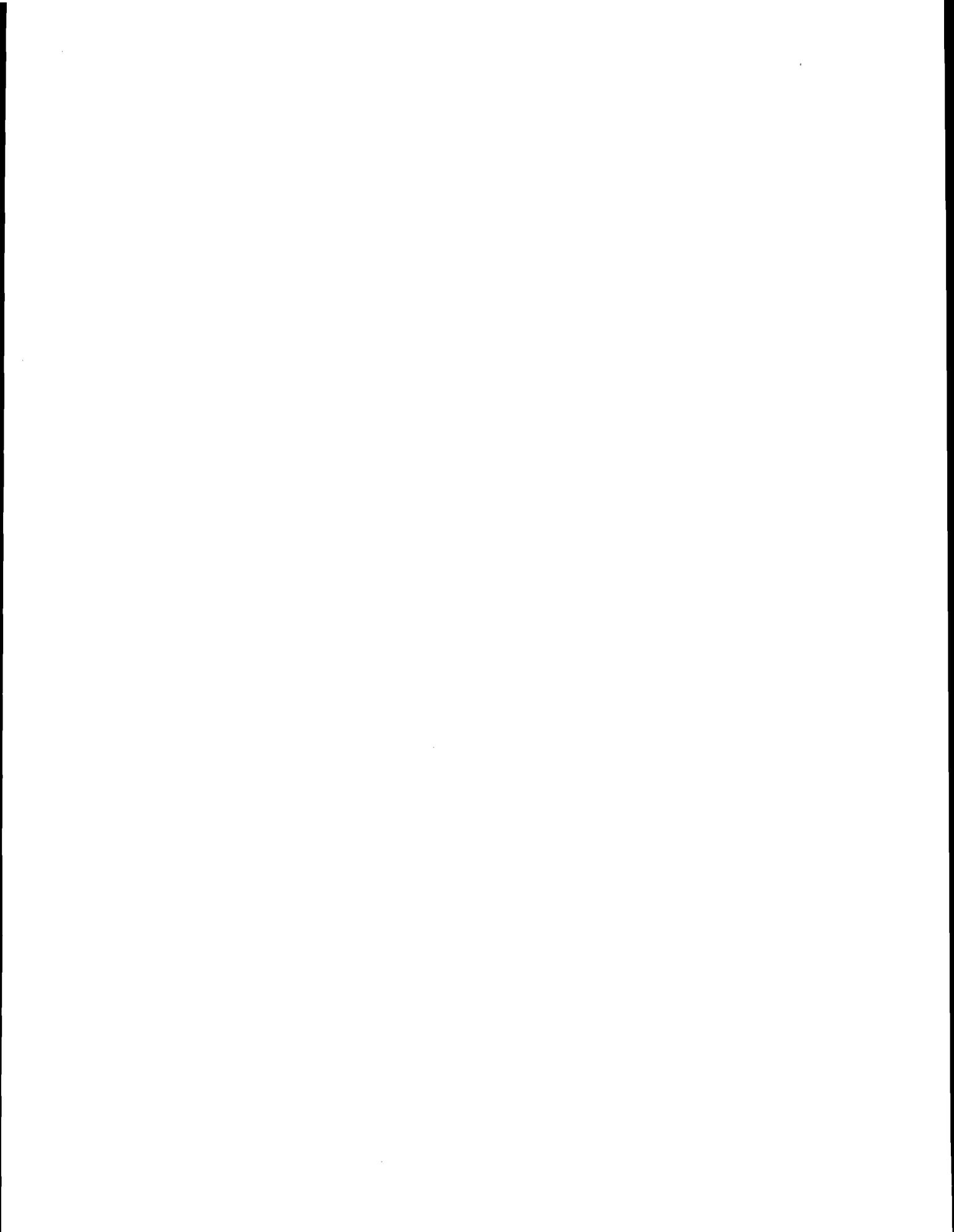
1. Se empleará la señal "Cuidado Con Los Animales" cuando las autoridades competentes estimen necesario señalar la entrada a una zona especial, en la cual el automovilista pueda encontrar animales no acompañados.
2. Esta señal, que advierte un peligro posible proveniente del paso a través del camino de ganado vacuno o de otros animales, lleve como símbolo la silueta de la clase de animal de que se trate.
3. La figura I,26 es un ejemplo de ésta señal.



"Beware of Animals"

I, 26

"Cuidado con los Animales"

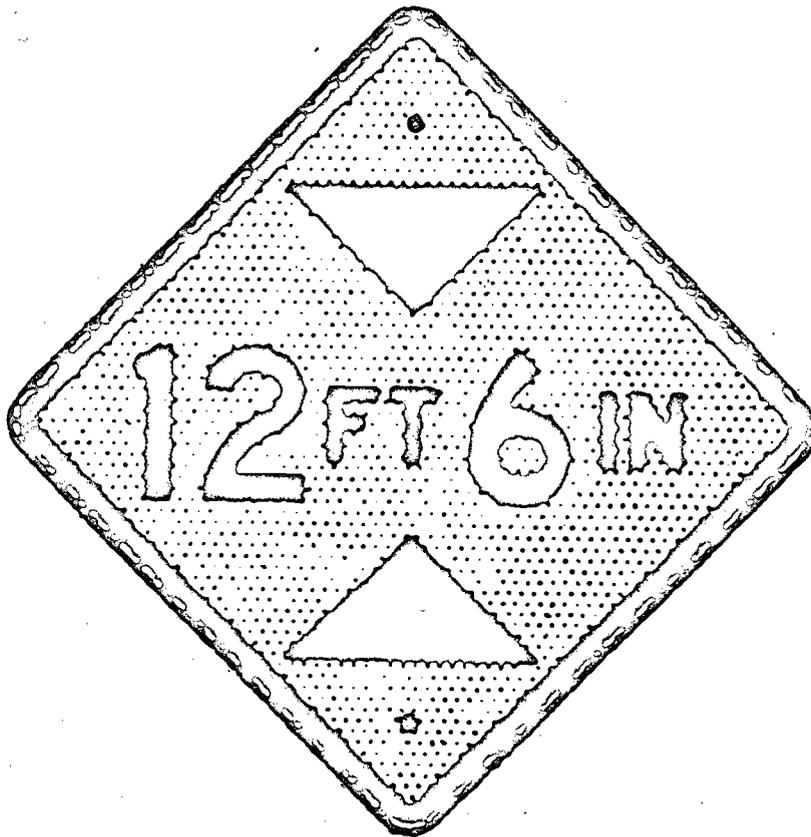


Article 2

The sign "Low Clearance" (I,27), shall be used as the approach sign to an overhead structure where the clearance is less than 15 cm. (6 in.) greater than the maximum height of vehicle and load permitted on the road.

Artículo 2

Se empleará la señal "Altura Limitada" (I,27) para indicar la proximidad de una estructura aérea donde la luz no tenga por lo menos 15 cm. (6 pulgadas) más que la altura máxima del vehículo y carga permitidos en la carretera.

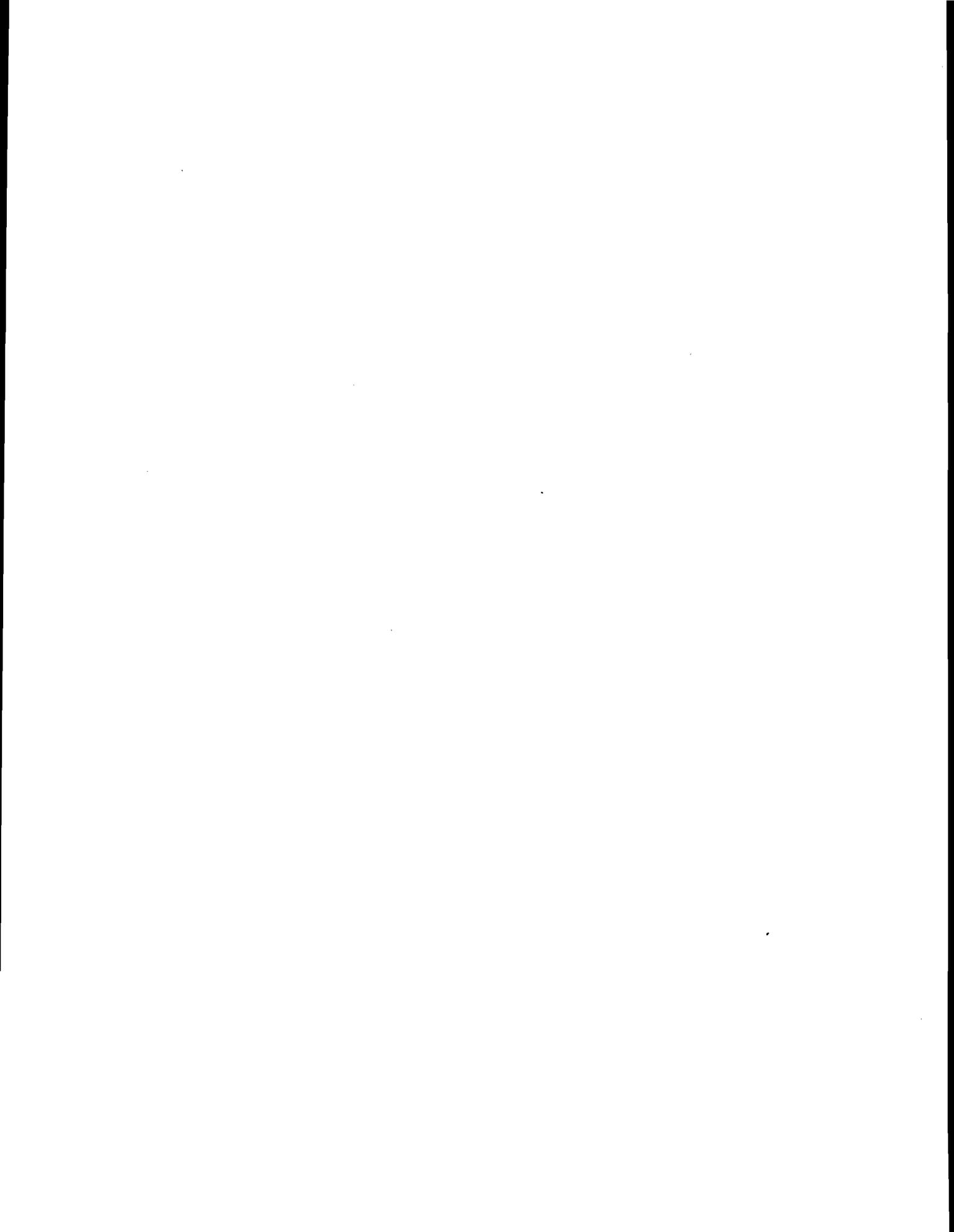


I, 27

"Low Clearance"

"Altura Limitada"

1.
2.
3.
4.
5.
6.
7.
8.
9.
10.
11.
12.
13.
14.
15.
16.
17.
18.
19.
20.
21.
22.
23.
24.
25.
26.
27.
28.
29.
30.
31.
32.
33.
34.
35.
36.
37.
38.
39.
40.
41.
42.
43.
44.
45.
46.
47.
48.
49.
50.



Article 26

1. At any level-crossing not provided with gates, in themselves constituting under normal conditions an obstacle structurally designed to stop road traffic, the advance warning sign shall bear a symbol composed of the St. Andrew's cross and railway track, as shown in diagram I,28.

2. The sign "Level Crossing With Gates" (I,29) shall be used as the approach sign to each level-crossing with gates.

3. The St. Andrew's cross (I,30) shall be the position sign at level-crossings. Normally, the length of the arms of the cross shall not be less than 120 cm. (4 ft.). The minimum angle between the arms shall be 45°. The cross may be supplemented by an additional plate giving information as to the number of tracks. The sign shall have white ground and black border.

4. Where automatic signals with flashing lights are installed at level-crossings, they shall give warning of the approaching train by two alternatively flashing red lights, placed on a horizontal line 0.60 m. to 0.90 m. (2 ft. to 3 ft.) apart. These lights shall be surmounted by the sign in the form of St. Andrew's cross.

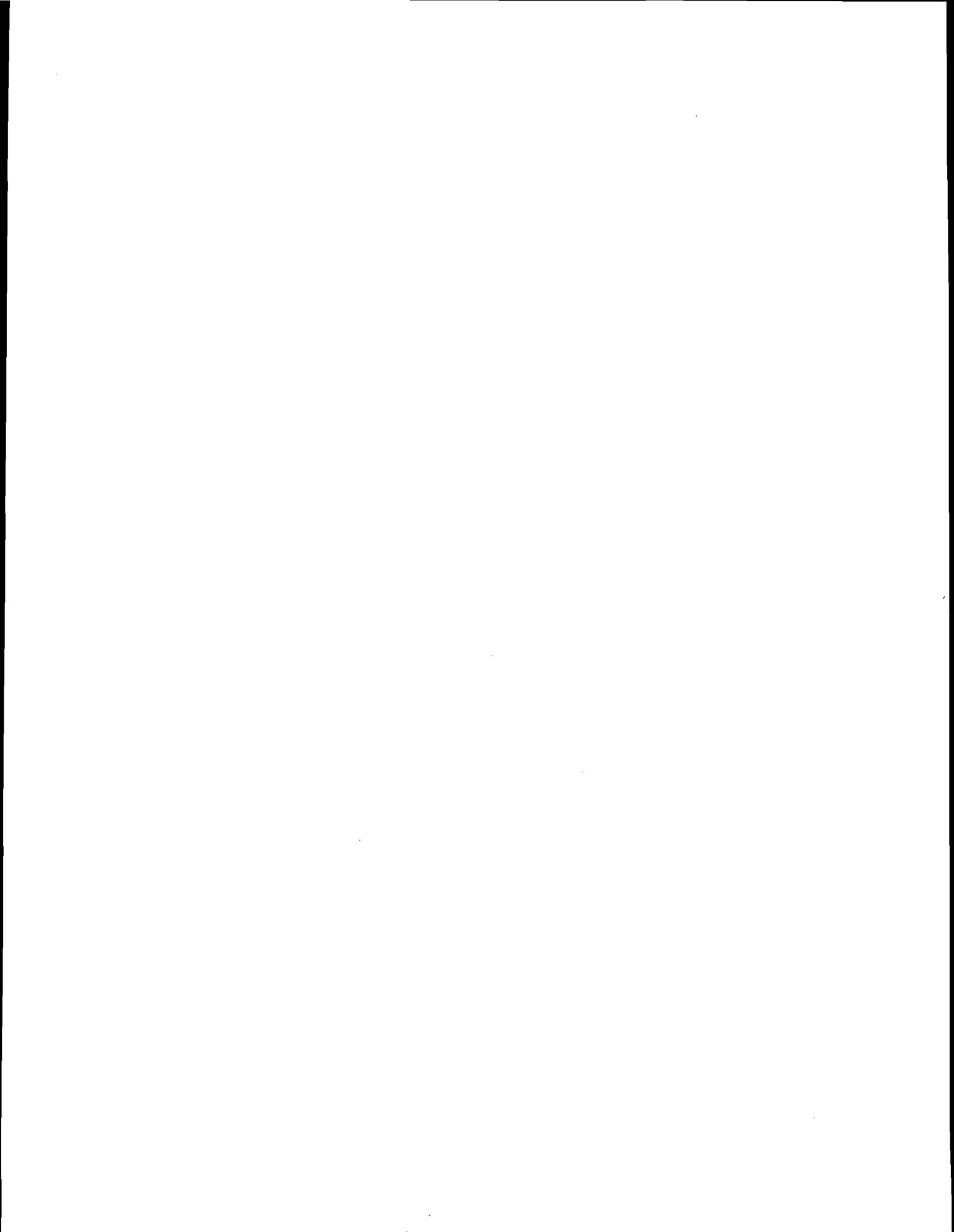
Artículo 26

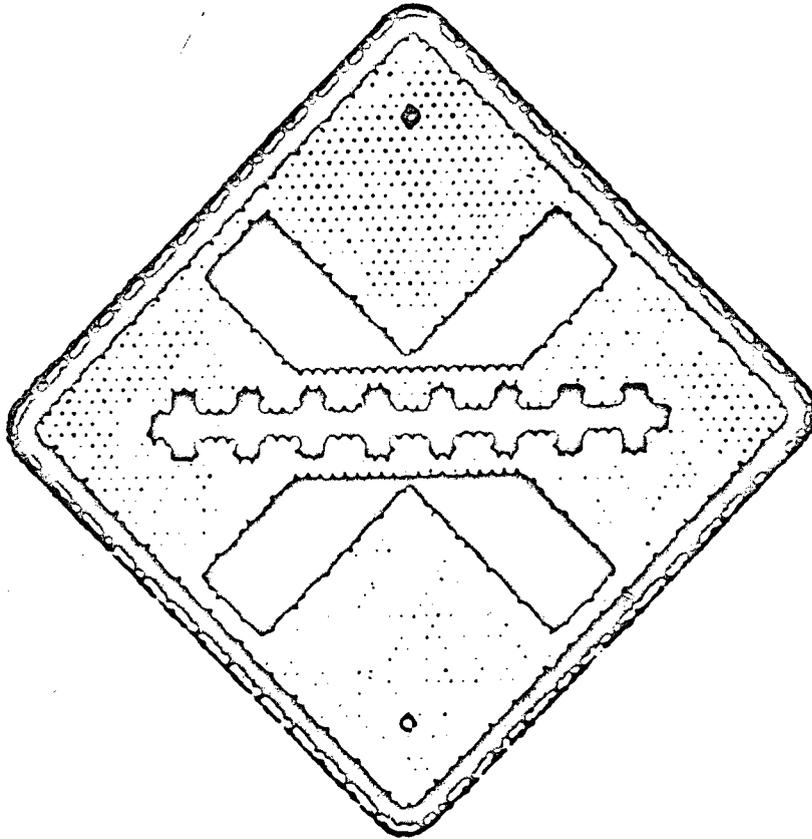
1. Antes de todo paso a nivel no dotado de barreras que, en circunstancias normales, constituyan en sí un obstáculo destinado a detener la circulación, la señal de aviso deberá llevar un símbolo formado por la cruz de San Andrés y un trozo de vía férrea, como aparece en la figura I,28.

2. Se empleará la señal "Paso a Nivel Con Barreras" (I,29) para indicar la proximidad de todo paso a nivel provisto de barreras.

3. La cruz de San Andrés (I,30) será la señal de posición que indique un paso a nivel. Normalmente, el largo de las aspas de la cruz no será menor de 120 cm. (4 pies). El ángulo agudo de las aspas no será menor de 45 grados sexagesimales. Esta cruz podrá ser completada por una placa adicional que indique el número de vías. La señal deberá tener el fondo blanco y la orla negra.

4. En los pasos a nivel equipados con luces intermitentes, éstas deberán avisar la proximidad de un tren mediante los destellos alternados de dos luces rojas, colocadas sobre una línea horizontal a una distancia, de 60 a 90 cm. (2 a 3 pies) entre sí. Sobre estas luces se pondrá la señal en forma de cruz de San Andrés.

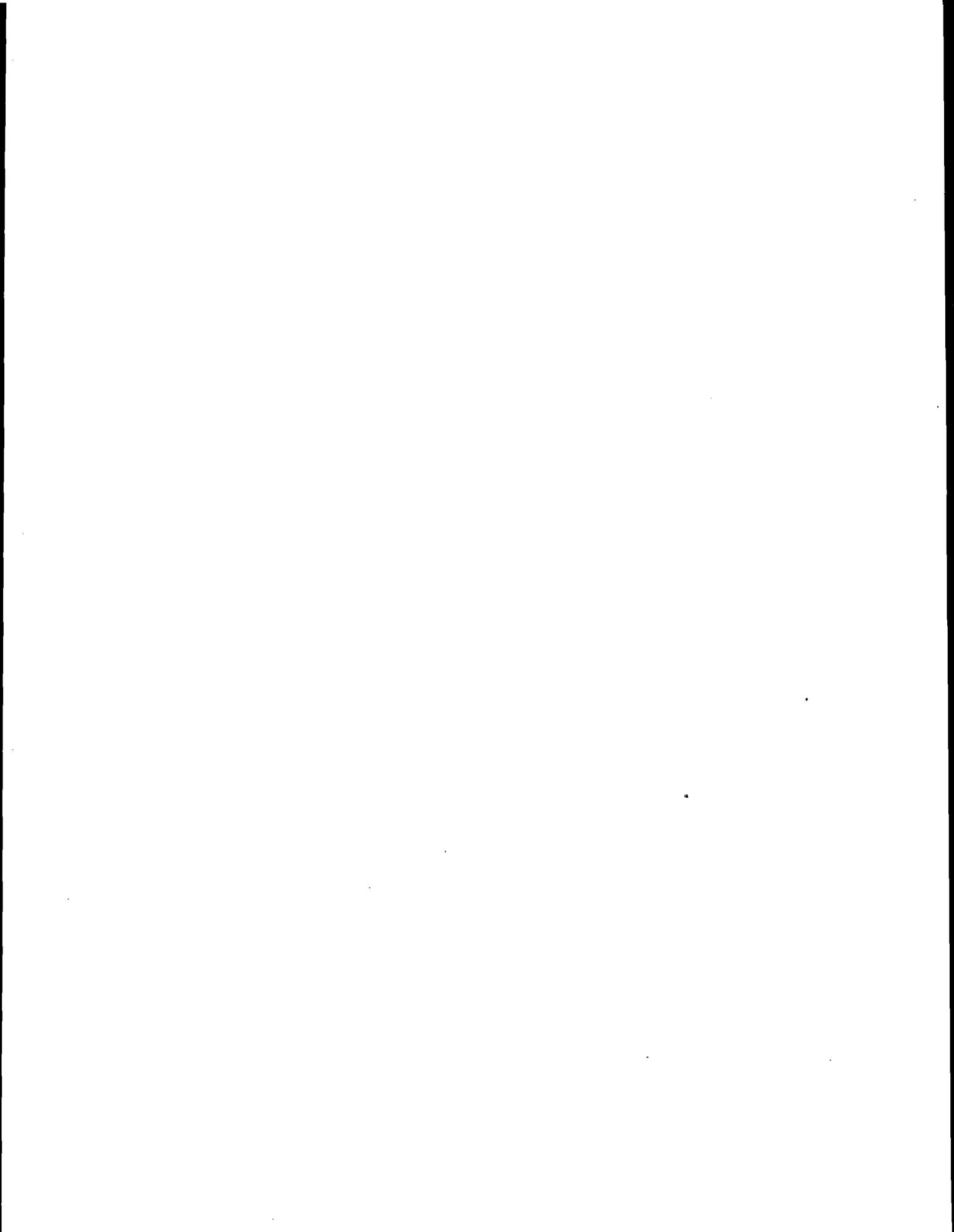


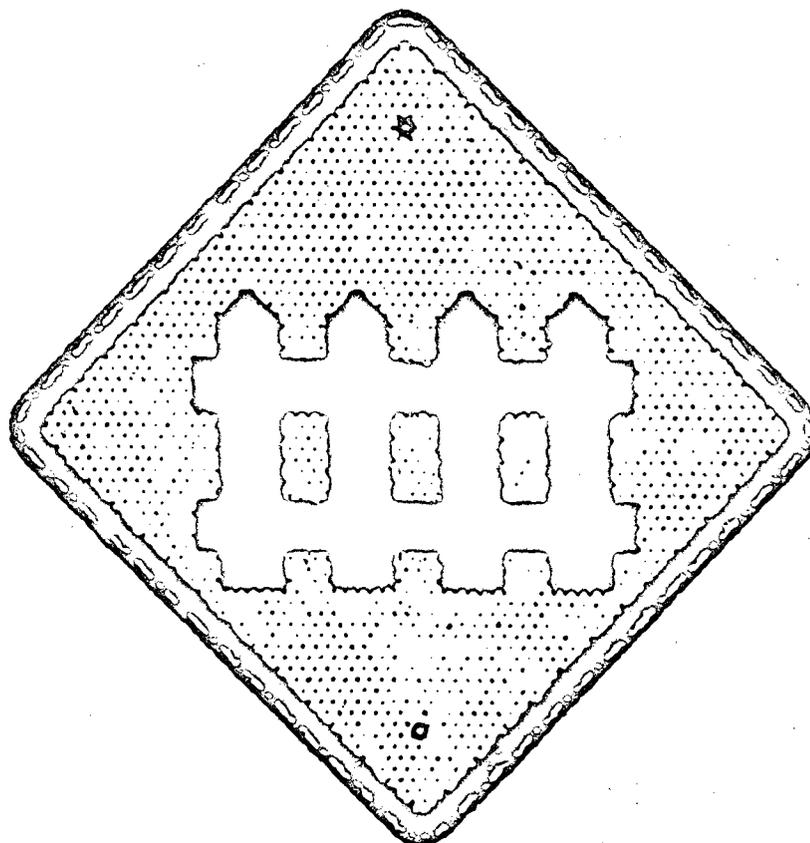


"Level-Crossing"

I, 28

"Paso a Nivel"

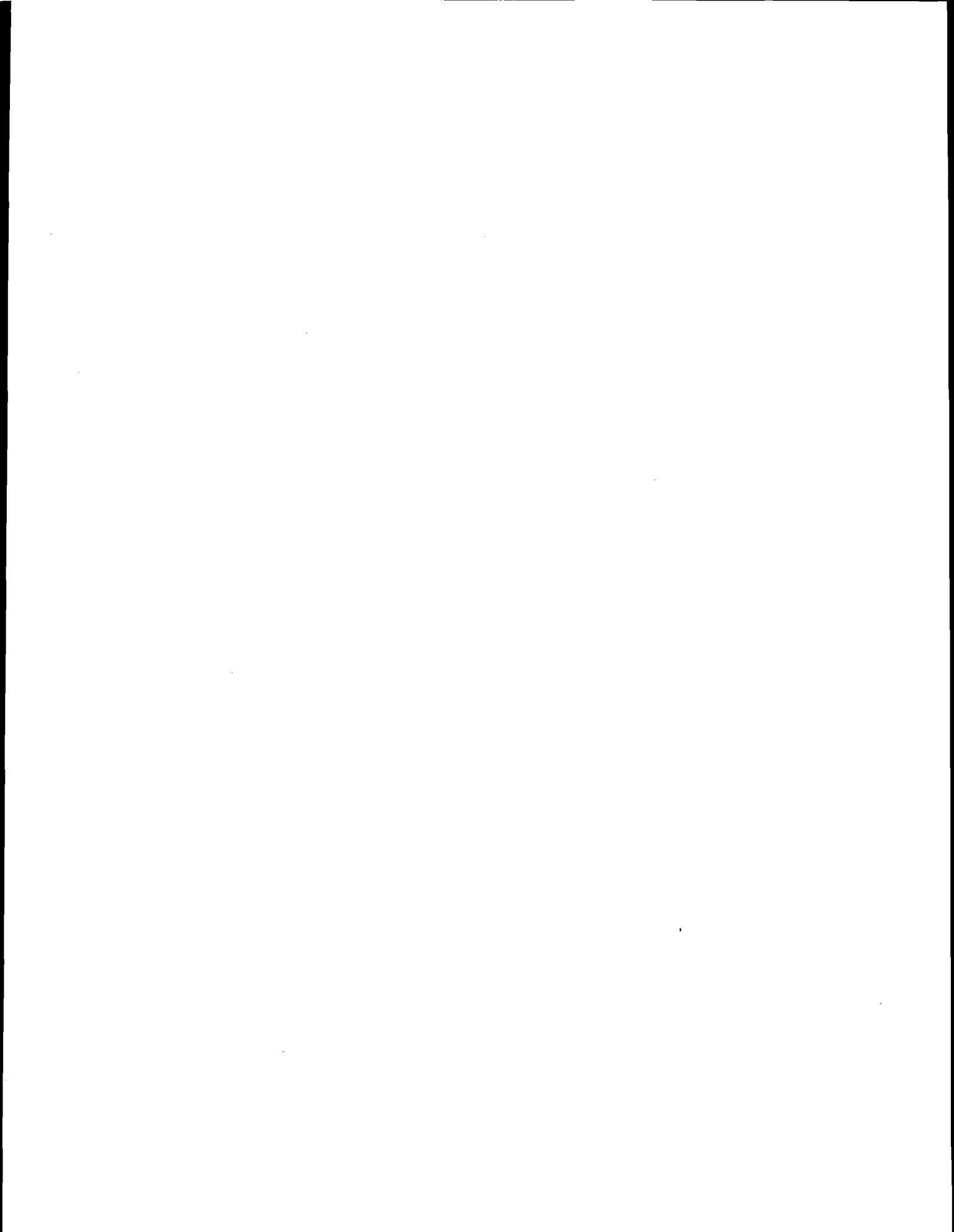


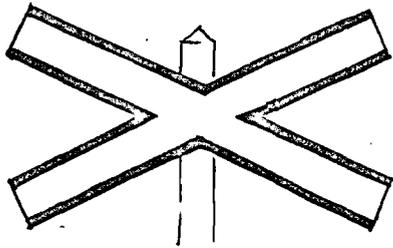


I, 29

"Level-Crossing With Gates"

"Paso a Nivel Con Barreras"

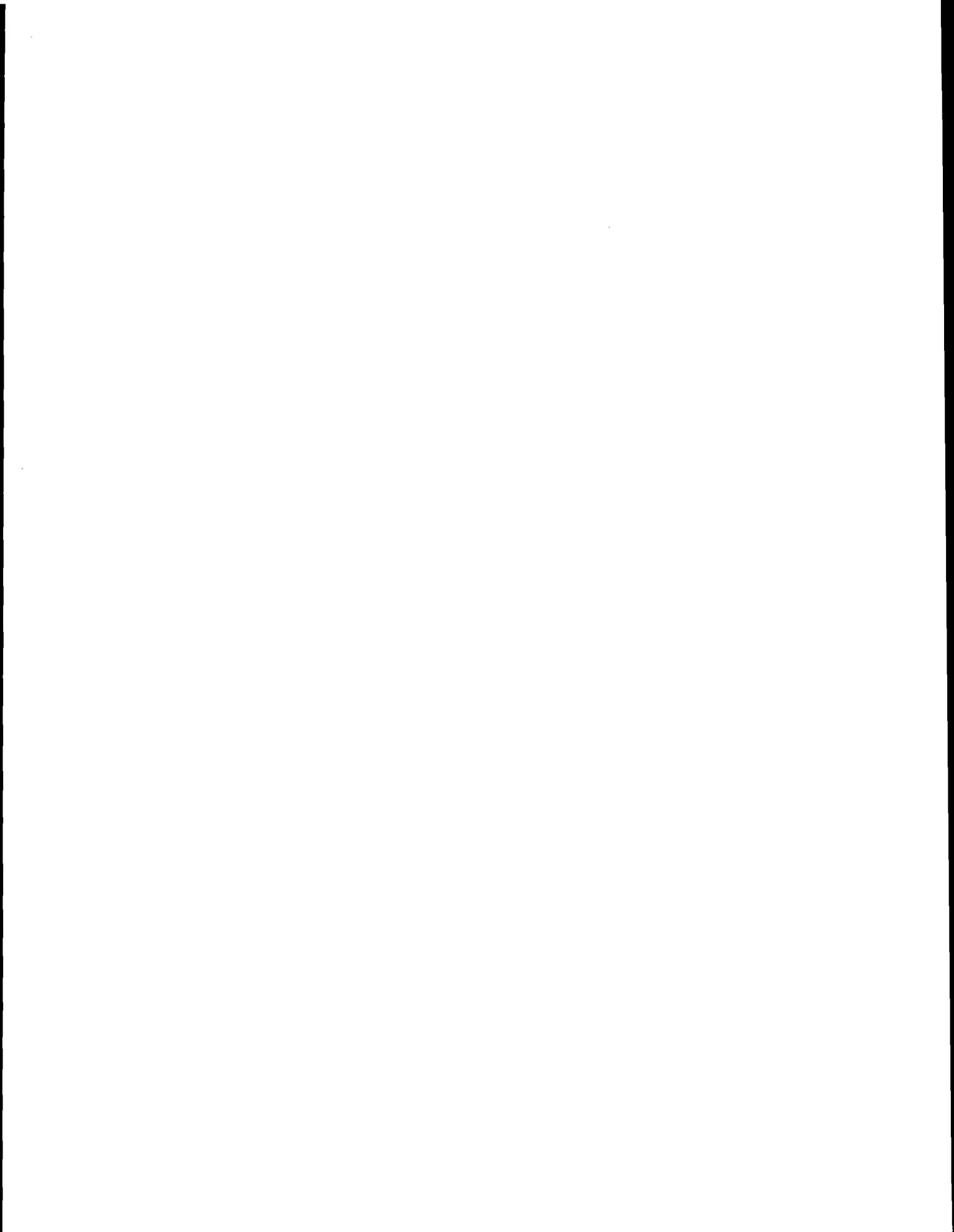




I, 30

"St. Andrew's Cross"

"La cruz de San Andrés"



Chapter III

CLASS II. REGULATORY SIGNS

Article 27

1. The signs of this class indicate an order, which may be either in the nature of an obligation, a prohibition or a restriction issued by the competent authorities.

Regulatory signs shall be subdivided as follows:-

- a) Signs for traffic regulation at intersections.
- b) Signs giving definite instructions.
- c) One-way sign.

2. Regulatory signs shall be placed facing the traffic and on the same side of the carriageway as used by the traffic concerned. They may be repeated on the opposite side of the carriageway. An exception is made for the "One-way" sign (Article 36).

3. The signs shall be placed at the point where the prohibition starts and if necessary at further points where the regulation continues. Nevertheless, signs prohibiting turning or showing the direction to be followed may be placed at a suitable distance in advance.

4. The height of signs shall not be more than 2.20 m and not less than 0.60 m.

Article 28

1. Signs giving definite instructions shall be rectangular in shape, with the longer side vertical. They shall have white ground, bearing a black symbol inside

Capítulo III

CLASE II. SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

Artículo 27

1. Las señales de esta clase indican una orden, que podrá tener carácter imperativo, prohibitivo o restrictivo, emanada de las autoridades competentes.

Las señales de reglamentación se subdividen en la forma siguiente:

- a) Señales para regular el tráfico en los cruces.
- b) Señales que dan instrucciones concretas.
- c) Señal de "dirección única".

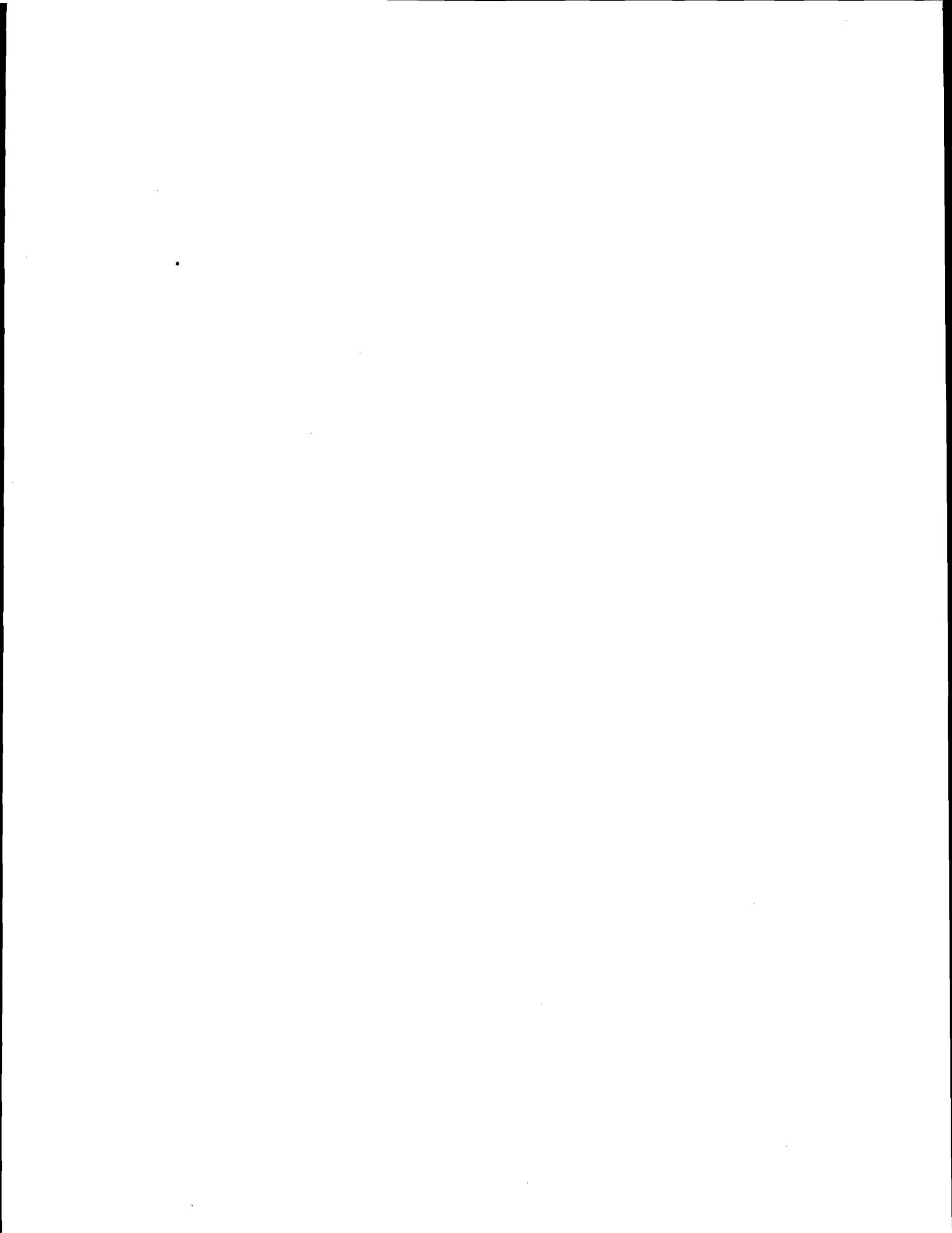
2. Las señales de reglamentación deberán colocarse en el lado de la calzada correspondiente a la dirección de la circulación y frente a ella. Estas señales se podrán repetir en el lado opuesto de la calzada. Se exceptúa la señal de "dirección única" (Artículo 36).

3. Las señales deberán colocarse en el punto donde comience la prohibición y, de ser necesario, en otros puntos donde continúe la reglamentación. Sin embargo, las señales que prohíban virar o indiquen una dirección obligatoria, deberán colocarse a suficiente distancia antes del punto considerado.

4. La altura de las señales no excederá de 2,20 m. ni será inferior a 0,60 m.

Artículo 28

1. Las señales que dan instrucciones concretas tendrán forma rectangular, con los lados más largos en posición vertical. Estas señales estarán formadas por un símbolo negro inscrito



a red circle and an inscription underneath the disc in black lettering..

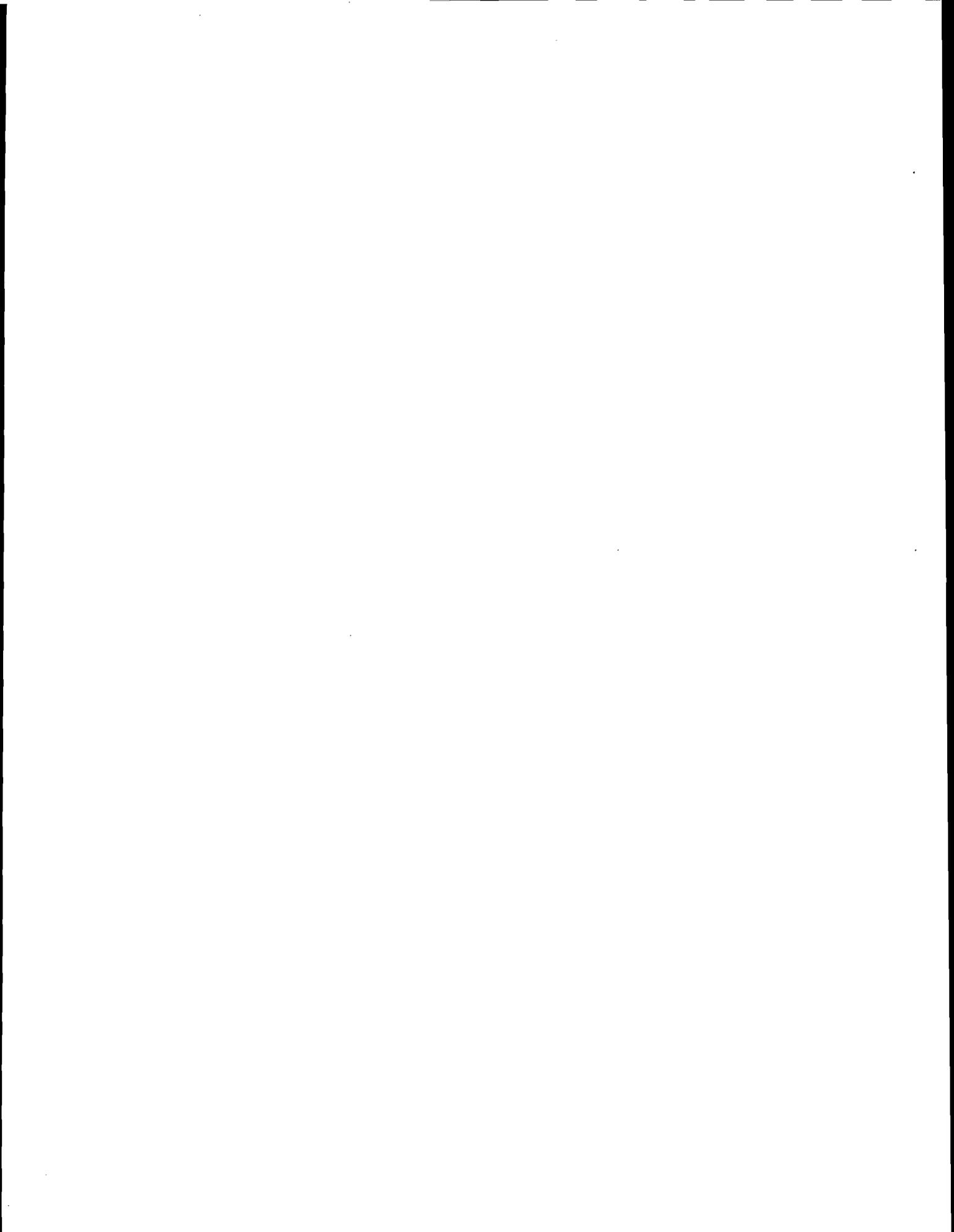
2. An oblique bar, red in colour, drawn from the upper left quadrant of the ring to the lower right quadrant at an angle of 45° with the horizontal, shall indicate prohibition. Signs indicating limitation or compulsion shall be without such an oblique bar.

3. The standard diameter of the disc enclosed in a rectangle shall be 22.5 cm (9 in.) in cities or built-up areas, or 35 cm (14 in.) in rural areas. The standard dimensions of the rectangular plate shall be 50 cm (20 in.) high and 30 cm (12 in.) wide for signs for built-up areas, or 70 cm (28 in.) high and 42.5 cm (17 in.) wide for signs in rural areas.

en un círculo rojo sobre fondo blanco, con un letrero negro debajo del disco.

2. Una faja oblicua de color rojo, trazada desde el cuadrante superior izquierdo al cuadrante inferior derecho del círculo y que corte a 45° el diámetro horizontal de este, indicará una prohibición. Las señales indicadoras de una limitación u obligación no deberán llevar esta faja oblicua.

3. El diámetro normal del disco comprendido en el rectángulo será de 22,5 cm. (9 pulgadas) en las ciudades o zonas edificadas y de 35 cm. (14 pulgadas) en las zonas rurales. Las dimensiones normales de la placa rectangular serán de 50 cm. (20 pulgadas) de alto y 30 cm. (12 pulgadas) de ancho para las señales emplazadas en zonas edificadas, y de 70 cm. (28 pulgadas) de alto y 42,5 cm. (17 pulgadas) de ancho para las señales en zonas rurales.



A. Signs for traffic regulation at intersections

Article 29

1. The sign "Stop at Intersection" shall be used in cases where this is required by traffic rules to indicate that a driver shall stop before entering a priority or a major road.
2. The stop sign (II,1) shall be octagonal in shape. The colour of the ground shall be red and the inscription shall be white.
3. The sign shall bear as an inscription, placed uniformly in the central part of the sign, the word ALTO.
4. The standard width of the stop sign shall be 75 cm. This width may be reduced if circumstances so require.
5. The letters of the inscription shall not be less than one-third the height of the sign.
6. The signs shall be placed in the immediate vicinity of the point where the vehicle is required to stop.

A. Señales para la reglamentación del tráfico en los cruces

Artículo 29

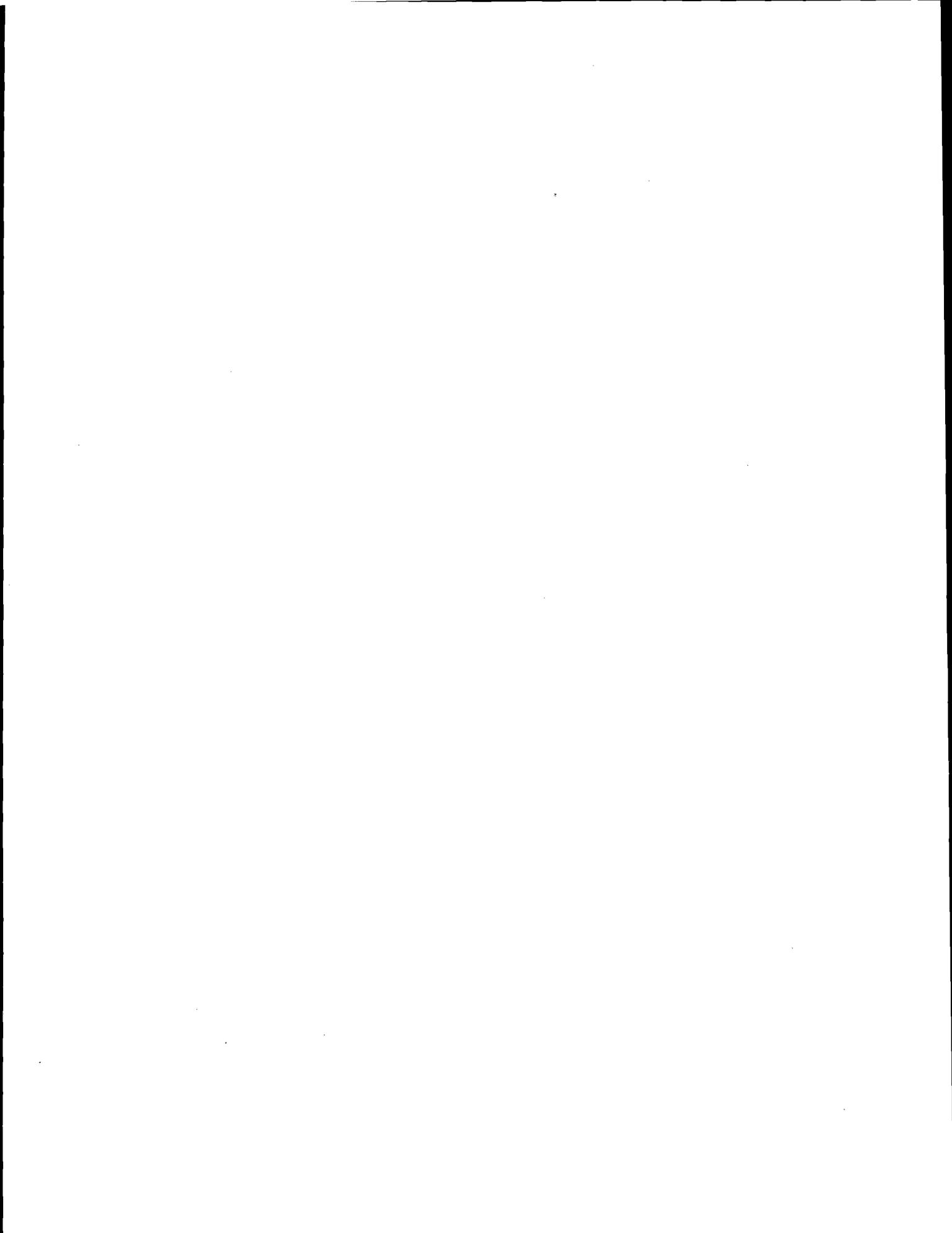
1. Se empleará la señal "Parada en el Cruce" en los casos en que el reglamento de circulación así lo exija, para indicar al conductor que debe detenerse antes de entrar en una carretera con prioridad de paso o principal.
2. La señal de "Parada" (II,1) deberá ser de forma octogonal. El fondo de la señal deberá ser de color rojo y la inscripción deberá ser de color blanco.
3. La señal deberá llevar como inscripción, colocada uniformemente en la parte central de la señal, la palabra ALTO.
4. El ancho normal de la señal de parada deberá ser de 75 cm. Este ancho podrá ser reducido si las circunstancias así lo exigen.
5. La altura de las letras de la inscripción no deberá ser inferior a un tercio de la altura de la señal.
6. Estas señales deberán colocarse a proximidad inmediata del lugar en que los vehículos deban detenerse.



II, 1

"Stop"

"Parada"



Article 30

1. The sign "Yield Right of Way" or "Entering Major (Priority) Road" (II,2) shall be used in cases where this is required by traffic rules to indicate that a driver shall give way to vehicles moving along the road which he is entering.

2. This sign shall be an equilateral triangle with one point downward, having a white ground with red border. Its sides shall be a minimum of 75 cm. (30 in.).

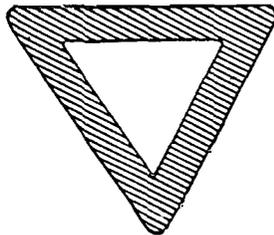
3. This sign shall be located in the same manner as the "Stop" sign.

Artículo 30

1. Se emplearán las señales "Cédase el Paso a la Derecha" o "Carretera Preferente" (II,2) en los casos en que las reglas de tráfico requieran que un conductor ceda el paso a los vehículos que circulan por la carretera en que esta entrando.

2. Esta señal tendrá la forma de un triángulo equilátero con uno de sus vértices hacia abajo, inscrito en un fondo blanco orlado de rojo. Su tamaño será por lo menos de 75 cm. (30 pulgadas).

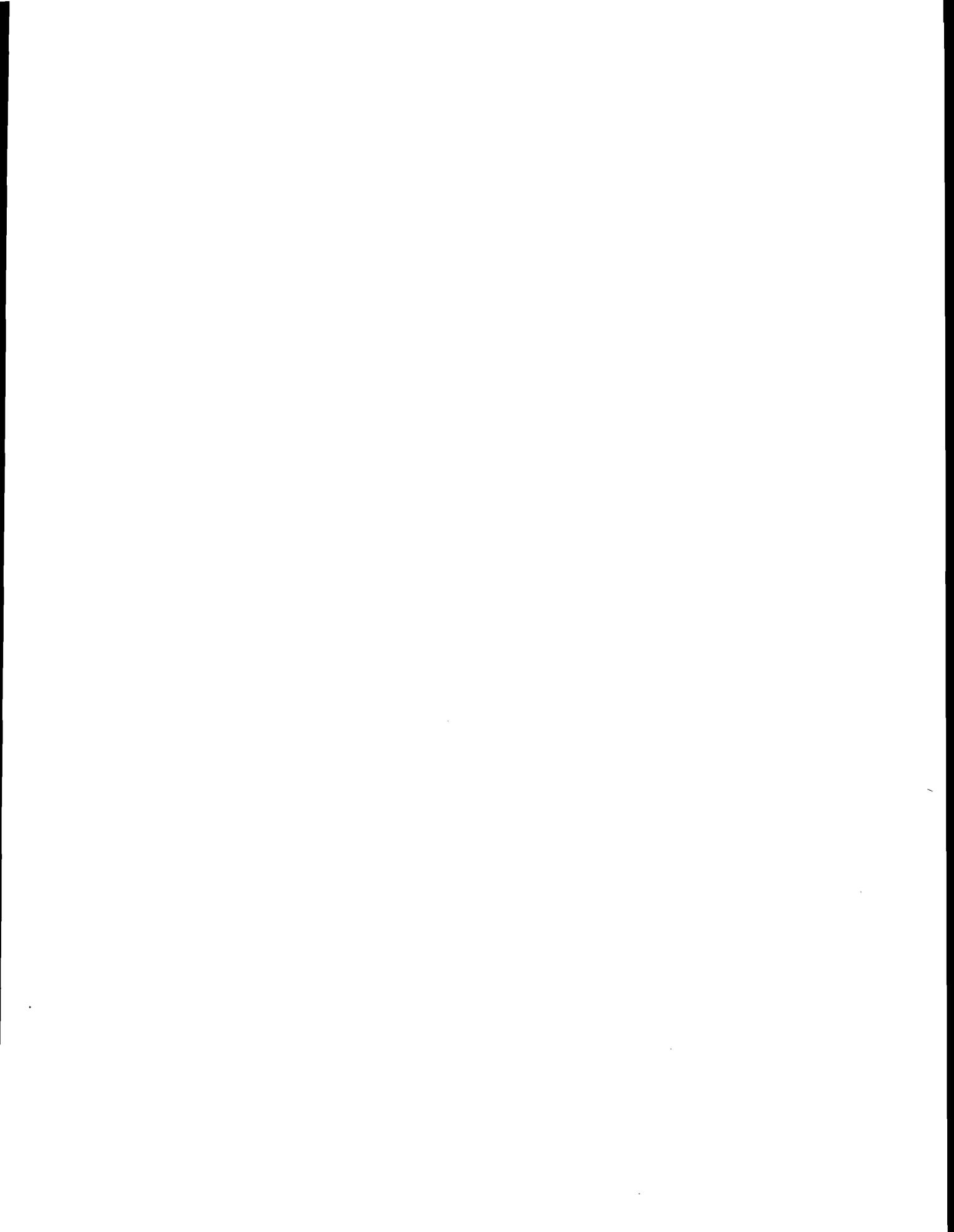
3. Esta señal se colocará en la misma forma que la señal "Parada".



II, 2

"Yield Right of Way"

"Cédase el Paso a la Derecha"



B. Signs giving definite instructions

Article 31

The signs indicating traffic prohibition shall be the following:

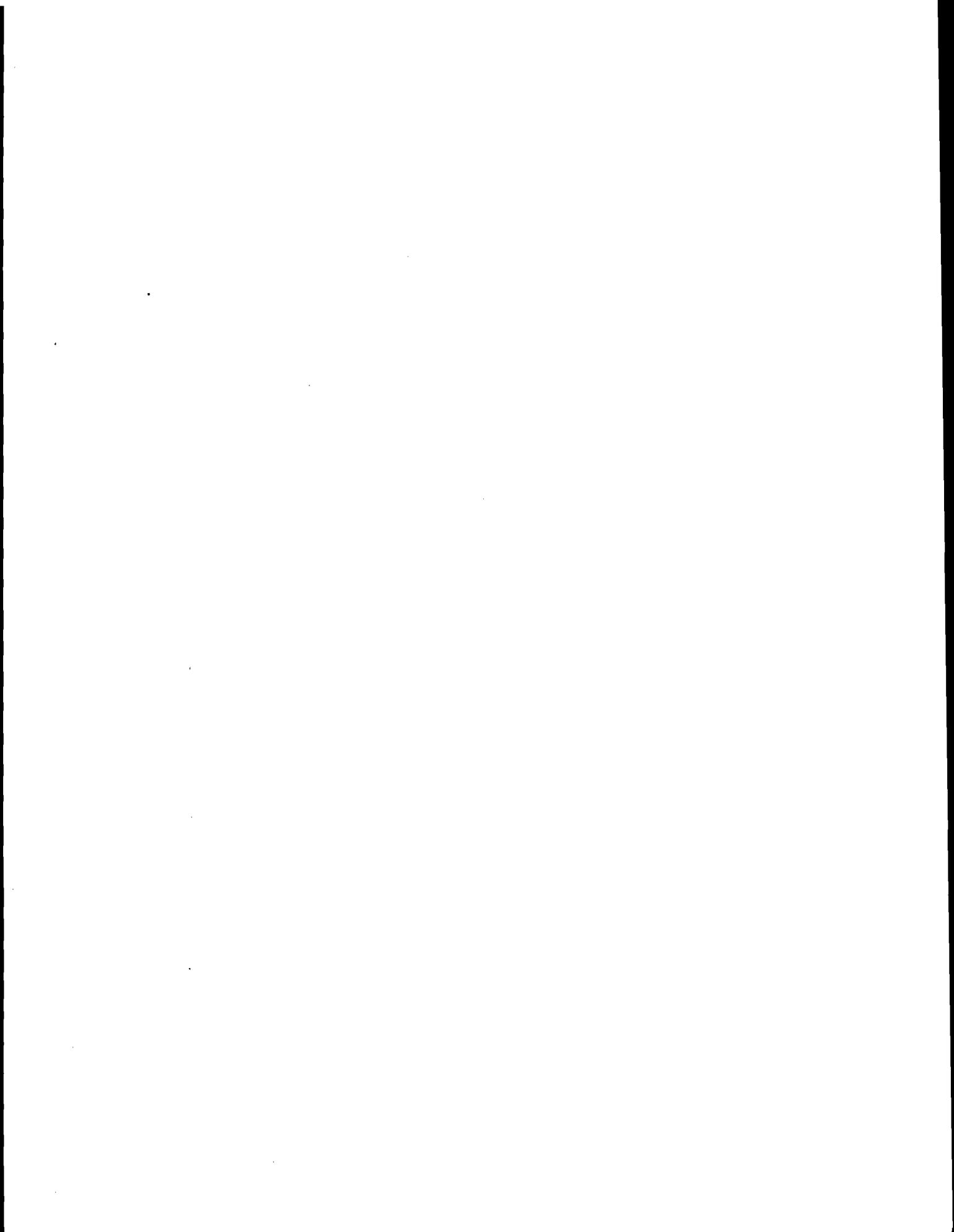
- (1) The sign "Direction Prohibited" (II,3);
- (ii) The sign "Turning to the Left (or to the Right) Prohibited" (II,4); the arrow shall be turned towards the right or left according to the relevant prohibition;
- (iii) The sign "About Turn (U-turn) Prohibited" (II,5);
- (iv) The sign "Parking Prohibited" (II,6).
- (v) The sign "Overtaking Prohibited" (II,7); this sign shall be used to indicate that overtaking is prohibited for all motor vehicles. Where the left-hand rule of the road is observed, the colours of the two cars illustrated shall be reversed.

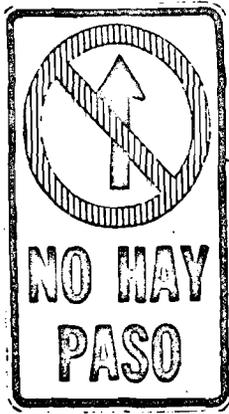
B. Señales que dan instrucciones concretas

Artículo 31

Las señales para indicar prohibiciones relativas a la circulación serán las siguientes:

- (1) La señal "Dirección prohibida" (II,3);
- (ii) La señal "Prohibido virar a la izquierda (o derecha)" (II,4); la flecha se orientará hacia la derecha o izquierda según la dirección que se prohíba;
- (iii) La señal "Prohibido dar media vuelta" (II,5);
- (iv) La señal "Estacionamiento prohibido" (II,7);
- (v) La señal "Prohibido Adelantar" (II,7), que será empleada para indicar que esta prohibido adelantar a todos los vehículos automotores. En los casos en que la circulación sea por la izquierda, se invertirán los colores de los dos vehículos representados en la señal.





II, 3

"Direction Prohibited"

"Dirección Prohibida"



II, 4

"Turning to the Left (or to the Right) Prohibited"

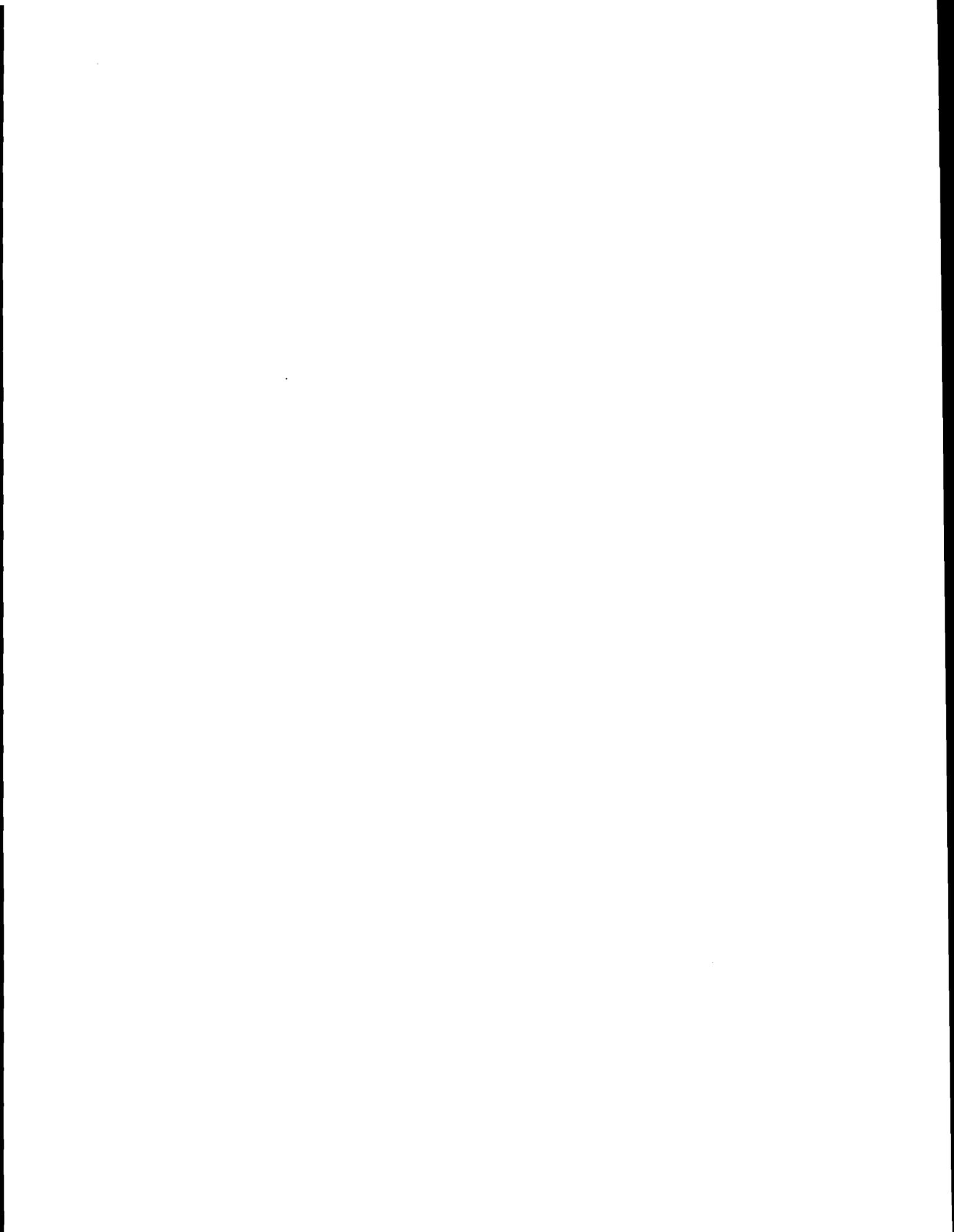
"Prohibido Virar a la Izquierda (o Derecha)"



II, 5

"About Turn (U-Turn) Prohibited"

"Prohibido Dar Media Vuelta"

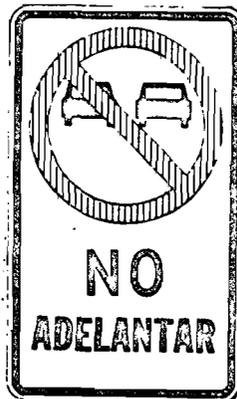




II, 6

"Parking Prohibited"

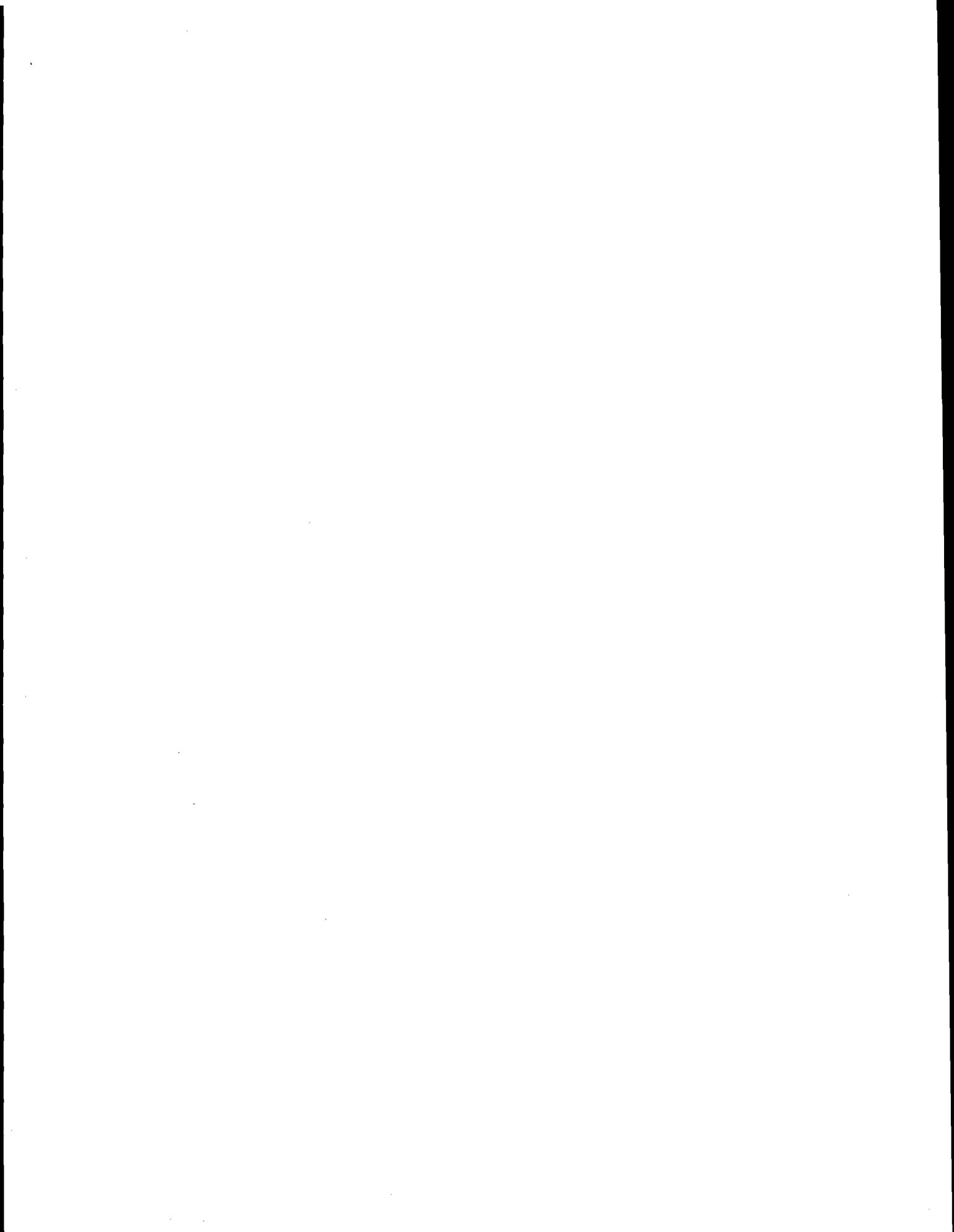
"Estacionamiento Prohibido"



II, 7

"Overtaking Prohibited"

"Prohibido Adelantar"



Article 32

The signs indicating prohibition to enter the road or street for certain classes of vehicles shall be the following:

- (i) The sign "No Entry of Goods-Carrying Vehicles" (II,8);
- (ii) The sign "No Entry for Motor Vehicles" (II,9);
- (iii) The sign "No Entry for Cycles" (II,10);

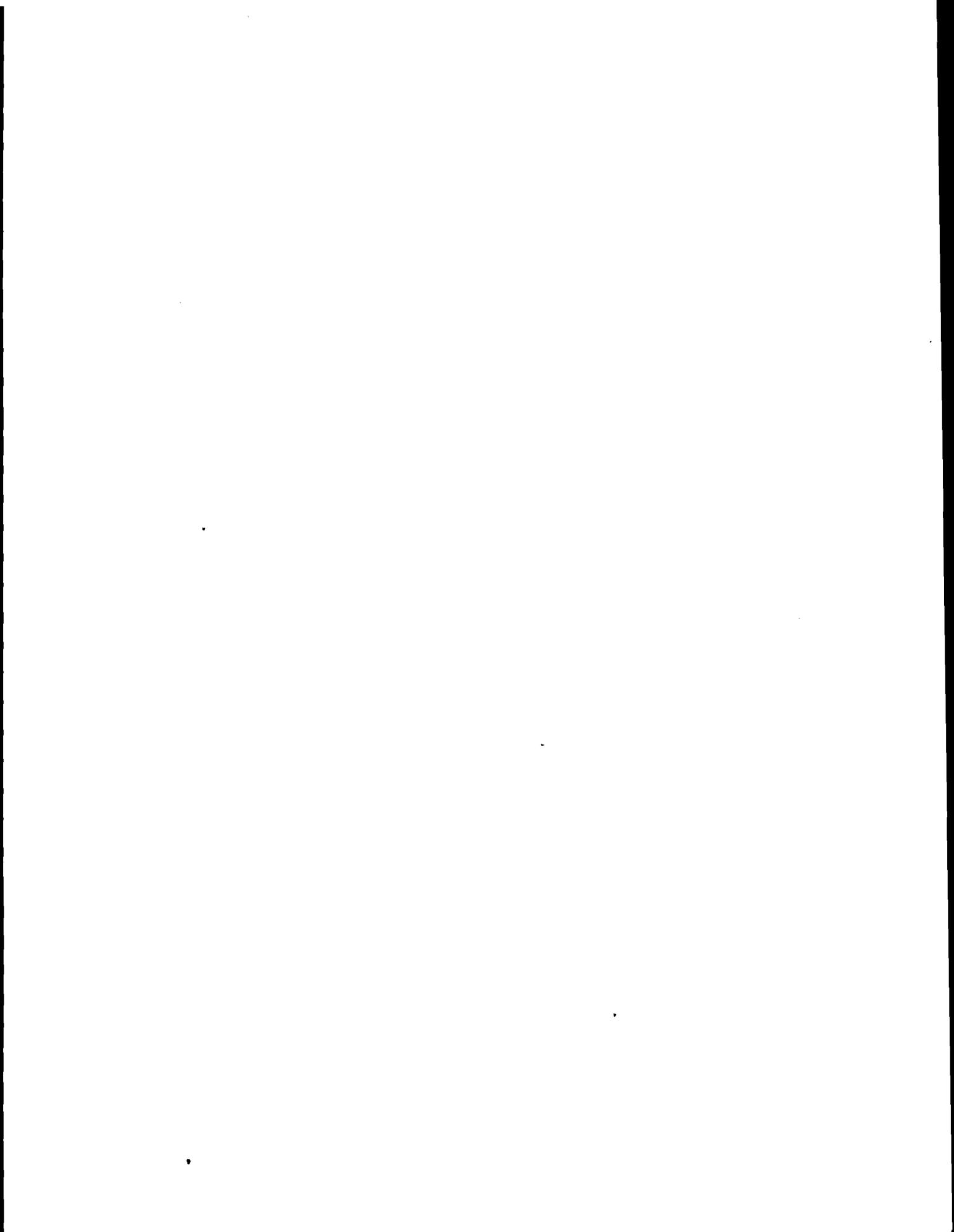
The sign "Horn Blowing Prohibited" (II,11) may be used wherever the competent authorities deem it necessary.

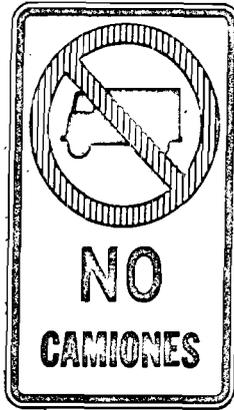
Artículo 32

1. Las señales para indicar prohibición de entrar en una carretera o calle a ciertas clases de vehículos serán las siguientes :

- (i) La señal "Prohibido el paso a los vehículos que sirven para transportar mercancías"(II,8);
- (ii) La señal "Prohibido el paso a los vehículos automotores" (II,9);
- (iii) La señal "Prohibido el paso a los ciclistas" (II,10).

2. La señal "Prohibido usar la bocina" (II,11) se empleará cuando las autoridades competentes lo estimen necesario.





II, 8

"No Entry of Goods-Carrying
Vehicles"

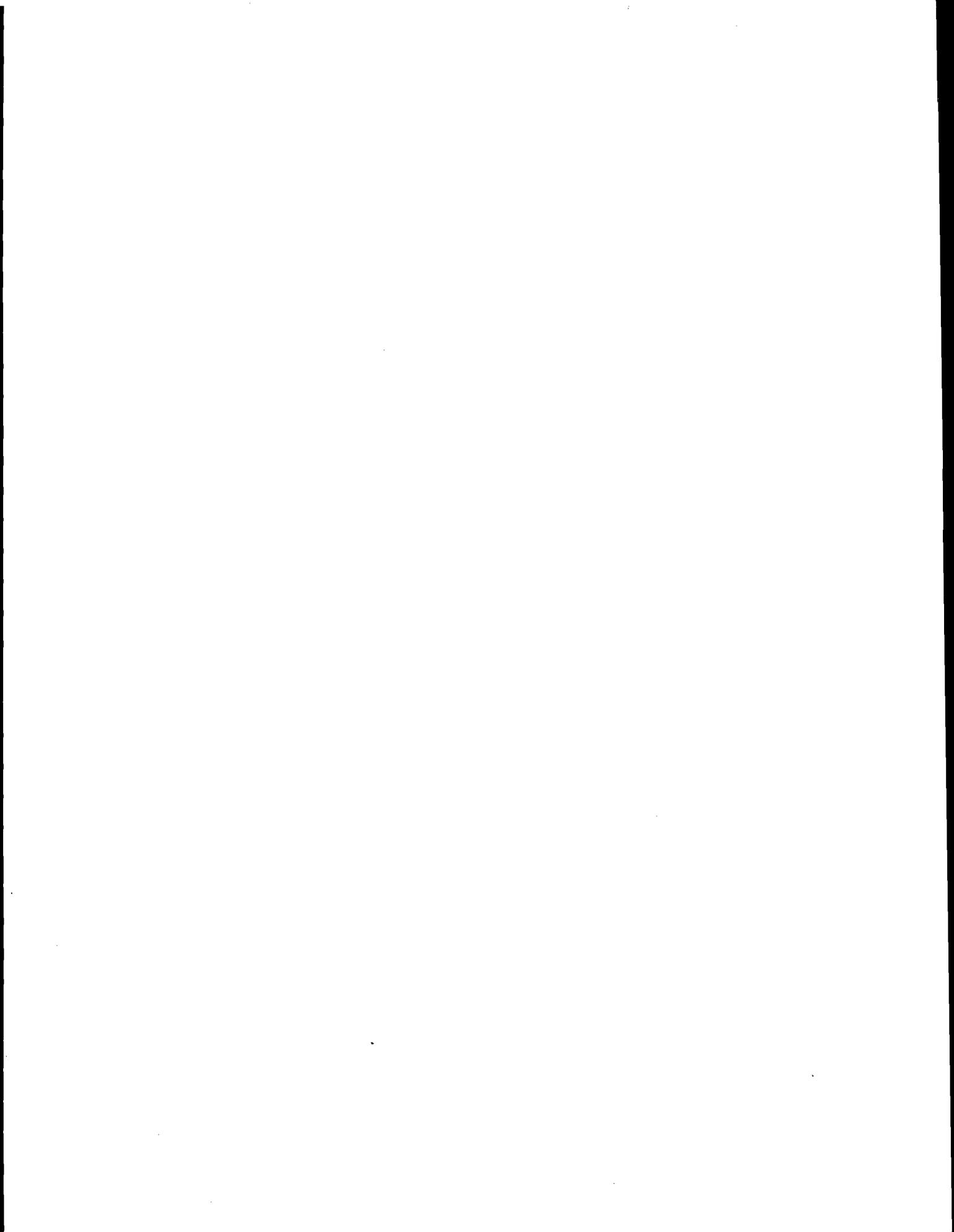
"Prohibido el Paso a los
Vehículos que Sirven para
Transportar Mercancías"

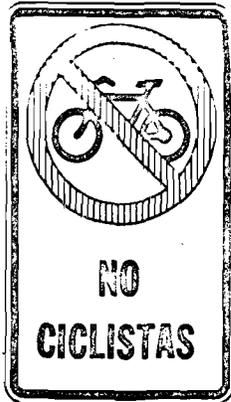


II, 9

"No Entry for Motor Vehicles"

"Prohibido el Paso a los
Vehículos Automotores"





II, 10

"No Entry for Cycles"

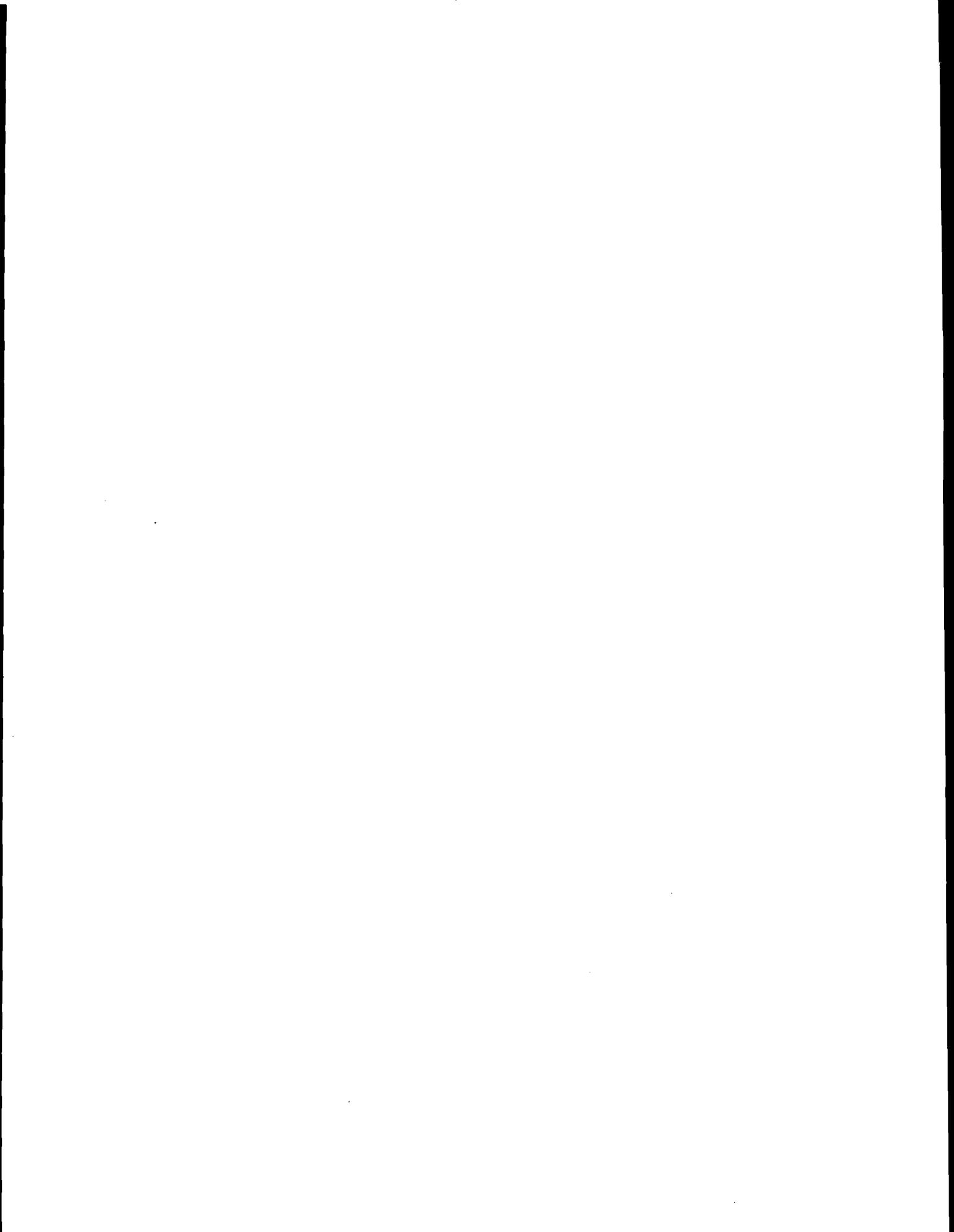
"Prohibido el Paso a los
Vehículos Automotores"



II, 11

"Horn Blowing Prohibited"

"Prohibido Usar la Bocina"



Article 33

1. The signs indicating restrictions on the dimensions, or weight or movement of vehicles shall be the following:

- (i) The sign "No Entry for Vehicles having an Overall Width exceeding ...metres (feet)" (II,12);
- (ii) The sign "No Entry for Vehicles having an Overall Height exceeding ...metres (feet)" (II,13);
- (iii) The sign "No Entry for Vehicles exceeding ... tons laden weight" (II,14);
- (iv) The sign "Speed Limit" (II,15);
- (v) The sign "Restricted Parking" (II,16). The indication of the limitations or restrictions imposed shall be inscribed on this sign.

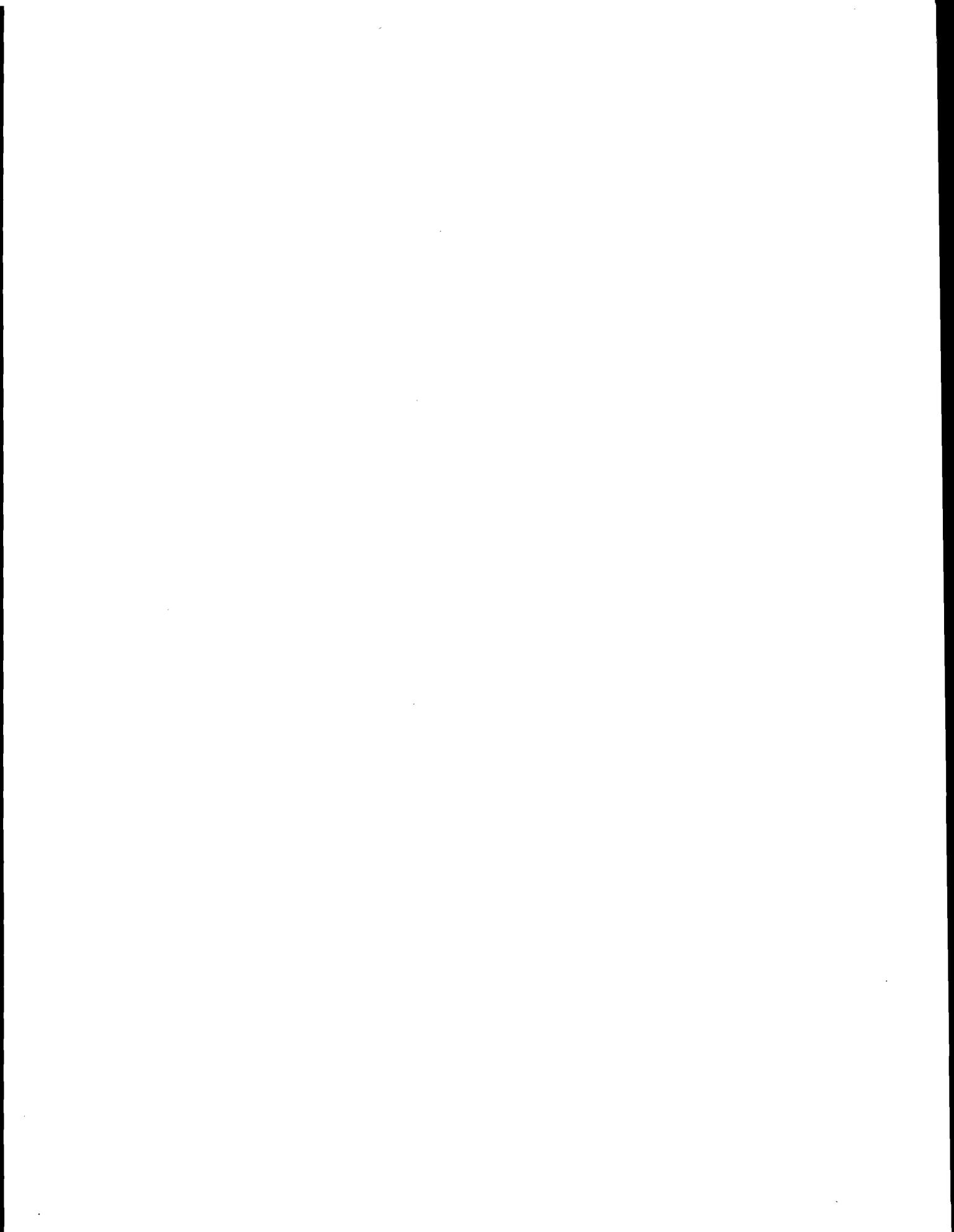
2. Where the end of regulation is to be indicated by a de-restriction sign, the sign shall bear a black circle accompanied by a suitable inscription. Diagram II,16 is an example of such sign.

Artículo 33

1. Las señales para indicar restricciones en las dimensiones, peso o velocidad de los vehículos serán las siguientes:

- (i) La señal "Prohibido el paso a los vehículos de más de ... m. (... pies) de ancho"(II,12);
- (ii) La señal "Prohibido el paso a los vehículos de más de ... m. (... pies) de altura"(II,13);
- (iii) La señal "Prohibido el paso a los vehículos que cargados pesen más de ... toneladas"(II,14);
- (iv) La señal "Velocidad máxima"(II,15);
- (v) La señal "Estacionamiento restringido" (II,16). En esta señal se indicarán las restricciones o limitaciones impuestas.

2. Cuando el término de una zona de restricción se indique por una señal, ésta se compondrá de un círculo negro con la inscripción pertinente. La figura II,16 es un ejemplo de esta señal.





II, 12

"No Entry for Vehicles having an Overall Width exceeding....metres (....feet)"

"Prohibido el Paso a los Vehículos de mas de....m. (....pies) de anch



II, 13

"No Entry for Vehicles having an Overall Height exceeding....metres (....feet)"

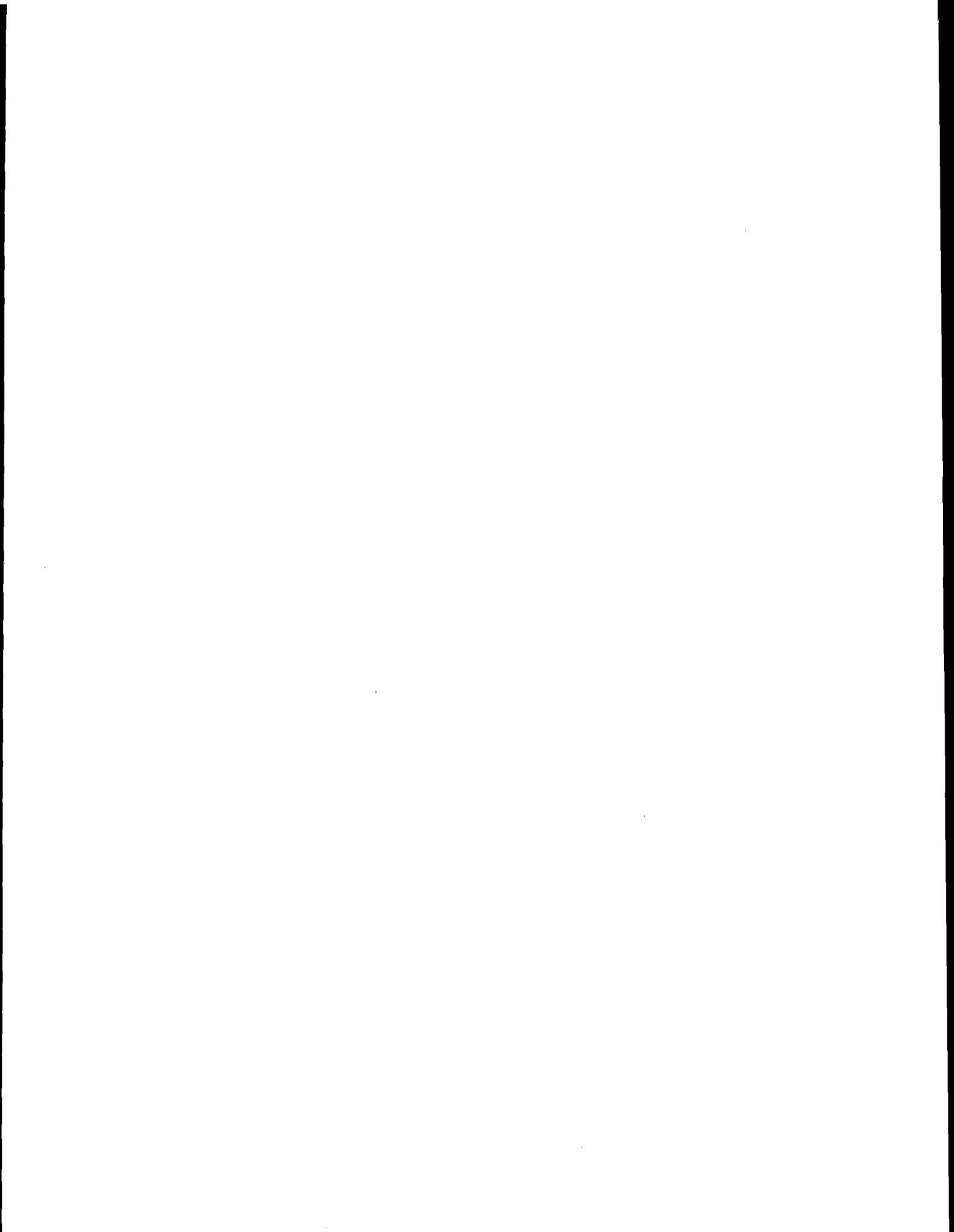
"Prohibido el Paso a los Vehículos de mas de....m. (....pies) de altura



II, 14

"No Entry for Vehicles exceeding....tons laden weight"

"Prohibido el Paso a los Vehículos que Cargados Pesen mas de....tones"





II, 15

"Speed Limit"

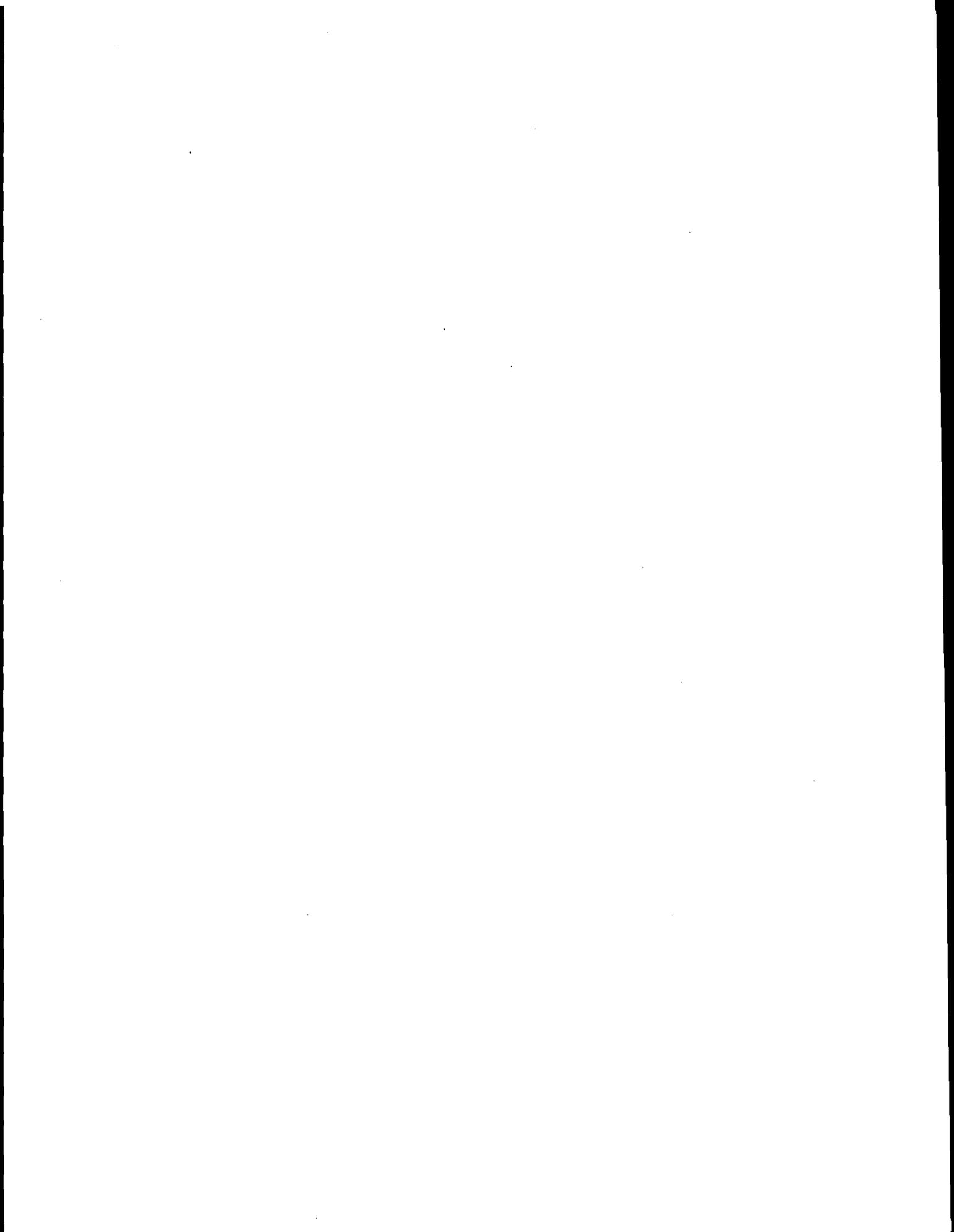
"Velocidad Maxima"



II, 16

"Restricted Parking"

"Estacionamiento Restringido"



Article 34

1. The sign "Stop (Customs)" (II,17) shall be used to indicate the presence of a customs house at which the traveller has to stop.

2. The sign may be used to indicate other obligations to stop; in this case the inscription "Customs" shall be replaced by an inscription indicating the reason for the stop.

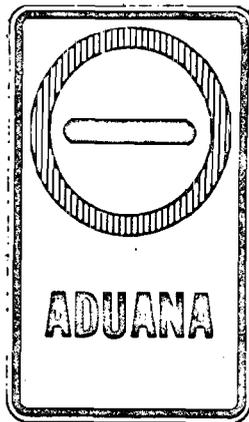
3. The sign may be placed at a suitable distance in advance of the place at which the traveller has to stop.

Artículo 34

1. Se empleará la señal "Parada (Aduana)" (II,17) para indicar la presencia de una oficina de aduana, donde sea obligatoria la parada.

2. Podrá emplearse esta señal para indicar otras paradas obligatorias; en dicho caso, inscripción "aduana" será reemplazada por la que se precise el motivo de la parada.

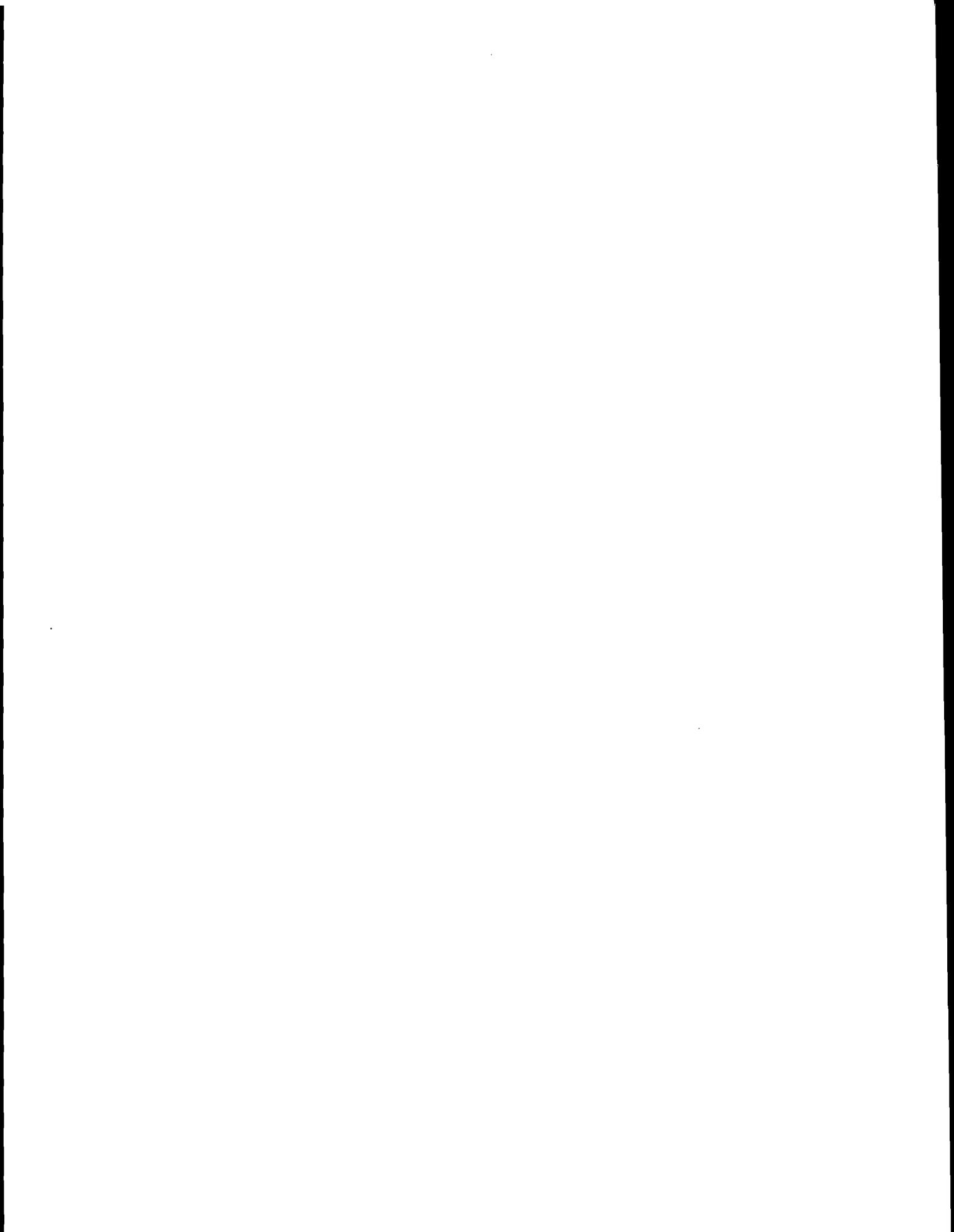
3. Esta señal se colocará a una distancia adecuada antes del lugar en que haya de pasar el viajero.



II, 17

"Stop (Customs)"

"Parada (Aduana)"



Article 35

1. The sign "Direction to be Followed" shall be used to indicate the mandatory flow of traffic, the side to which the traffic should bear, or the side of an obstruction in the carriageway around which the traffic is required to pass. It is permissible to adopt variations of the symbol on this sign in order to meet special cases.
2. Diagram II, 18 is an example of this sign.

Artículo 35

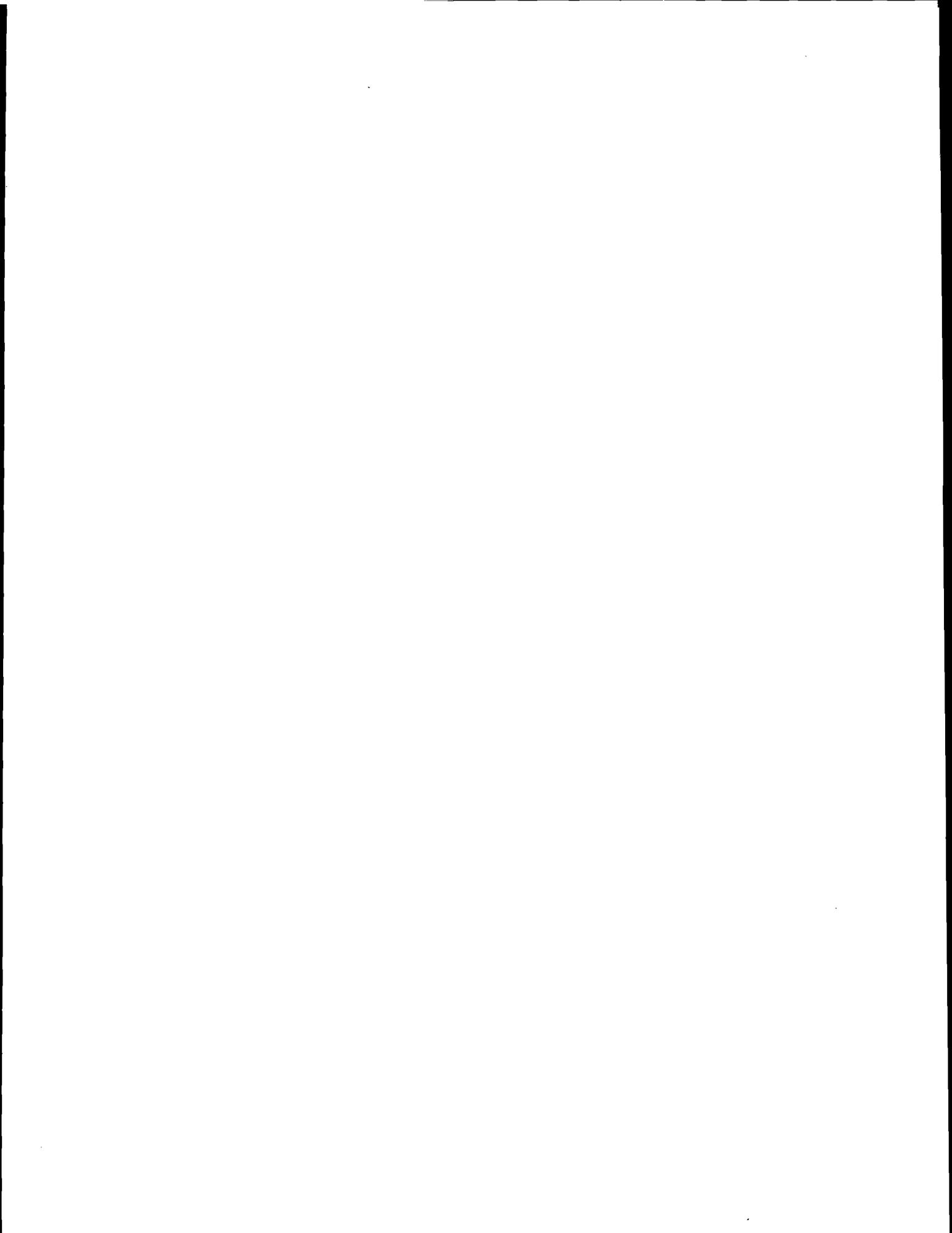
1. Se empleará la señal "Dirección Obligatoria" para indicar la dirección que debe seguir el tráfico, la mano que el tráfico debe mantener o el lado de una obstrucción en la vía alrededor de la cual deberá pasar el tráfico. El símbolo de esta señal podrá ser modificado para adaptarlo a casos especiales.
2. La figura II, 18 es un ejemplo de esta señal.



II, 18

"Direction to be Followed"

"Dirección Obligatoria"



D. One-way Sign

Article 36

1. The sign "One-way Street" shall be rectangular with the longer side horizontal. It shall have black or dark ground with a large horizontal arrow bearing the inscription "ONE WAY".

2. The sign shall be placed parallel to the one-way street, at corners of intersections so as to face traffic entering or crossing the one-way street.

3. Diagram II,19 is an example of this sign.

D. Señal de Dirección Unica

Artículo 36

1. La señal "Calle de Dirección Unica" será rectangular con los lados más largos colocados horizontalmente. En un fondo negro u oscuro habrá una flecha horizontal ancha con la inscripción "UNA VIA".

2. La señal se colocará paralelamente a la calle de dirección única, en las esquinas de los cruces, de modo que quede frente a los vehículos que entren en la calle de dirección única o la crucen.

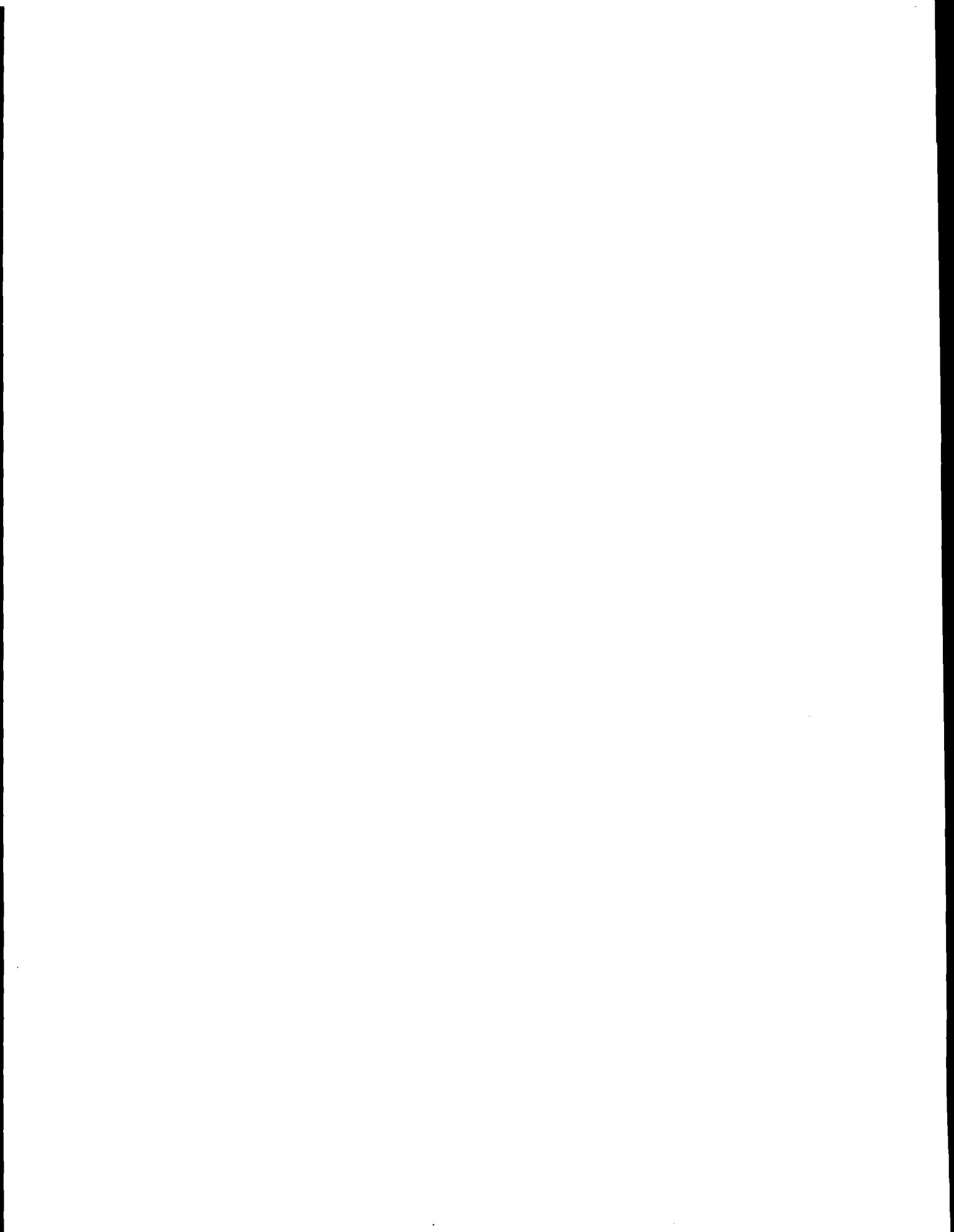
3. La figura II,19 es un ejemplo de esta señal.



II, 19

"One-way Street"

"Calle de Dirección Unica"



Chapter IV

CLASS III. INFORMATIVE SIGNS

Article 37

1. Informative signs shall be subdivided as follows:
 - a. Signs providing route direction.
 - b. Place signs.
 - c. Signs giving general information.
2. The signs of this class shall be rectangular in shape.
3. Where the colours to be used are optional, the colour red shall in no case predominate.

Article 38

Advance Direction Signs

1. The advance direction signs shall be rectangular in shape.
2. Their size shall be such that the indication can be understood easily by drivers of vehicles travelling at normal speed.
3. These signs shall have a white ground with dark lettering.
4. Advance direction signs shall be placed at a distance of between 100 m and 250 m from the intersection on normal roads. (On special motor roads, this distance may be increased to 500 m.)
5. Diagram III, I is an example of these signs.

Capítulo IV

CLASE III. SEÑALES INFORMATIVAS

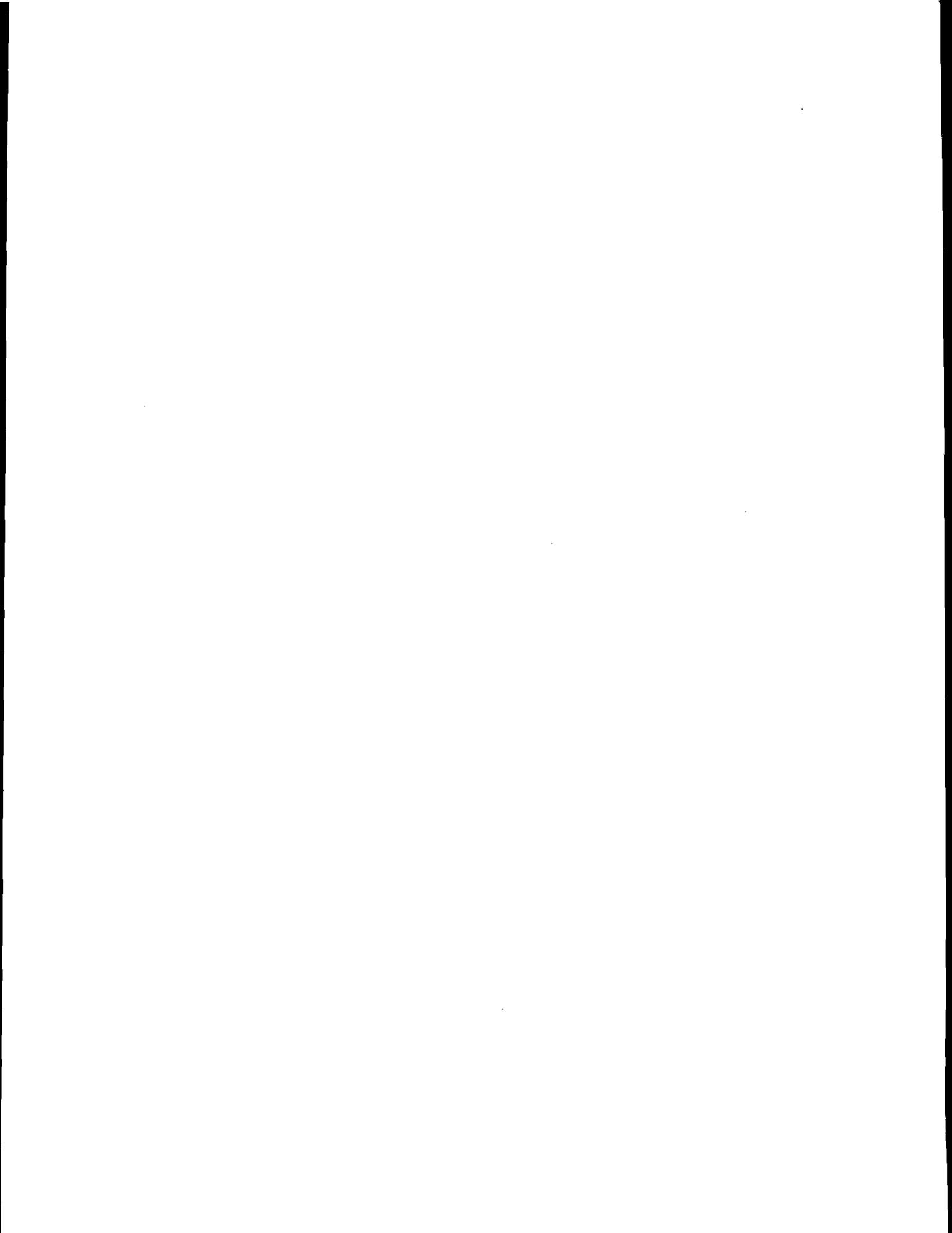
Artículo 37

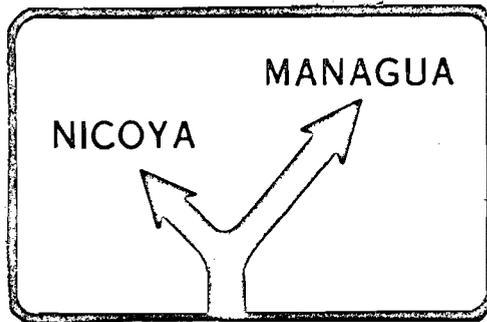
1. Las señales informativas se subdividen en la forma siguiente:
 - a. Señales para indicar dirección y para identificar carreteras.
 - b. Señales de localización.
 - c. Señales de información general.
2. Las placas de estas señales serán rectangulares.
3. Cuando la elección de colores sea libre, el color rojo no deberá en ningún caso predominar en las señales de esta clase.

Artículo 38

Señales Preventivas

1. Las señales preventivas serán de forma rectangular.
2. Sus dimensiones serán tales que las indicaciones puedan ser fácilmente comprendidas por los conductores de vehículos que vayan a gran velocidad.
3. Estas señales tendrán letreros de color oscuro sobre fondo blanco.
4. En las carreteras ordinarias, las señales preventivas serán colocadas a una distancia de 100 a 250 metros de los cruces. (En las carreteras especiales, se podrá alargar hasta 500 m. esta distancia.)
5. Véase un ejemplo de estas señales en la figura III, I.





"Advance Direction"

III, 1

"Preventivas"

6. Suggested dimensions:

Height of sign:.....1 m

Width of sign:.....variable

Height of letters:.....10 cm min.

Thickness of lines

of the diagram:.....8 cm

6. Dimensiones recomendadas:

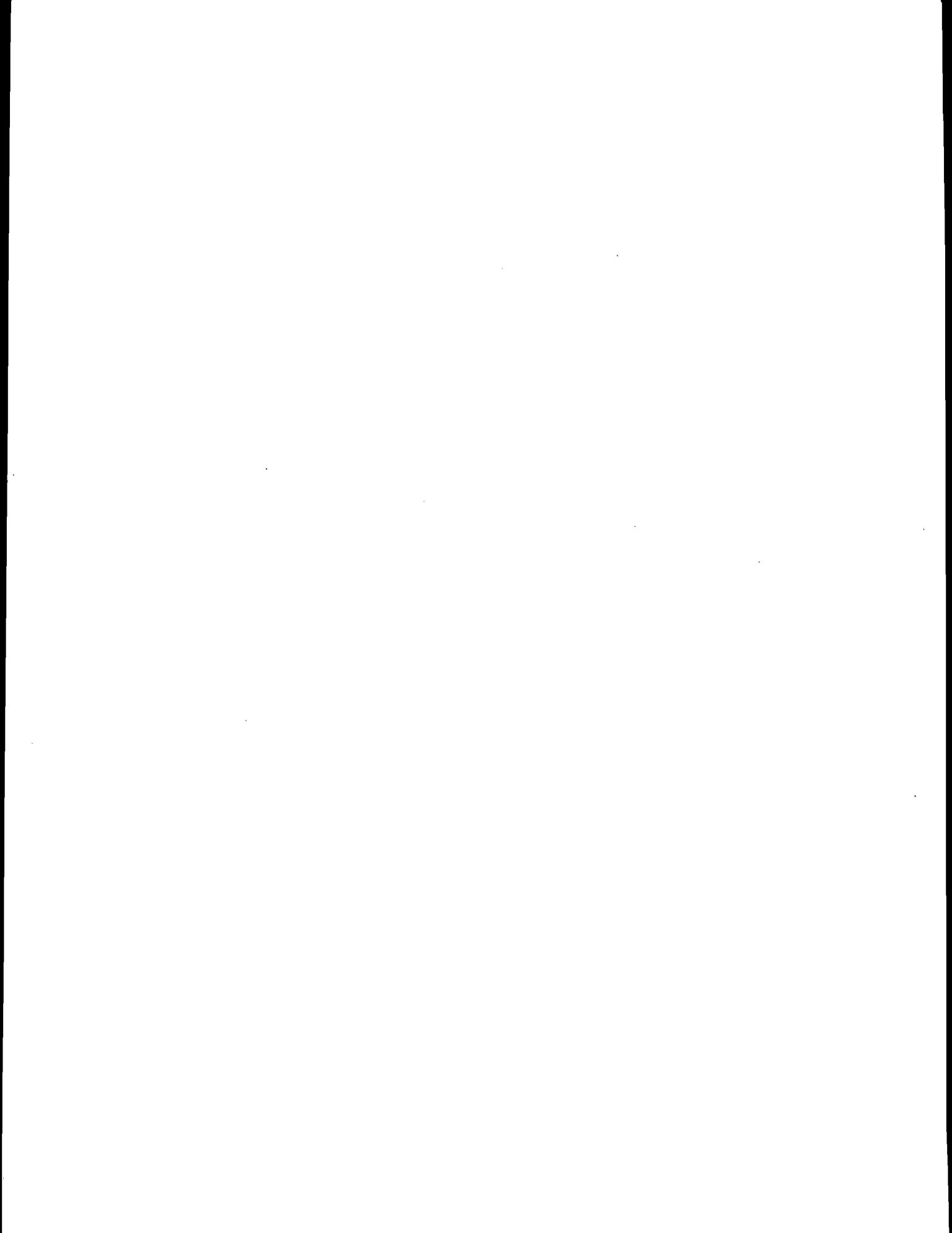
Altura de la señal:.....1 m.

Ancho de la señal:.....variable

Altura de las letras:.....10 cms.

Grosor de las líneas del

diagrama:.....8 cms.



Article 39.

Direction signs

1. Direction signs shall be rectangular with the longer side horizontal and shall terminate in the form of an arrow-head (or shall be rectangular with the longer side horizontal and shall bear an arrow).
2. These signs shall have a white ground with dark lettering.
3. When distances are indicated, the figures giving kilometres shall be inscribed between the name of the place and the arrow-head.
4. Names of other places lying in the same direction may be added to the sign.

It is recommended that no more than two places be shown on the sign. On the first line should be indicated the name of the nearest locality ahead; on the second line, in bolder characters, should be indicated the name of the important place where the road leads.

The name of the important place indicated should continue to be shown on all the following direction signs till the place is reached.

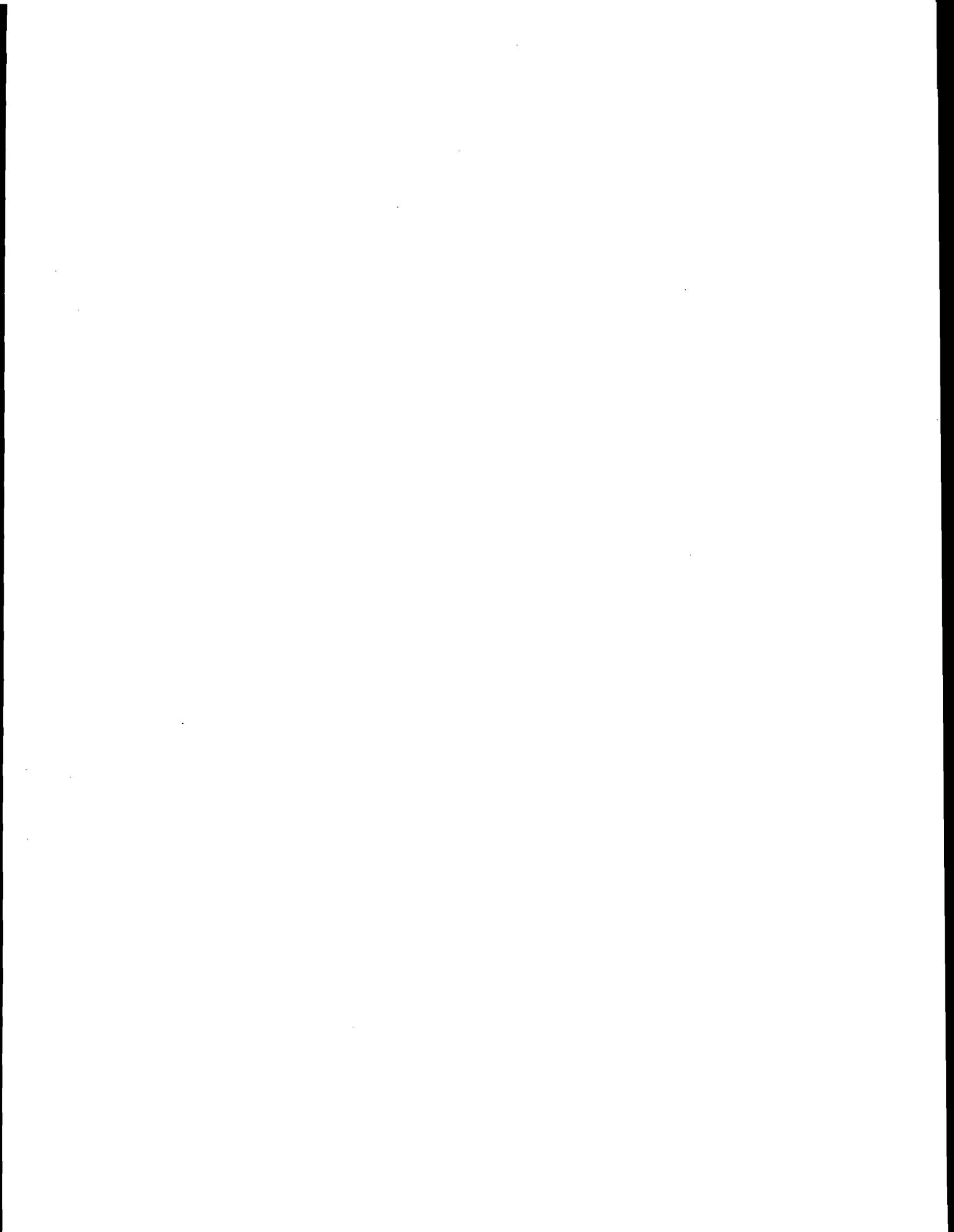
Artículo 39

Señales de dirección

1. Las señales de dirección tendrán forma rectangular con los lados mayores en posición horizontal y terminarán en punta de flecha (o bien deberán ser rectangulares, estando la base en posición horizontal y acabando uno de los lados en forma de punta de flecha).
2. Estas señales tendrán letras de color oscuro sobre fondo blanco.
3. Cuando se mencionen distancias, las cifras que indiquen los kilómetros se colocarán entre el nombre de la localidad y la punta de flecha.
4. Podrán figurar en estas señales los nombres de otras localidades que se encuentren en la misma dirección.

Se recomienda que no se indiquen en la señal más de dos localidades. En la línea superior deberá indicarse el nombre de la localidad más próxima; en la segunda línea deberá indicarse, en letras más grandes, el nombre de la localidad importante adonde conduzca la carretera.

El nombre de la localidad importante indicada deberá ser repetido en todas las señales de dirección siguientes hasta que se alcance dicha localidad.



5. The direction signs should be placed so as to form a 15° angle with the axis of the road. Signs used at road junctions should, generally, be placed at the corners of the junctions and be well visible to the oncoming traffic.

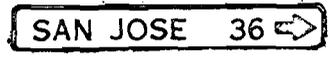
5. Las señales de dirección deberán colocarse de modo que formen un ángulo de 15° con el eje de la carretera. Las señales que se usen en los cruces de carreteras deberán colocarse generalmente en los ángulos de los cruces y de modo que los vean con facilidad los que circulen por la carretera.

6. Diagram III, 2 and III, 2 alt. are examples of this sign.

6. Véase ejemplos de estas señales en las figuras III, 2 y III, 2 alt.



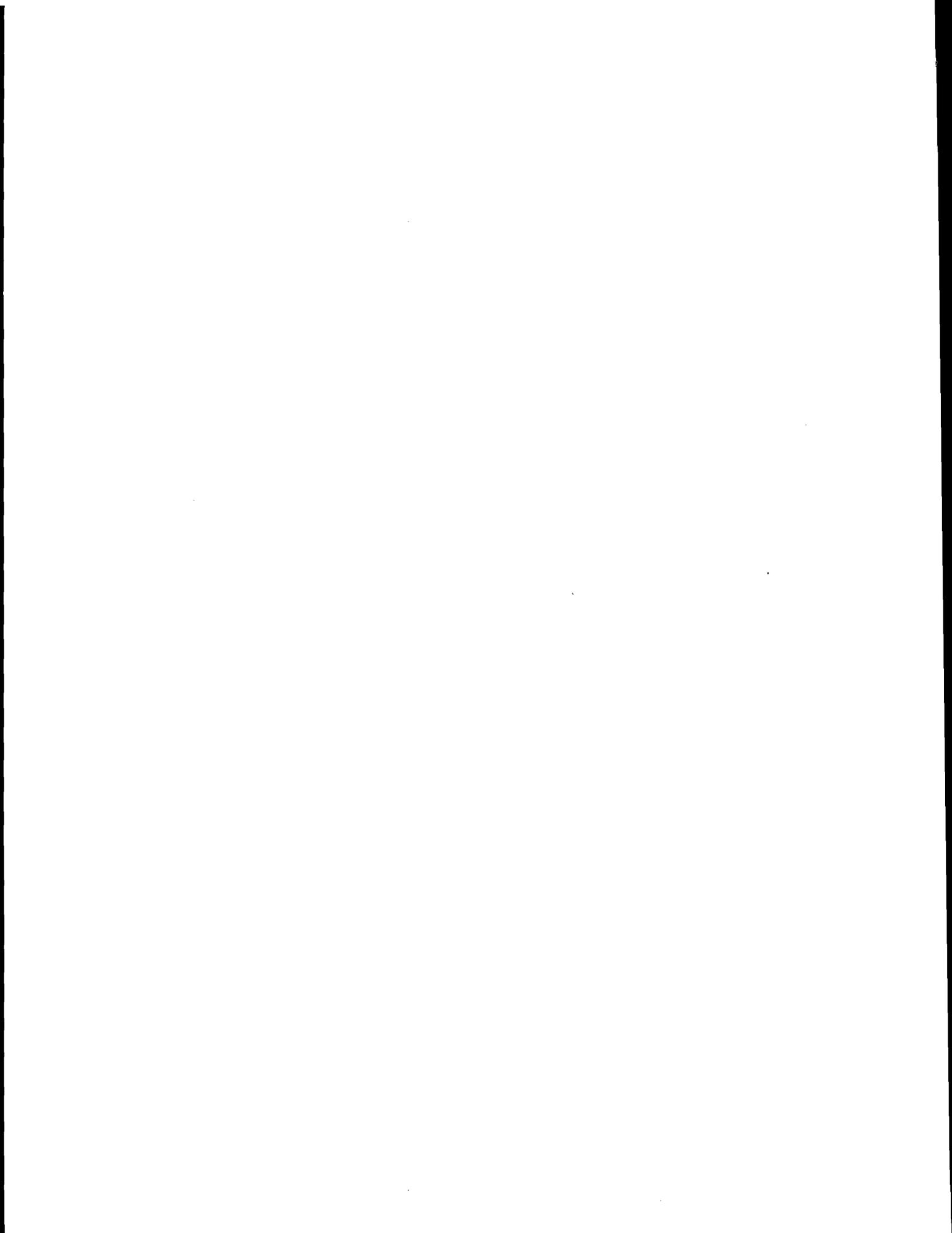
III, 2



III, 2 alt.

7. Recommended dimensions:
 Height.....45 cm
 Arrow-head.....28 cm
 Height of letters:
 1st line.....15 cm
 2nd line.....10 cm

7. Dimensiones recomendadas:
 Altura de la señal.....45 cm
 Cabeza de flecha.....28 cm
 Altura de las letras:
 1a. línea.....15 cm
 2a. línea.....10 cm



Article 40

Confirmation signs

1. The confirmation signs shall be rectangular in shape with the longer side horizontal.
2. Names and distances of other places lying in the direction of the traffic for which the sign is intended, may be added to the sign.
3. These signs shall have white ground with dark lettering.
4. These signs shall be placed at the exit from large built-up areas or at the end of sections difficult to traffic. They shall be placed on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned.
5. Diagram III, 3 is an example of this sign.

Artículo 40

Señales de confirmación

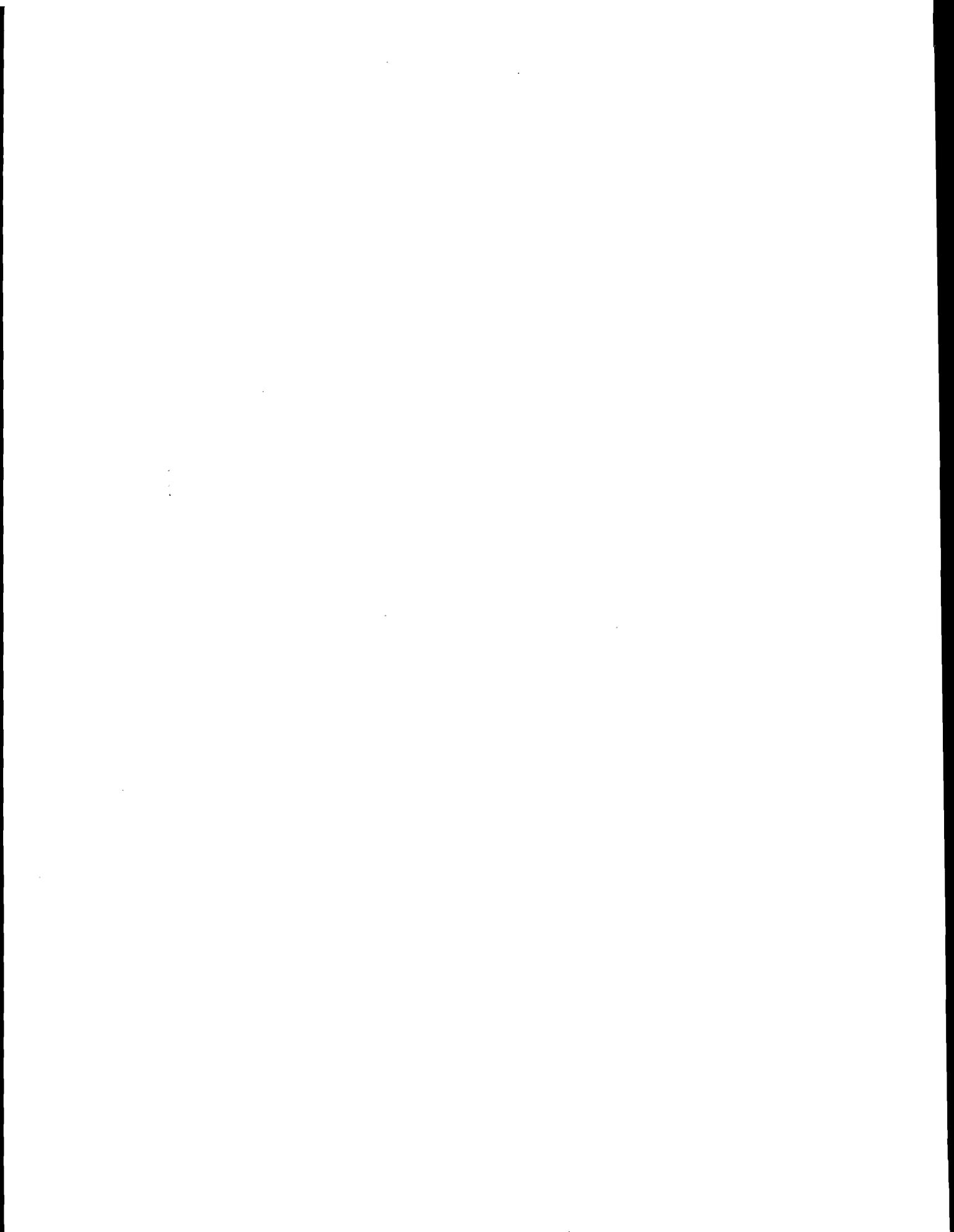
1. Las señales de confirmación serán de forma rectangular con los lados mayores en posición horizontal.
2. Podrán figurar en estas señales los nombres (con distancias) de otras localidades que se encuentren en la misma dirección.
3. Estas señales tendrán letreros de color oscuro sobre fondo blanco.
4. Estas señales se colocarán a la salida de las grandes zonas edificadas o al final de secciones de tráfico difícil. Se colocarán del lado de la carretera correspondiente a la dirección de la circulación y dando frente a ésta.
5. La figura III, 3 es un ejemplo de esta señal.



III, 3

6. Recommended dimensions:
 Height.....45 cm
 Height of letters:
 1st line.....15 cm
 2nd line.....10 cm

6. Dimensiones recomendadas:
 Altura.....45 cms.
 Altura de las letras:
 1a. línea.....15 cms.
 2a. línea.....10 cms.



Artículo 41
Route indication signs



III, 4

Artículo 42
Señales de identificación de rutas



III, 5

1. Route indication signs shall be used to identify numbered routes. They may be affixed to milestones, to other signs or placed as separate signs.

2. These signs shall be rectangular and shall have white ground, symbol, if any, and lettering being black.

3. Diagrams III, 4 and III, 5 are examples of this sign.

4. Recommended dimensions:

Height }
Width } minimum 40 cm

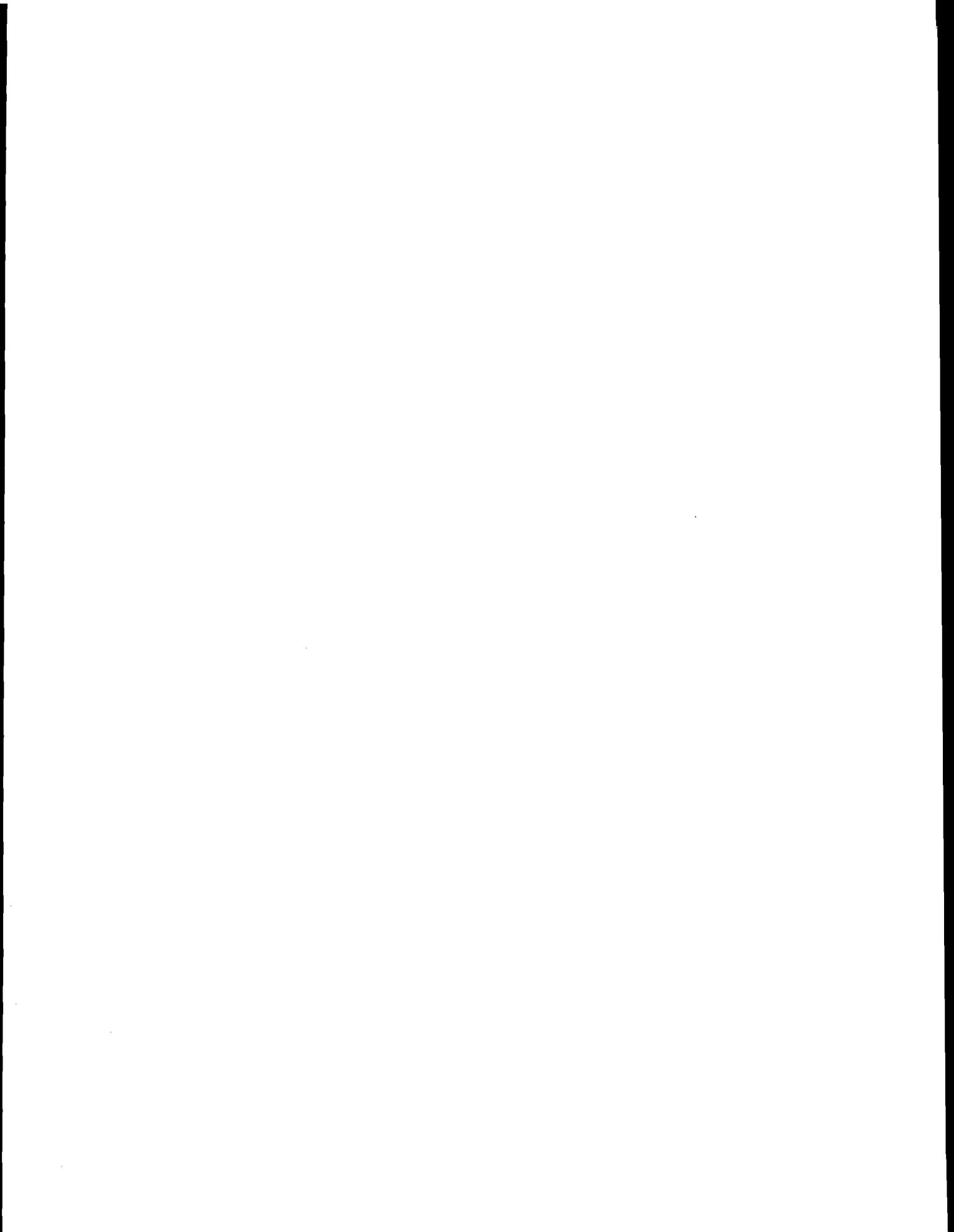
1. Las señales para la identificación de rutas serán usadas para identificar las rutas numeradas. Se podrán fijar estas señales a mojones, en otras señales o en señales separadas.

2. Estas señales serán de forma rectangular y tendrán fondo blanco con símbolo, si es necesario, y letreros negros.

3. Las figuras III, 4 y III, 5 son ejemplos de estas señales.

4. Dimensiones recomendadas:

Altura }
Ancho } mínimo 40 cms.



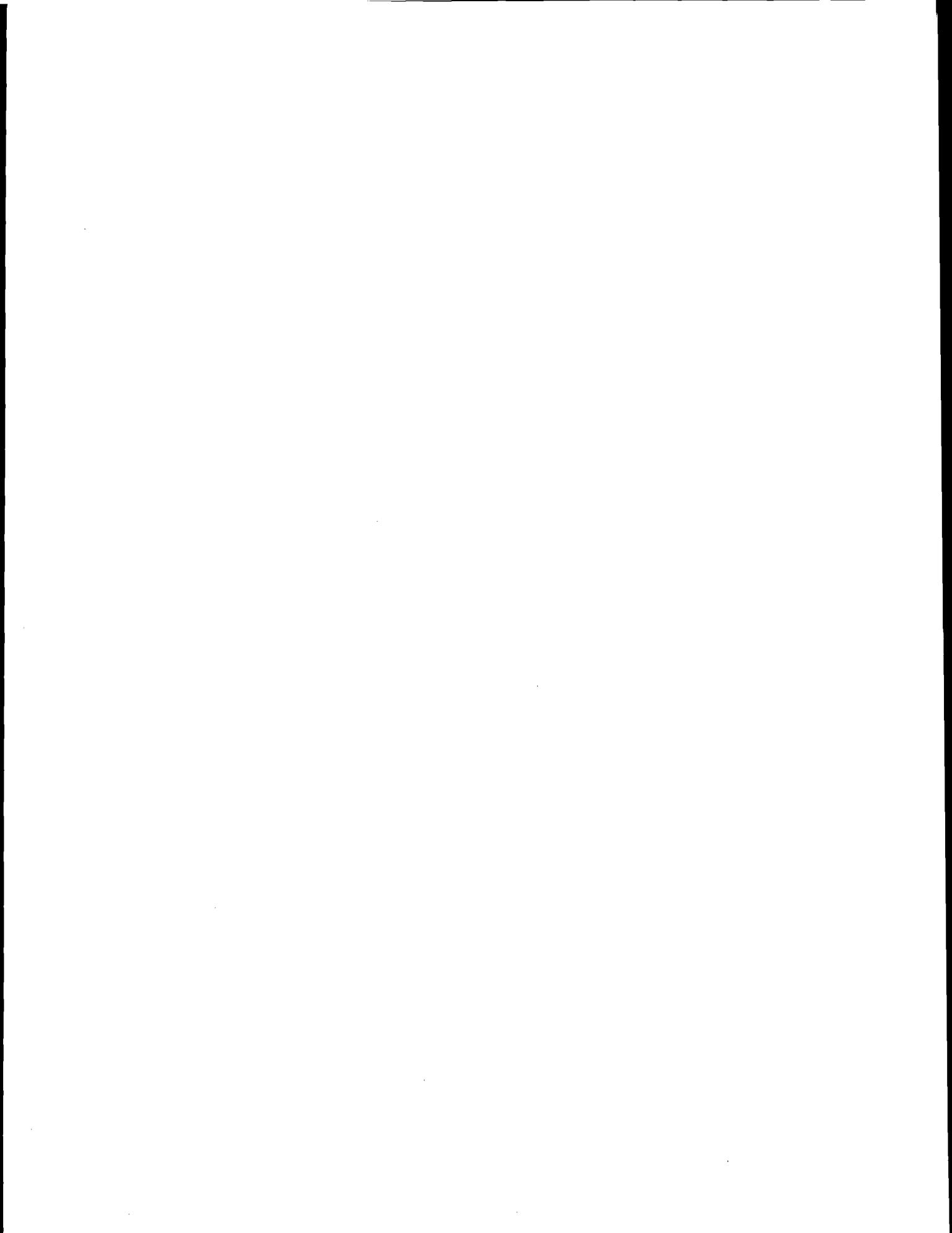
III, 6

Identification of the Pan-American
Highway System

[Reserved for the sign (to be shown
in diagram III,6) which may be adopted
in pursuance of Resolution XI of the
Sixth Pan American Highway Congress,
Caracas, 1954.]

Identificación del sistema de la
Carretera Panamericana

[Reservado para la señal (que se
indicará en la figura III, 6) que puede
adoptarse en cumplimiento de la
Resolución XI del Sexto Congreso
Panamericano de Carreteras, Caracas,
1954.]



Article 42

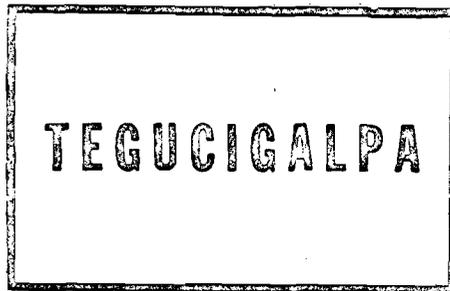
Place signs

1. Signs indicating a locality shall be rectangular in shape with the longer side horizontal.
2. These signs shall be of such a size and placed in such a manner that they shall be visible even at night.
3. These signs shall have a light ground with dark lettering.
4. These signs shall be placed before the beginning of a built-up area, on the side of the road appropriate to the direction of traffic and facing the traffic concerned.
5. Diagram III, 7 is an example of this sign.

Artículo 42

Señales de localización

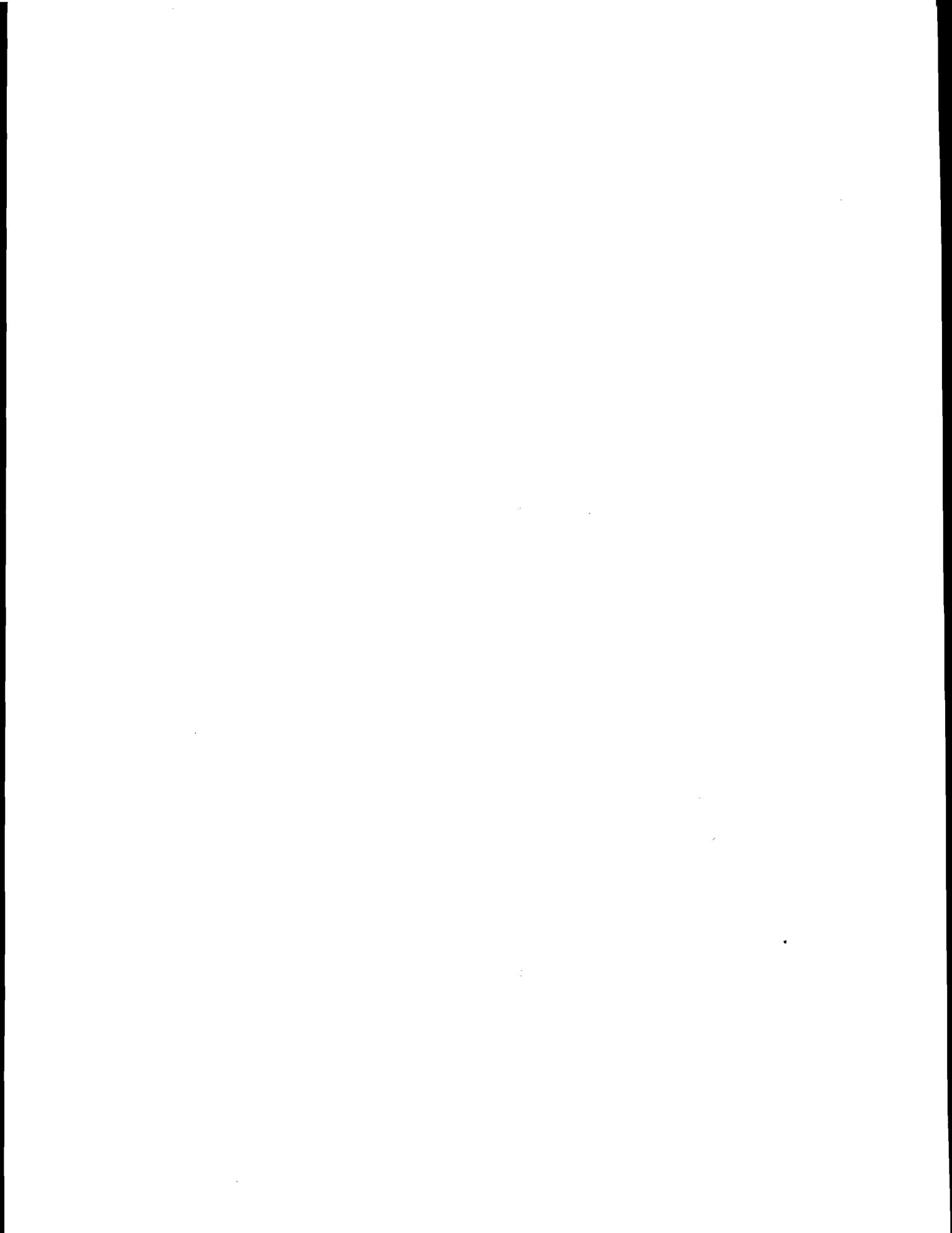
1. Las señales que indiquen una localidad serán de forma rectangular con los lados mayores en posición horizontal.
2. Las dimensiones y emplazamiento de estas señales serán tales que las señales resulten visibles aun durante la noche.
3. Estas señales tendrán fondo claro con letreros oscuros.
4. Se colocarán estas señales antes de las zonas edificadas, del lado de la carretera correspondiente a la dirección de la circulación y dando frente a esta.
5. La figura III, 7 es un ejemplo de estas señales.



III, 7

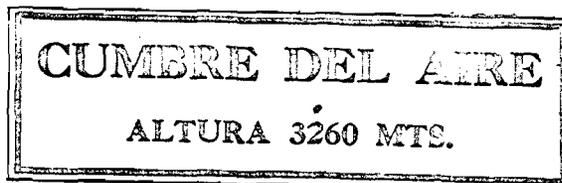
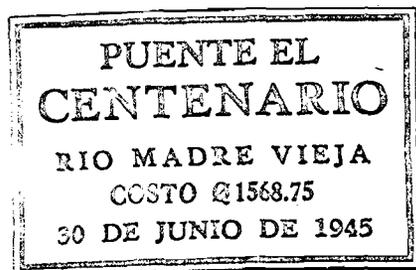
6. Recommended dimensions:
- Height:.....45 cm.
 Height of letters.....15 cm.
 Width.....variable

6. Dimensiones recomendadas:
- Altura.....45 cms.
 Altura de las letras.....15 cms.
 Ancho.....variable



Other signs

Otras señales



III, 8

III, 9

1. Signs indicating the name of the water course traversed, of a nearby historical site or a point of touristic interest shall be rectangular with the larger dimension horizontal.

2. These signs shall have a light ground with dark lettering.

3. Diagrams III, 8 and III, 9 are examples of these signs.

4. Recommended dimensions:

Height: approximately 40 cm

Width: variable

Height of letters: 20 cm

1. Las señales que indiquen el nombre del curso de agua que se atraviesa, o un sitio histórico cercano o un punto de interés para el turismo, serán de forma rectangular, con la base en posición horizontal.

2. Estas señales tendrán letreros de color oscuro sobre fondo claro.

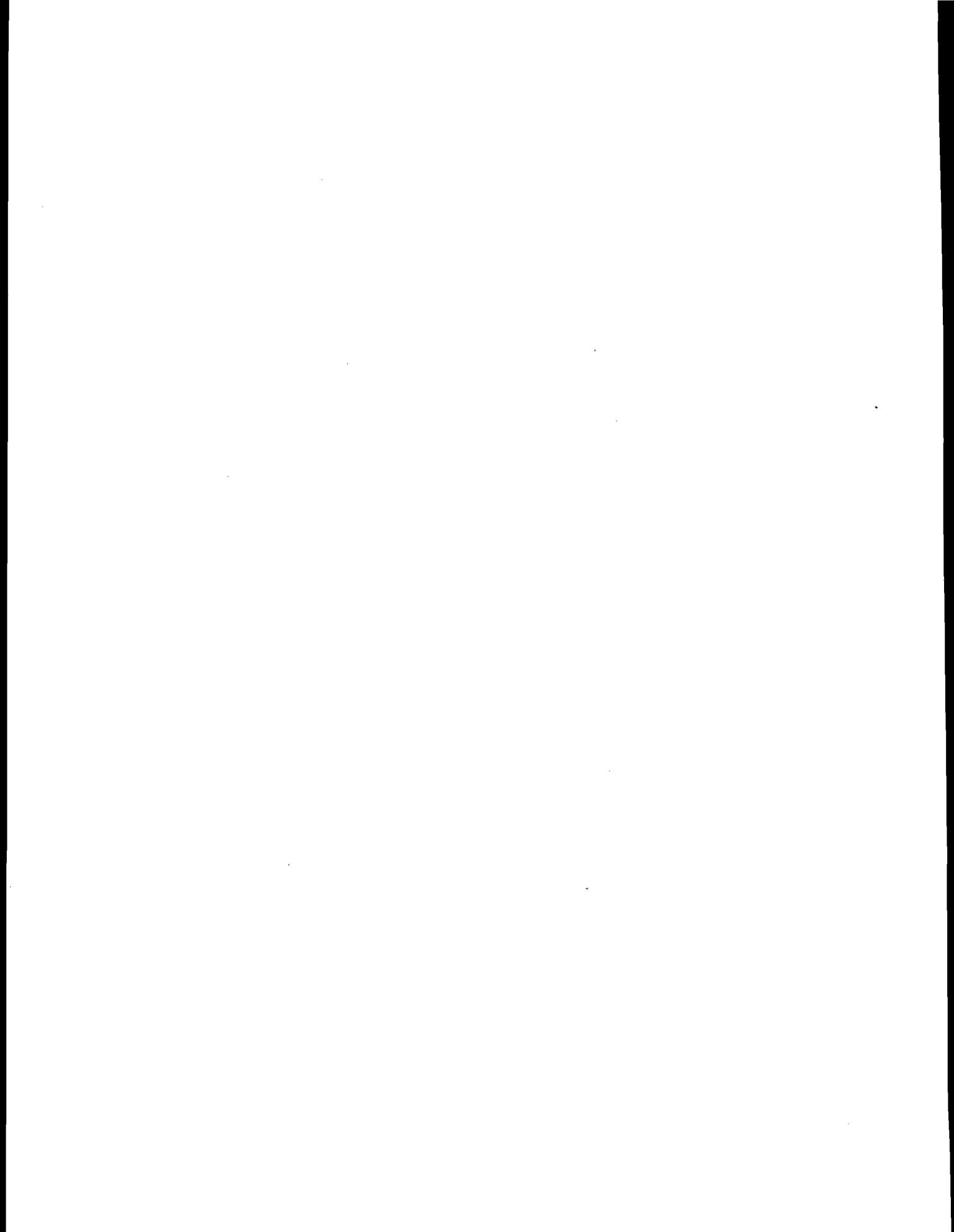
3. Véanse ejemplos de estas señales en las figuras III, 8 y III, 9.

4. Dimensiones recomendadas:

Altura.....aproxinadamente 40 cms.

Ancho.....variable

Altura de las letras: 20 cms.

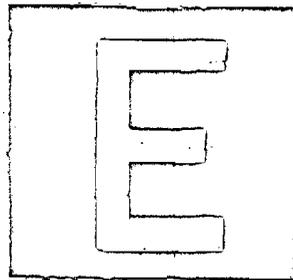


Article 43

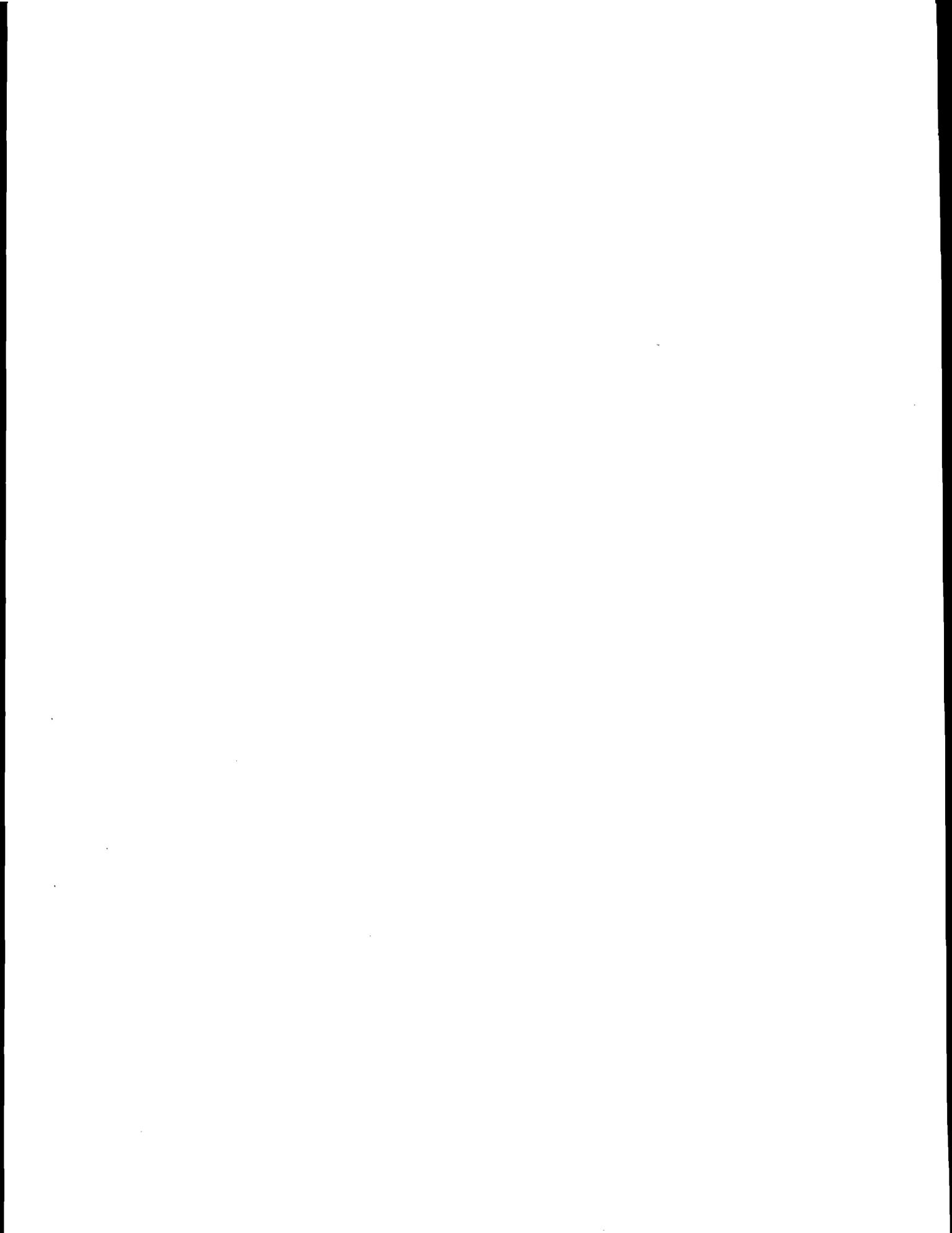
1. The sign "PARKING" (III,10) shall be used to indicate authorized parking places.
2. The sign shall be square in shape.
3. The side of the square shall be at least 0.60 m for the sign of standard size and 0.40 m for the sign of reduced size.
4. The sign shall be placed facing the traffic or facing across the carriageway.
5. The colour of the sign shall be blue and the colour of the letter P white.
6. A rectangular plate under the sign may be used for inscriptions giving the period during which parking is allowed or indicating the direction of the parking place.

Artículo 43

1. Se empleará la señal "ESTACIONAMIENTO" (III,10) para indicar las zonas de estacionamiento autorizadas.
2. La placa de esta señal será cuadrada.
3. El lado del cuadrado medirá 0,60 m. como mínimo para las señales de tamaño normal y 0,40 m. como mínimo para las señales de tamaño reducido.
4. Esta señal deberá colocarse dando el frente a la dirección de la circulación o paralelamente a la carretera.
5. La placa será azul y la letra "P" de color blanco.
6. Se podrá colocar una placa rectangular bajo la señal, con letreros que indiquen el intervalo autorizado para el estacionamiento o la dirección de la zona de estacionamiento.



III, 10

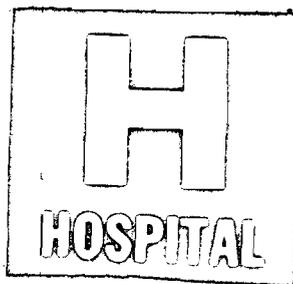


Article 44

1. The sign "HOSPITAL" shall be used to indicate to the drivers of vehicles that they should take the precautions required in the proximity of medical establishments and, in particular, to refrain from making unnecessary noise.
2. The sign shall consist of the symbol H above the word "Hospital" as shown in diagram III, 11.

Artículo 44

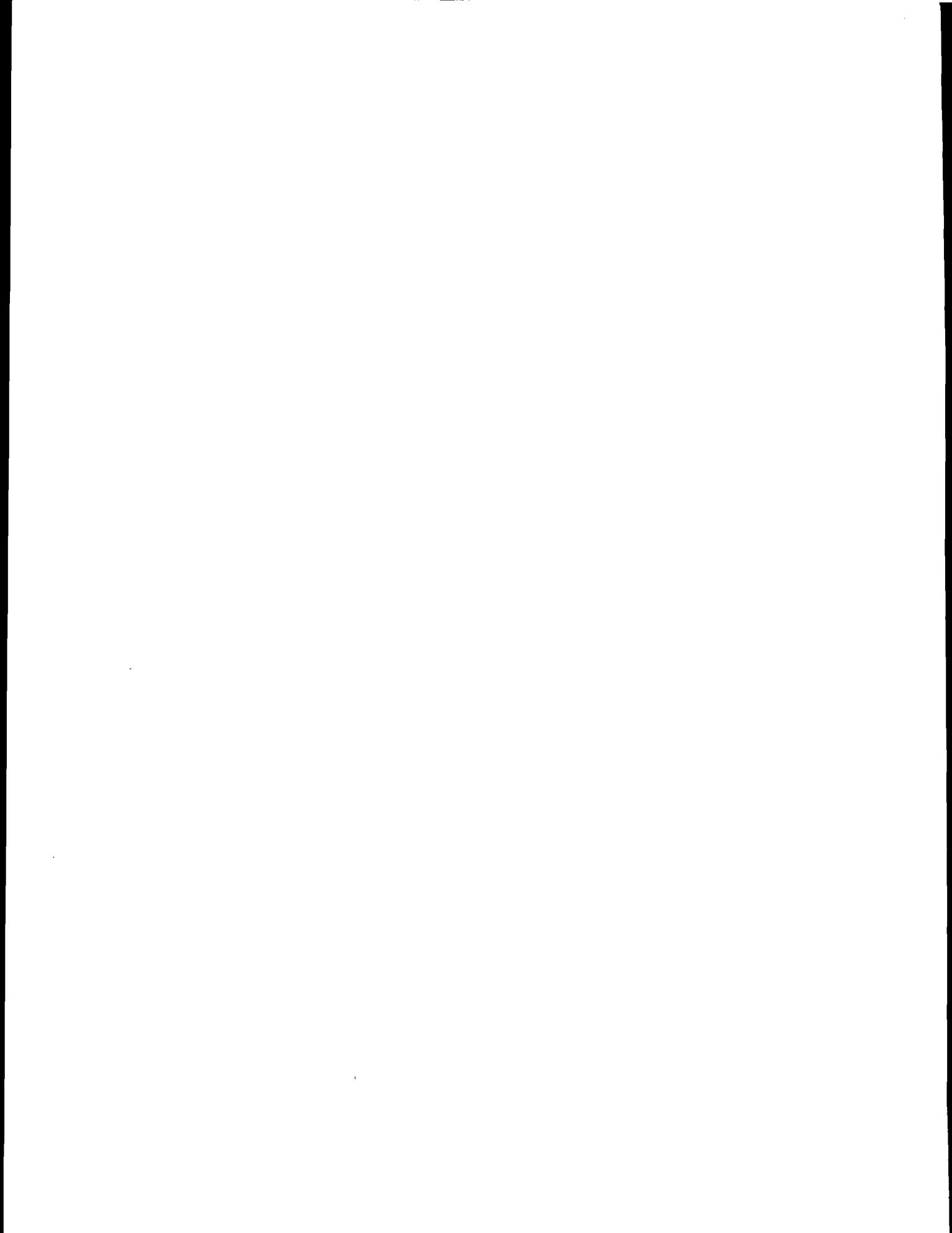
1. Se empleará la señal "HOSPITAL" para indicar a los conductores de vehículos que deberán tomar las precauciones que impone la proximidad de establecimientos médicos, y especialmente evitar los ruidos innecesarios.
2. Esta señal consistirá en el símbolo H sobre la palabra "hospital", como aparece en la figura III, 11.



III, 11

3. The colour of the sign shall be blue and the inscription white.
4. The sign shall be placed facing the traffic.

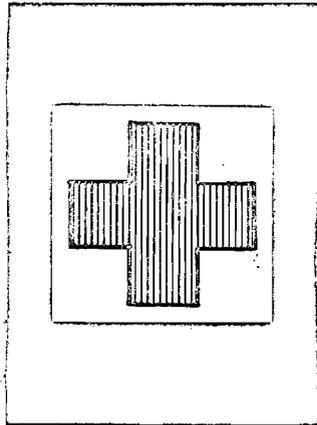
3. La señal será de color azul con letrero blanco.
4. Esta señal se colocará dando el frente a la dirección de la circulación.



Article 45

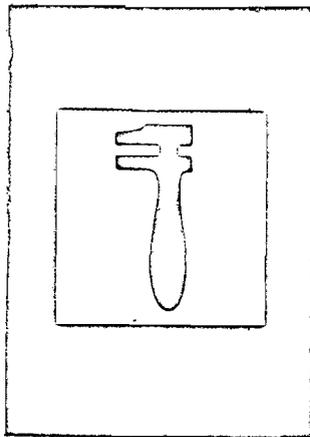
The signs indicating auxiliary service are the following:

The sign "FIRST-AID STATION" (III,12) which shall be used to indicate that there is in the neighborhood a first-aid station organized by an officially recognized association;



III, 12

The sign "MECHANICAL HELP" (III,13) which shall be used to indicate that there is a service station in the neighbourhood;



III, 13

Artículo 45

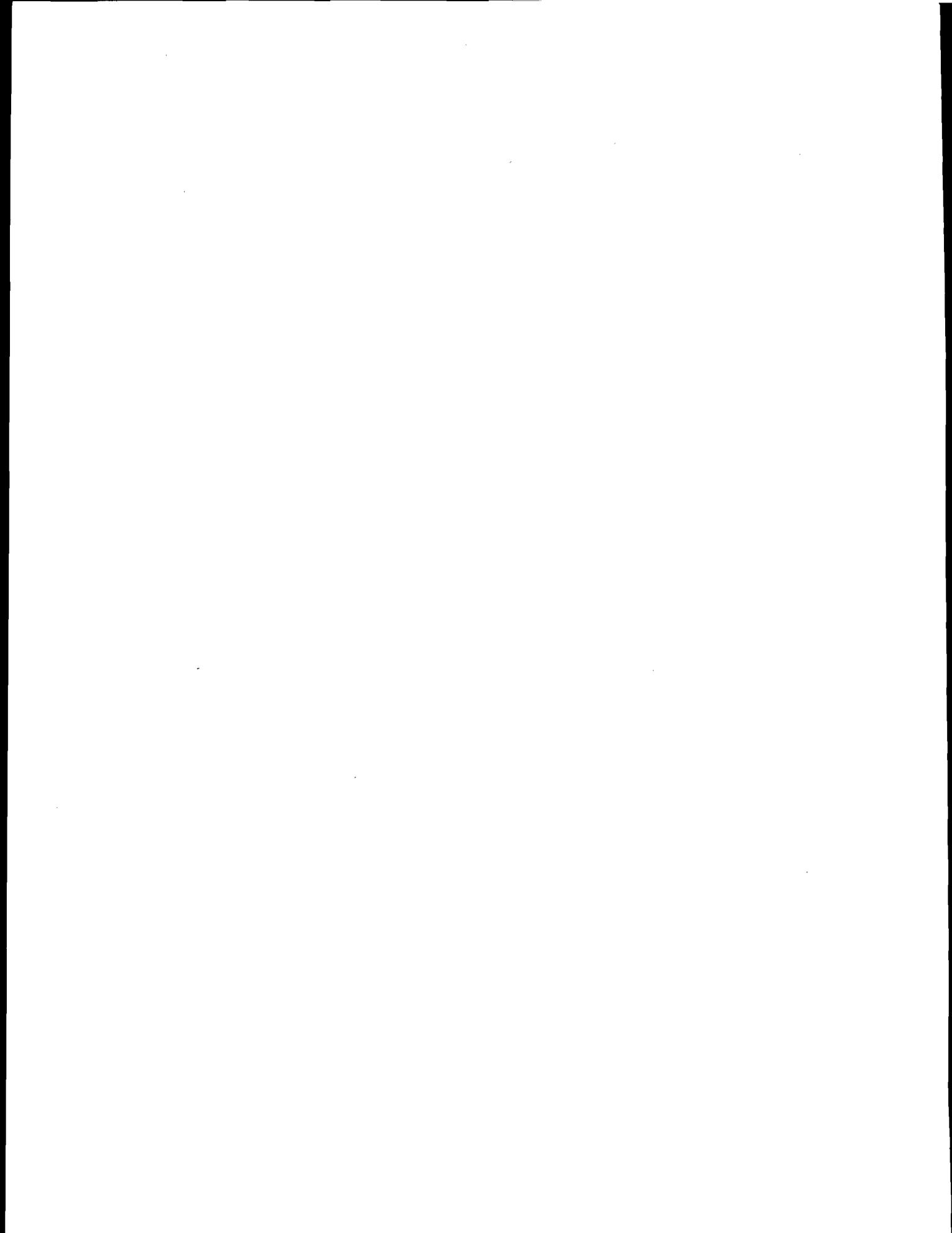
1. Las señales para indicar los puestos de servicios auxiliares son las siguientes:

a) La señal "PUESTO DE PRIMEROS AUXILIOS" (III,12) que será empleada para indicar que existe en las cercanías un puesto de primeros auxilios establecido por una asociación oficialmente reconocida;

(c) The
whi
tha
nsi

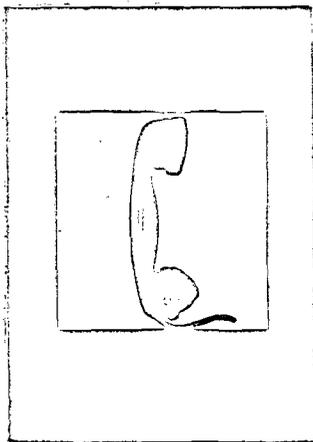
(d) TH
wh
th
d

b) La señal "REPARACIONES MECANICAS" (III,13), que será empleada para indicar que hay una estación de servicio en las cercanías;



(c) The sign "TELEPHONE" (III, 14) which shall be used to indicate that there is a telephone in the neighborhood;

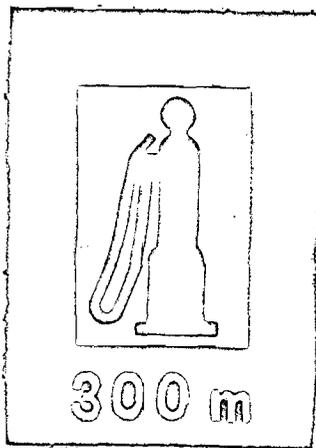
c) La señal "TELEFONO" (III, 14) que será empleada para indicar que hay un teléfono en las cercanías;



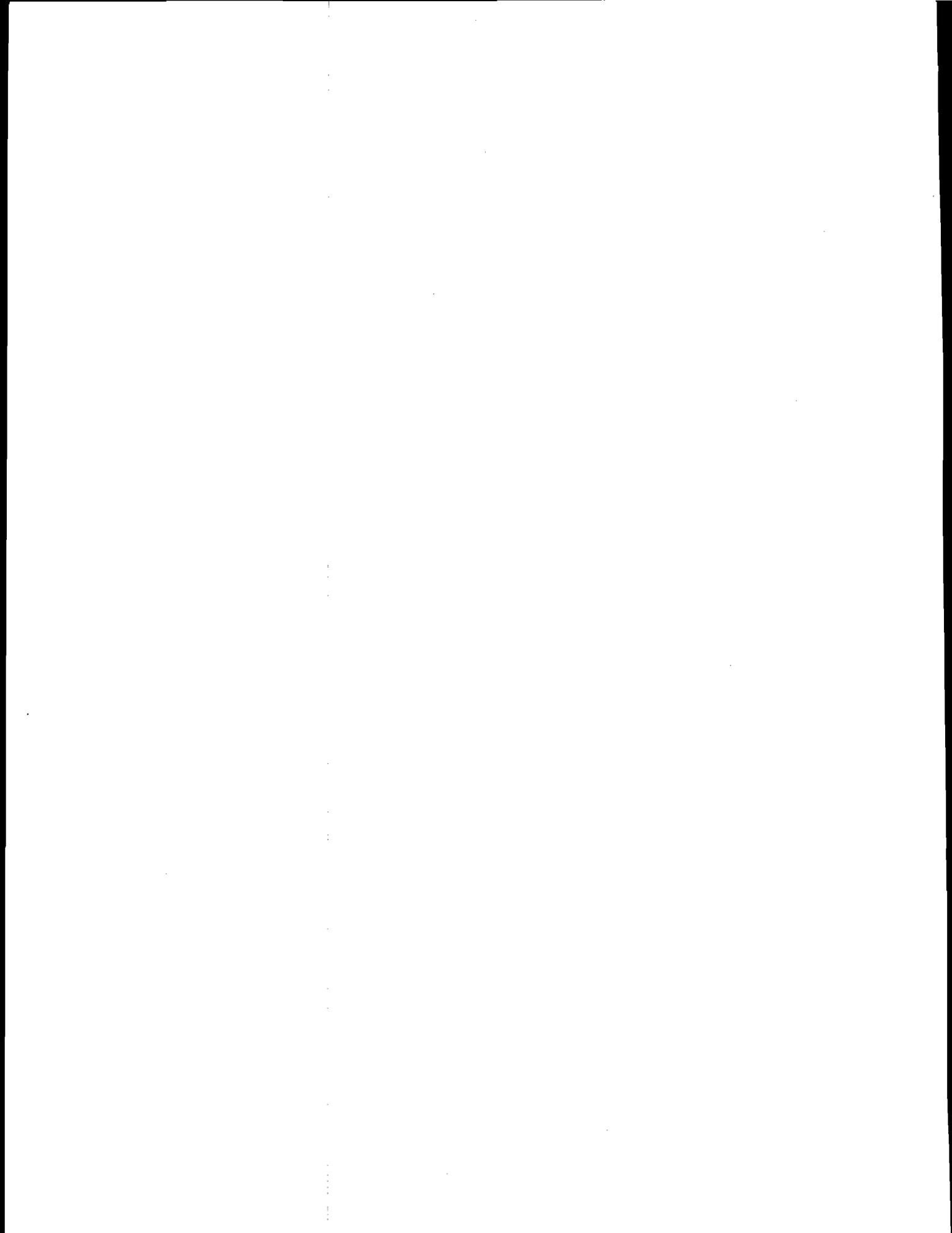
III, 14

(d) The sign "FILLING STATION" (III, 15) which shall be used to indicate that there is a filling station within the distance indicated on the sign.

d) La señal "ESTACION DE GASOLINA" (III, 15) que será empleada para señalar la presencia de un puesto de venta de gasolina a la distancia indicada.



III, 15



The shorter side of the rectangle the signs provided for in this article shall be placed horizontally. The colour shall be blue, with a black or dark symbol on a white square. In the case, however, of the signs III, 9, the symbol shall be black. The side of the square shall be at least 0.30 m. In the case, however, of the sign III, 12, a white rectangle with the shorter side horizontal shall be substituted for the square.

The signs described in (b), (c) and (d) of paragraph 1. may be erected where the authorities concerned deem it necessary.

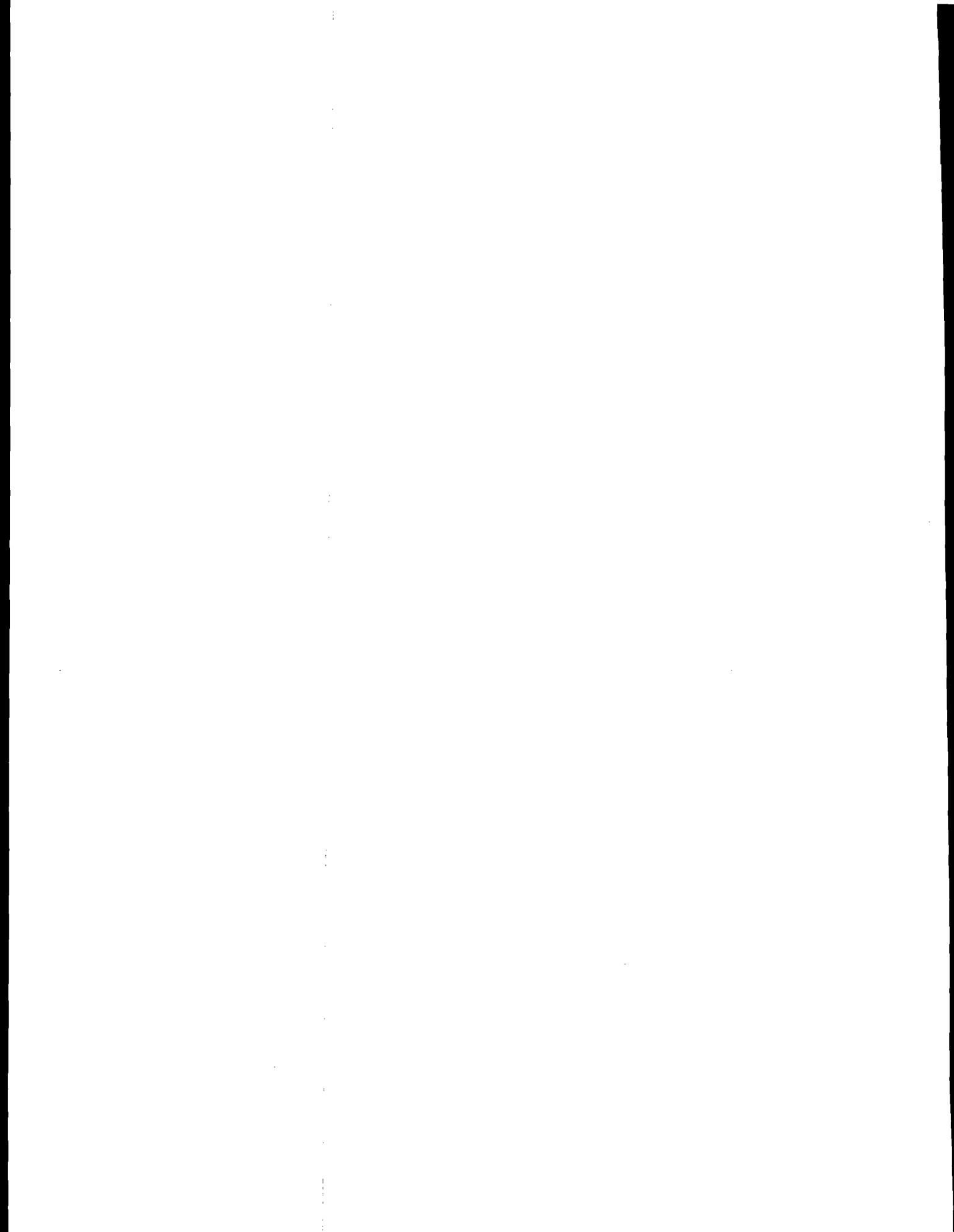
2. Los lados menores del rectángulo de las señales previstas en este artículo serán colocados horizontalmente. El color será azul con un símbolo negro o de color oscuro en un cuadrado blanco, salvo en el caso de las señales III, 9, cuyo símbolo será de color rojo. El lado del cuadrado blanco medirá 0,30 m. como mínimo. Sin embargo, en la señal III, 12 el cuadrado será substituído por un rectángulo blanco vertical.

3. El empleo de las señales descritas en los incisos b), c) y d) del párrafo 1. será reglamentado por las autoridades competentes.

1. The signs shall be green (a) Red is not permitted Green pass Amber signal shall it is amber safely

(b) Red is not permitted Green pass The colour follows the meaning colour

(a) is used cautiously (b)



Part II - Traffic Light Signals

Article 46

1. The lights of the traffic light signals shall be given the following meaning:

(a) In a three-coloured system:
Red indicates that vehicular traffic must not pass beyond the prescribed point;
Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;
Amber shall be used only after the green signal. It indicates that the vehicle shall not proceed beyond the signal unless it is so close to the signal when the amber signal first appears that it cannot safely be stopped before passing the signal.

(b) In the two-colour system:
Red indicates that vehicular traffic must not pass beyond a prescribed point;
Green indicates that vehicular traffic may pass the signal;
The combination of green and red, the red following the green, shall have the same meaning as amber after green in the three-colour system.

2. (a) When a single amber intermittent light is used, it shall indicate "Proceed with caution".
(b) When a single red intermittent light is used, it shall indicate "Stop, then proceed with caution".

Parte II - Semáforos reguladores del tránsito

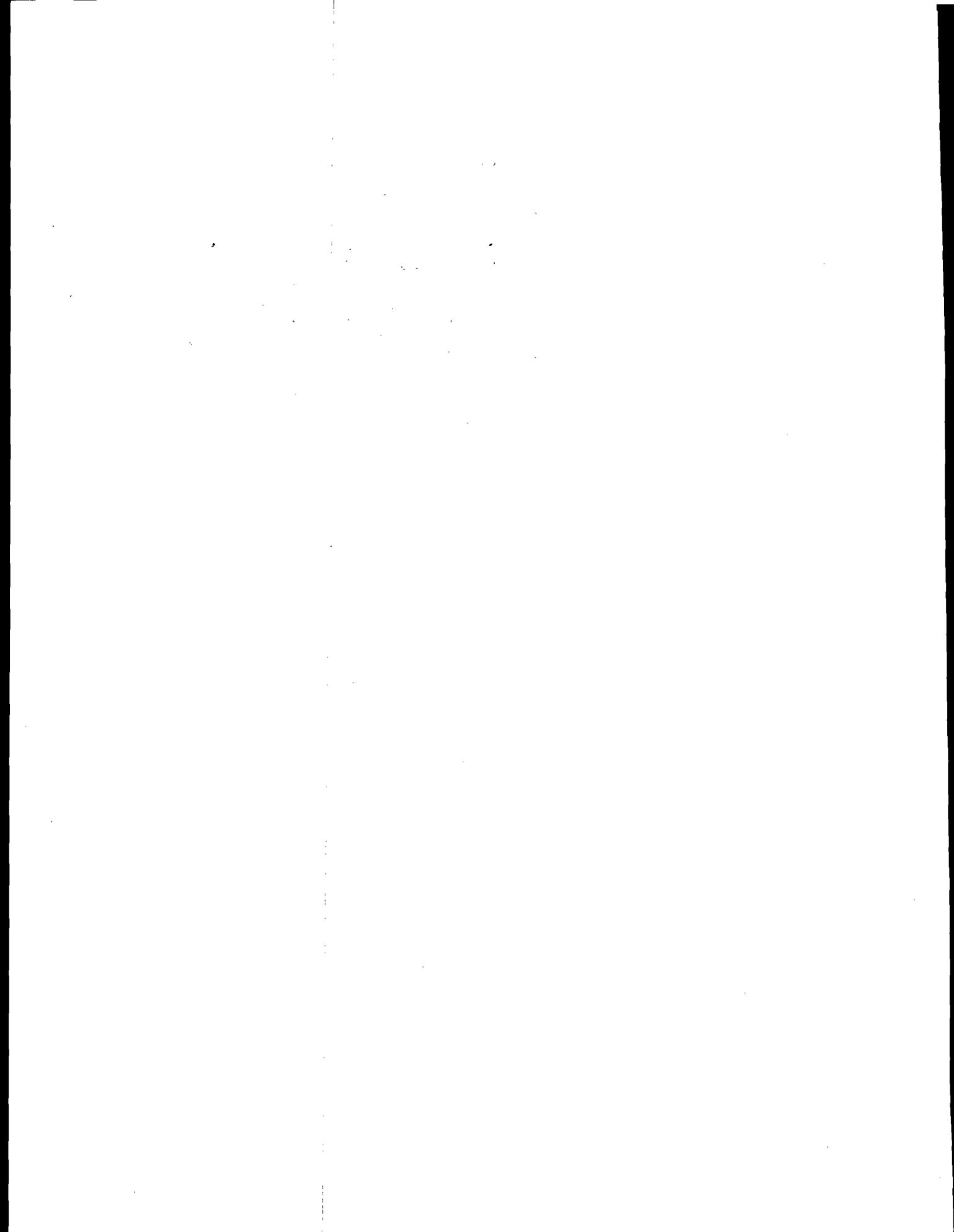
Artículo 46

1. Los semáforos reguladores del tránsito tendrán el siguiente significado:

(a) En el sistema tricolor:
La luz roja indicará que los vehículos no deben rebasar el punto señalado;
La luz verde indicará que los vehículos pueden pasar;
La luz amarilla sólo deberá usarse después de la luz verde; indicará que los vehículos no deben rebasar el semáforo, a menos que por estar tan próximos a éste al aparecer la luz amarilla, ya no puedan detenerse con suficiente seguridad antes de haberlo rebasado.

(b) En el sistema bicolor:
La luz roja indicará que los vehículos no deben rebasar el punto señalado;
La luz verde indicará que los vehículos pueden pasar;
La aparición de la luz roja estando la verde todavía encendida tendrá el mismo significado que la aparición de la luz amarilla después de la verde en el sistema tricolor.

2. (a) Cuando se emplee una sola luz amarilla intermitente, indicará "Siga con cuidado".
(b) Una luz roja intermitente significa "Pare y siga luego con cuidado".



3. The lights on traffic light signals shall always be arranged vertically except where used for special purposes or where the clearance is limited. As a rule the red light shall be placed at the top and the green light at the bottom. Where an amber light is used, it shall be placed between the red and the green lights.

4. When traffic light signals are placed on or at the side of the carriageway, the height of the lower edge of the lowest light above the carriageway shall normally be not less than 2 m (6 ft. 6 in.) and not more than 3.50 m (11 ft. 6 in.). When these signals are suspended over the carriageway the lower edge of the lowest light should be placed as low as possible consistent with the height of vehicles operating on the road.

5. More than one signal face may be used to ensure so that at least one signal face may be clearly visible to traffic approaching from each direction.

Recommendation: It is recommended that the casing of traffic light signals should be painted in black or a dark neutral colour.

3. Las luces de los semáforos deberán disponerse siempre en sentido vertical; salvo cuando se empleen con fines especiales o cuando la altura disponible sea limitada. Normalmente, la luz roja debe estar colocada encima de la verde. Cuando se emplee una luz amarilla, deberá estar colocada entre la roja y la verde.

4. Cuando los semáforos estén colocados en la calzada o a un lado de ella, el borde inferior de la luz más baja deberá hallarse normalmente a 2 m. (6 pies y 6 pulgadas) como mínimo y a 3,5 m. (11 pies y 6 pulgadas) por encima de la calzada. Cuando los semáforos sean suspendidos sobre la calzada, el borde inferior de la luz más baja deberá estar colocado todo lo bajo que permita la altura de los vehículos que usen el camino.

5. Podrán emplearse dos o más semáforos, según el caso, de tal modo que al menos un juego de luces pueda ser visto perfectamente por los conductores de los vehículos procedentes de cada dirección.

Recomendación: Se recomienda que la caja de los semáforos reguladores del tránsito esté pintada de negro o de un color oscuro no llamativo.

Part III - Pavement Markings

Article 47

Pavement markings shall consist of the following:

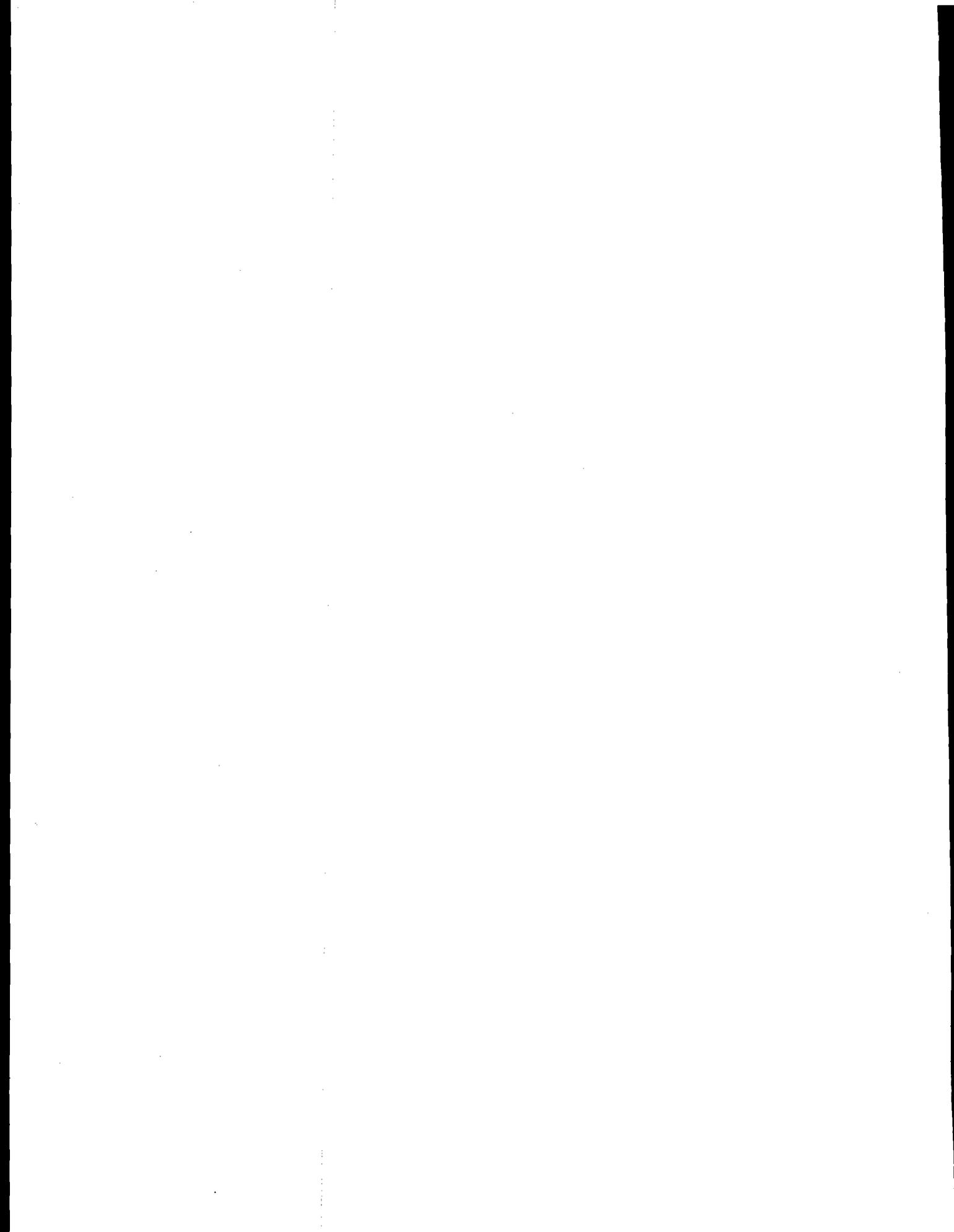
- (i) longitudinal markings
- (ii) transverse markings
- (iii) other markings.

Parte III - Marcas sobre el pavimento

Artículo 47

Las marcas sobre el pavimento comprenden:

- (i) marcas longitudinales
- (ii) marcas transversales
- (iii) otras marcas.



Article 48

1. Longitudinal markings shall consist of:
 - (i) Solid lines. When a solid line is used, this restricts traffic to the extent that no vehicle may cross or straddle such a line.
 - (ii) Broken lines. Broken lines, being guide lines, are intended to guide and facilitate the unrestricted movement of traffic within lanes and, as such, may be crossed provided this can be done with safety.
2. In the first sub-category solid lines are intended to prohibit overtaking and passing at dangerous points such as curves, hillcrests, intersections and level-crossings, or to separate the two directions of traffic on roadways having two or more lanes in each direction.
3. A solid line may be used adjacent to a broken line. If so used in countries where traffic moves to the right (left) a vehicle should not cross the solid line adjacent to and to the right (left) of a broken line on the left (right) of the lane in which it is moving. A vehicle may, however, cross the solid line if that line, at the left (right) of the lane in which the vehicle is moving is to the left (right) of, and adjacent to, a broken line.

Recommendation: It is recommended in

Artículo 48

1. Las marcas longitudinales consistiran en:
 - (i) Líneas continuas. Cuando se emplea una línea continua, ella restringe la circulación de tal manera que ningún vehículo puede cruzar esta línea o circular sobre ella.
 - (ii) Líneas discontinuas. Las líneas descontinuas, que son líneas directrices, tienen por objeto guiar y facilitar la libre circulación en las diferentes vías; pueden, pues, ser cruzadas, siempre que ello se efectúe dentro de las condiciones normales de seguridad.
2. En la primera subdivisión, las líneas continuas tienen por objeto prohibir que un vehículo adelante a otros o que pase de una vía a otra en puntos peligrosos, tales como curvas, cambios de rasante, cruces de caminos o pasos a nivel, o delimitar los dos sentidos de circulación en los caminos que tienen dos o más vías en cada sentido.
3. Una línea continua puede estar trazada junto a una línea discontinua. En tal caso, en los países donde se circula por la derecha (izquierda) los vehículos no deben cruzar la línea continua trazada a la derecha (izquierda) de una línea discontinua, colocada en el lado izquierdo (derecho) de la vía en que circulan estos vehículos. No obstante, estos vehículos pueden cruzar la línea continua si esta línea, colocada a la izquierda (derecha) de la vía en que circulan los vehículos, está trazada a la izquierda (derecha) de una línea discontinua.

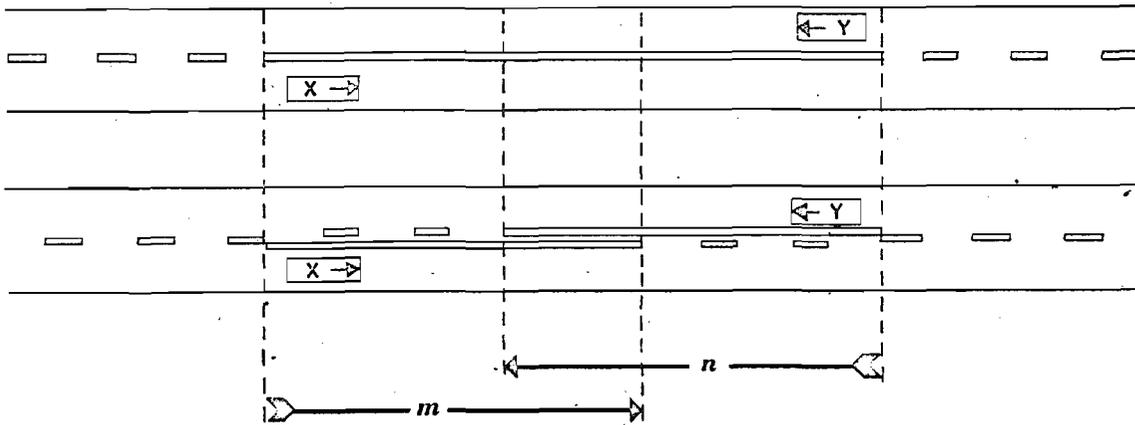
Recomendación: Se recomienda que, al

applying the provisions of Article 48 to the representative cases indicated below that the method shown by the diagrams be used.

aplicar las disposiciones del artículo 48 en los casos típicos indicados a continuación se siga el método ilustrado por los diagramas:

Diagram A - Examples of pavement marking on a two-lane road in a section of insufficient visibility (i.e. horizontal curve, top of a hill) or at other danger points.

Diagrama A - Ejemplo de trazado de marcas sobre una calzada de doble vía en un tramo donde la visibilidad es insuficiente (curva horizontal, subida de una cuesta) o en otros puntos peligrosos.



m - zone of limited sight distance of vehicle X.

m - zona de visibilidad limitada para el vehículo X.

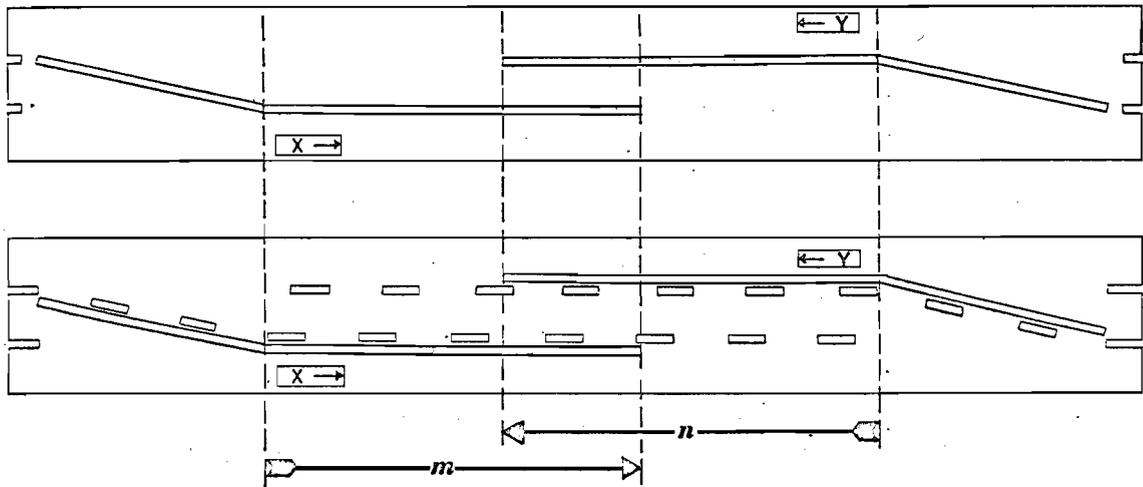
n - zone of limited sight distance of vehicle Y.

n - zona de visibilidad limitada para el vehículo Y.



Diagram B - Examples of pavement markings on a three-lane road in a section of insufficient visibility (i.e. horizontal curve, top of a hill) or at other danger points.

Diagrama B - Ejemplo de trazado de marcas sobre una calzada de tres vías en un tramo donde la visibilidad es insuficiente (curva horizontal, subida de una cuesta) o en otros puntos peligrosos.



m - zone of limited sight distance of vehicle X.

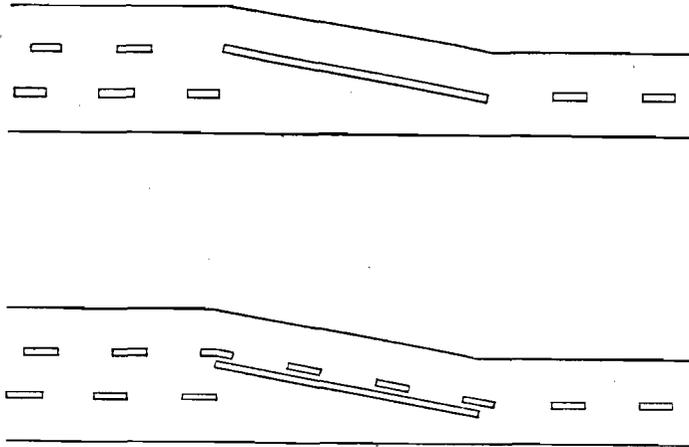
n - zone of limited sight distance of vehicle Y.

m - zona de visibilidad limitada para el vehículo X.

n - zona de visibilidad limitada para el vehículo Y.

Diagram C - Examples of pavement markings at the point of transition from three-lane to two-lane road.

Diagrama C - Ejemplo de trazado de marcas en el lugar en que un camino de tres vías se transforma en uno de dos vías.



Article 49

Transverse markings shall be used as auxiliary "stop" indication or to demarcate pedestrian or cyclist crossings. This group shall consist of:

(i) Stop lines intended to indicate the point immediately behind which vehicles are required to stop in compliance with a stop sign, traffic light signal, signal by traffic police or other legal requirement, which shall be solid lines;

(ii) Pedestrian or cyclist crossings which may consist of two solid transverse lines outlining the crossing or of special area markings in geometric pattern.

A row of closely placed studs shall be taken to constitute a solid line for the purpose of this Article.

Article 50

In the group "other markings" are included markings indicating parking restrictions, turning movements of vehicles and markings indicating physical obstructions in or near the carriageway.

Artículo 49

Las líneas transversales deberán emplearse bien como indicaciones de parada complementarias, o bien para delimitar fajas destinadas al cruce de peatones o de ciclistas. Este grupo comprenderá:

(i) Las líneas de parada destinadas a indicar el límite antes del cual los conductores deben detener sus vehículos para respetar una señal de parada, a la indicación de un semáforo, una señal de un agente de policía del tránsito o cualquier otra reglamentación legal, estando constituidas estas líneas por trazos continuos.

(ii) Las fajas destinadas al cruce de peatones o de ciclistas que podrán consistir en dos líneas continuas transversales que delimiten el cruce o en un rayado de forma geométrica.

A los efectos del presente artículo, una hilera de estopercles o botones colocados a corta distancia unos de otros, deberá considerarse como una línea continua.

Artículo 50

En el grupo "otras marcas" están incluidas las marcas que indican restricciones al estacionamiento y a los movimientos giratorios y las marcas que indican la presencia de obstáculos materiales en la calzada o cerca de ella.

Article 51

Pavement markings may be painted on the surface of the carriageway or indicated by other equally effective means.

Recommendation: It is recommended that painted markings should be white in colour.

Artículo 51

Las marcas sobre el pavimento pueden pintarse sobre la superficie de la calzada o indicarse de cualquier otra manera igualmente eficaz.

Recomendación: Se recomienda que las marcas pintadas sean de color blanco.



Sección I - B

OTROS ASUNTOS RELATIVOS A LA REGLAMENTACION

DEL TRAFICO DE VEHICULOS AUTOMOTORES

THE
MUSEUM OF
ART AND HISTORY
OF THE
CITY OF
NEW YORK

SECCION I - B

OTROS ASUNTOS RELATIVOS A LA REGLAMENTACION
DEL TRAFICO DE VEHICULOS AUTOMOTORES

1. Recomendaciones formuladas en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano".

1. El informe titulado "El transporte en el Istmo Centroamericano" (documento E/CN.12/356 - ST/TAA/Ser.C/8), en la Segunda Parte, Capítulo II, dedica una sección al estudio de los problemas que, en materia de reglamentación del tránsito de vehículos automotores, crean obstáculos tendientes a restringir la circulación internacional. Entre esos problemas se halla el relacionado con un sistema uniforme de señales, ya estudiado en la parte anterior del presente informe. A continuación se estudian las demás cuestiones tratadas en el Informe de la Misión, y las recomendaciones que se formulan acerca de las mismas.

2. El informe de la misión señala que los reglamentos de los distintos países de la región en materia de circulación por carretera y circulación de vehículos automotores, son divergentes, y en algunos casos están en contradicción. Recuerda las actividades desarrolladas con anterioridad en el ámbito regional y mundial, encaminadas a lograr un mayor grado de uniformidad en estos campos. El informe de la misión considera especialmente que la convención de 1949 sobre la circulación por carretera, concertada con el auspicio de las Naciones Unidas, debiera servir de base para los códigos de estos países. Por otra parte, se indica en el informe que la Convención contiene en

/sus anexos,

sus anexos, entre otros, algunos reglamentos técnicos precisos y detallados relativos al equipo de los vehículos automotores y remolques en circulación internacional, cuya aceptación podría servir indirectamente para simplificar el diseño y construcción de vehículos de fabricación nacional. Por lo tanto, en la Recomendación XVIII, párrafo a) del informe se propone:

" Que la Convención de Ginebra sea inmediatamente aceptada y ratificada por todos los gobiernos centroamericanos...."

3. Un ejemplo específico de las disposiciones divergentes contenidas en los reglamentos de los países de la región, es el relativo a los pesos y dimensiones de los vehículos automotores. Señala el Informe que esta situación es uno de los principales obstáculos que restringen la circulación internacional. Llama la atención sobre el anexo de la Convención que trata de las dimensiones y pesos autorizados de los vehículos automotores. El párrafo (b) de la Recomendación XVIII, propone:

"Que los gobiernos conjuntamente estudien el anexo a la Convención mencionada relativo a dimensiones y pesos de los vehículos, con vistas a aceptar su aplicación en los caminos de la región, o en determinados caminos internacionales como la Carretera Interamericana; o, en su lugar, que los gobiernos estudien un convenio especial para modificar las dimensiones y pesos máximos adecuados a los caminos y puentes de Centroamérica; "

4. En el momento en que la Misión preparaba su informe, se estaban adelantando los trabajos para concluir un reglamento uniforme mínimo para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores por las Naciones

Unidas. El Informe de la Misión llama la atención a la resolución del Consejo Económico y Social ^{1/} por la cual se recomienda que el reglamento modelo terminado sea sometido a los gobiernos para su consideración, en relación con sus reglamentos nacionales. El párrafo c) de la Recomendación XVIII propone:

"Que los gobiernos presten atención cuidadosa a las proposiciones que serán sometidas a su consideración en relación con un acuerdo sobre reglamentos uniformes mínimos para otorgar licencias a conductores de vehículos automotores que operan en la circulación internacional".

5. La forma de revisar y actualizar las leyes y reglamentos atinentes a carreteras y vehículos automotores se estudia en detalle en una sección de la Tercera Parte, Capítulo III del Informe, donde se incluye entre los problemas de tránsito comunes a los países de Centroamérica. En la Recomendación XCV el Informe señala la conveniencia de que los gobiernos, entre otras cuestiones, revisen sus actuales códigos de carreteras y leyes sobre circulación, dictando un reglamento uniforme sobre el equipo, alumbrado y frenos, basándose en la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949) y en las recomendaciones sobre expedición de permisos de conducción preparadas con el auspicio de las Naciones Unidas. Estas medidas formarán parte de un programa de seguridad en el tránsito, en el que participarían organizaciones no gubernamentales y asociaciones competentes. El programa propuesto tiende a lograr mayor seguridad en la circulación por carreteras y la prevención de

^{1/} Resolución 468 E (XV) del 15 de abril de 1953; véase Documentos oficiales del Consejo Económico y Social, documento E/2419.

accidentes. La Misión consideró que la falta de medidas tendientes a evitar accidentes representa, además, en cierto grado, un obstáculo al desarrollo de la circulación internacional. En la Recomendación XX se describen las medidas que deberán tomarse en el plano regional para promover la seguridad en las carreteras y la organización de primeros auxilios en la red regional de carreteras, como sigue:

- "a) Que los gobiernos actúen conjuntamente, convocando a reuniones periódicas de técnicos de la región en materia de circulación por carretera y seguridad en los caminos;
- "b) Que en la Carretera Interamericana y otros caminos regionales se instalen a intervalos frecuentes puestos de socorros uniformes con personal capacitado, de acuerdo con las recomendaciones de la Comisión Internacional Permanente de Primeros Auxilios en Carretera y de la Liga de Sociedades de la Cruz Roja".

Finalmente, el Informe de la Misión señala a la atención de los gobiernos, la falta de garages y de otros servicios en la Carretera Interamericana y en otros caminos principales de la región. En la Recomendación XXI se propone la siguiente medida:

"A fin de facilitar la circulación internacional deberían instalarse garages y talleres en puntos adecuados de los caminos de la red regional de carreteras, particularmente en las comarcas no desarrolladas. Estas instalaciones deberán estar situadas de tal modo que permitan el acceso fácil de los viajeros, sin estorbar por ello la corriente de tráfico".

6. El bosquejo que antecede de las recomendaciones del Informe de la Misión, demuestra el gran número de aspectos distintos que involucra la preparación de normas uniformes con respecto al código de carreteras y reglamentación de la circulación de vehículos automotores, así como sobre cuestiones vinculadas a la seguridad en el tránsito. Ello exigirá la adopción de medidas sobre diversos asuntos, no sólo en el plano internacional sino también en el nacional. Por otra parte, parecería que la ejecución de las recomendaciones generales formuladas en materia de seguridad en las carreteras, sólo podría realizarse con provecho después de haberse hecho algún adelanto en la revisión de los reglamentos que rigen el tránsito por carretera. Además, estas cuestiones tendrán que ser consideradas conjuntamente con otros trabajos planeados en materia de transporte por carretera, especialmente el proyecto sobre construcción de carreteras. Estas consideraciones llevan a la conclusión de que las recomendaciones del Informe deberán ponerse en práctica en forma gradual y que podría concederse prioridad a aquellas cuestiones que facilitarían las actividades que deben desarrollarse en relación con cualquiera de los asuntos restantes, quizás mediante reuniones periódicas de los funcionarios de las reparticiones competentes de los gobiernos de los países centroamericanos. A este respecto, se observará que, aún cuando el Informe no establece prioridad alguna, concede especial importancia a la aceptación de la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949, en vista de su valor como instrumento moderno que estudia las cuestiones vinculadas con el tránsito internacional por carretera y como una base mínima para los códigos nacionales de carreteras y vehículos automotores. Otro asunto al cual podría

/darse

darse prioridad máxima, es el de la preparación de un sistema uniforme de pesas y medidas máximas para los vehículos automotores, basado, en lo posible, en las disposiciones pertinentes de la Convención sobre Circulación por Carretera (1949). Sobre esta cuestión, sería conveniente llegar a un acuerdo, aunque sólo fuera en principio, ya que se relaciona con otro proyecto que se emprenderá en materia de transporte por carretera, en cumplimiento de la misma resolución del Comité de Cooperación Económica de los Ministros de Economía del Istmo Centroamericano, ^{1/} que prevé el actual proyecto sobre reglamentación del tráfico por carretera. Este último proyecto se refiere al establecimiento de una red regional de carreteras, en cumplimiento de las recomendaciones contenidas en la Segunda Parte, Capítulo I, del Informe de la Misión. Uno de los aspectos del último proyecto mencionado es la preparación de disposiciones uniformes para la construcción de carreteras. Por lo tanto, el estudio de los pesos y dimensiones de los vehículos es un asunto al cual debe concederse preferencia. Finalmente, el grupo de asuntos al que debiera concederse prioridad máxima, podría incluir la aceptación de un modelo de reglamento uniforme mínimo para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores. Este es un tema de gran trascendencia para lograr mayor seguridad en el tránsito. Es, además, el núcleo principal de posible atención en la preparación de cualquier revisión de las leyes y reglamentos de tránsito en estos países. Por lo tanto, se estudian a continuación estos tres asuntos preferentes.

1/ Resolución 21 (AC.17), véase el Informe Anual del Comité, documento E/CN.12/AC.24/5 - E/CN.12/CEE.1

2. Convención sobre la circulación por carretera (1949)

Antecedentes

7. La Convención sobre la Circulación por Carretera fué concertada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores celebrada en Ginebra, Suiza, en agosto-septiembre de 1949.

8. La Conferencia fué convocada por el Secretario General de las Naciones Unidas en cumplimiento de la resolución 147 B (VII), aprobada por el Consejo Económico y Social el 28 de agosto de 1948. La resolución encargaba al Secretario General convocara 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 relativas a la circulación por carretera y la circulación de vehículos automotores, y la posterior de 1931 sobre la unificación del sistema de señales en las carreteras. El anteproyecto redactado 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 del tráfico automotor,^{1/} sirvieron de documentos de trabajo complementarios para la Conferencia.

Los gobiernos de veintiocho estados enviaron delegaciones a la Conferencia, y otros seis estuvieron representados por observadores. De los países del Istmo Centroamericano, participaron en la Conferencia Guatemala y Nicaragua. Otros países americanos participantes fueron Chile, la República

^{1/} Esta Convención ha sido ratificada por los siguientes países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Estados Unidos de América, Guatemala, Haití, Honduras, México, Nicaragua, Panamá, Paraguay, Perú, República Dominicana, Uruguay y Venezuela.

Dominicana y los Estados Unidos de América, Brasil, Canadá, Ecuador y México estuvieron representados por observadores. También enviaron observadores algunas organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales. Se distribuyeron copias certificadas del Acta Final y documentos conexos de la Conferencia, incluso una traducción autorizada al español de la Convención sobre la Circulación por Carretera, a todos los países invitados a la Conferencia, acompañadas por nota del Secretario General C.N.29.1950 TREATIES, fechada el 28 de marzo de 1950.

9. El Consejo Económico y Social, en su décimo período de sesiones celebrado en febrero-marzo de 1950, tomó nota de los resultados de la Conferencia. En su undécimo período de sesiones, el Consejo decidió, por resolución 298 I (XI), apoyándose en una recomendación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, señalar a los gobiernos que habían sido invitados a participar en la Conferencia, la conveniencia de ratificar la Convención sobre la Circulación por Carretera a la brevedad. Esta resolución del Consejo fue transmitida a los gobiernos interesados por nota del Secretario General, ECA 394/01, fechada el 18 de septiembre de 1950.

10. La Convención entró en vigor el 26 de marzo de 1952, fecha en que llegó a cinco el número de Estados Contratantes, lo cual fue notificado a los gobiernos por nota del Secretario General C.N.24.1952 TREATIES con fecha 24 de marzo de 1952. En igual forma se notifica cada ratificación posterior. Al presente, la lista de ratificaciones y adhesiones es como sigue:

/Australia

Australia

Exclúyese de la aplicación de la Convención los anexos 1 y 2, de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 de esta Convención.

Bélgica

Cuba

Checoslovaquia

Exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 2, de acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 de esta Convención.

Francia

Con referencia al inciso b) del número IV del anexo 6, el Gobierno de Francia declara que no puede admitir más que un solo remolque detrás de un vehículo tractor y que no permitirá que un vehículo articulado arrastre un remolque.

Por notificación recibida el 29 de octubre de 1952, el Gobierno de Francia extiende la aplicación de la Convención a los Protectorados franceses de Marruecos y Túnez, a todos los Territorios franceses de Ultramar y a Togo y a Camerón bajo administración francesa.

Por notificación recibida el 19 de enero de 1953, el Gobierno de Francia extiende la aplicación de la Convención al Principado de Andorra.

Grecia

Israel

De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 de esta Convención, exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 1.

Italia

Luxemburgo

Mónaco

Con referencia al inciso b) del número IV del anexo 6. el Gobierno del Principado de Mónaco indica que no puede permitir más que un solo remolque detrás de un vehículo tractor y que no permitirá que un vehículo articulado arrastre un remolque.

Países Bajos

De acuerdo con el párrafo 1 del artículo 2 de esta Convención, exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 2.

Filipinas

Exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 1.

Suecia

Exclúyese de la aplicación de la Convención el anexo 1.

Siria

Unión Sudafricana

Sujeto a una declaración formulada con arreglo a lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 2 de esta

Convención, exclúyese de la aplicación de la Convención los anexos 1 y 2.

Las disposiciones de la Convención serán igualmente aplicables al territorio de Africa Sud-Occidental.

Estados Unidos de América

En una carta que acompañaba al instrumento de ratificación, el Gobierno de los Estados Unidos de América indicó que las disposiciones de la Convención serán aplicables a todos los territorios por cuyas relaciones internacionales son responsables los Estados Unidos de América.

Ciudad del Vaticano

Viet Nam.

Disposiciones de la Convención

11. La Convención consta de 35 artículos, divididos en siete capítulos, a saber: I Disposiciones de carácter general; II Normas aplicables a la circulación por carretera; III Signos y señales; IV Disposiciones aplicables a los vehículos automotores y a los remolques en circulación internacional; V Conductores de vehículos automotores en circulación internacional; VI Disposiciones aplicables a las bicicletas en circulación internacional; y VII Cláusulas finales. Además, la Convención contiene diez anexos, como sigue:

1 Disposición adicional relativa a la definición de vehículos automotores y de bicicletas; 2 Prioridad de paso; 3 Número de matrícula de los vehículos en circulación internacional; 4 Signo distintivo de los vehículos en

/circulación

circulación internacional; 5 Marcas de identificación de los vehículos en circulación internacional; 6 Requisitos técnicos relativos al equipo de los vehículos automotores y remolques en circulación internacional; 7 Dimensiones y pesos de vehículos en circulación internacional; 8 Condiciones que deben reunir los conductores de vehículos automotores en circulación internacional; 9 Modelo de permiso para conducir; y 10 Modelo de permiso internacional para conducir.

Las premisas fundamentales en las que se apoyan los enunciados de la Convención se exponen en el Artículo I, el cual dispone que los Estados Contratantes se reservan su jurisdicción sobre la utilización de sus propias carreteras, pero convienen en el uso de las mismas para la circulación internacional en las condiciones establecidas en la Convención.

El Artículo 2 trata del alcance de los anexos a la Convención y su relación con la misma. En general, los artículos de la Convención tienen por finalidad establecer un cuerpo de principios básicos, mientras que los detalles técnicos necesarios para aclarar y llevar a la práctica estos principios se consignan en los anexos, que se consideran parte integrante de la Convención. Sin embargo, la Convención dispone que todo Estado Contratante puede excluir determinados anexos de su aplicación de la Convención en tanto que otros anexos contienen disposiciones que no son obligatorias.

El Artículo 3 incita a los Estados a poner en práctica medidas para simplificar las formalidades aduaneras, policiales, sanitarias y de cualquier otra naturaleza, a fin de facilitar la circulación internacional por carretera. Reconoce, además, el derecho de todo Estado Contratante para exigir el depósito de una fianza o cualquier otra garantía que asegure el pago de derechos o impuestos de importación, pero dispone que los Estados aceptarán la /garantía de

garantía de una organización establecida en su propio territorio, afiliada a una asociación internacional, que haya expedido un documento aduanero de circulación internacional válido para el vehículo automotor (tal como una libreta de paso por aduanas). Este artículo dispone, además, que los Estados se esforzarán por hacer coincidir las horas de funcionamiento de las oficinas y los puestos de aduana que se correspondan en la misma carretera internacional. Las medidas posteriormente adoptadas por las Naciones Unidas desde la Conferencia de 1949, en materia de procedimientos aduaneros para el transporte por vehículos automotores y transporte por carretera, basados en esta disposición, así como las mayores facilidades que los países del Istmo Centroamericano deseen introducir con arreglo a esas medidas, serán tratadas en la Segunda Parte del presente informe.

En el Artículo 5 se aclara que la Convención no deberá ser interpretada en el sentido de que autoriza el transporte comercial internacional por carretera. Estipula asimismo que todas las demás cuestiones no previstas en la Convención, siguen estando dentro de la competencia de la legislación nacional de los Estados Contratantes.

12. Las cláusulas de mayor interés desde el punto de vista de los reglamentos de tránsito, se hallan en los capítulos II, IV y V. Los artículos 6 a 16, comprendidos en el segundo capítulo de la Convención, y el anexo 2, contienen las disposiciones relativas a las normas aplicables a la circulación por carretera. Aún cuando sólo se incluyen los requisitos básicos de aplicación universal, las disposiciones abarcan todos los asuntos sobre los cuales

/sería de

sería de desear una verdadera uniformidad en las leyes y reglamentos de tránsito de los países. Pueden considerarse, además, como normas de conducta que pueden servir de guía a los usuarios de las carreteras, en beneficio de la seguridad y la conveniencia, no sólo de la circulación de automotores, sino también de los vehículos de tracción animal y de los convoyes de animales. Entre las reglas cuyo propósito es lograr soluciones mundiales uniformes, deben mencionarse especialmente las que se refieren a las normas aplicables a la circulación por carretera (artículo 9); para pasar o adelantarse a otro vehículo (artículo 11); para entrar en otra carretera (artículo 12); para detener o estacionar un vehículo (artículo 13); sobre las luces de posición delante y detrás de los vehículos o conjunto de vehículos durante la noche o cuando las condiciones atmosféricas lo requieran (artículo 15). Es interesante anotar, al respecto, que no se trató en la Conferencia de 1949 la cuestión de establecer una dirección uniforme de la circulación por la mano derecha en todo el mundo. Aun cuando la gran mayoría de los países, incluso todas las naciones americanas, siguen ahora la práctica de circular por la derecha, existen importantes excepciones, que son: el Reino Unido y la mayoría de los países del Commonwealth británico (y los territorios británicos de Centro y Sudamérica), India, Indonesia, Irlanda, Japón y Suecia. Por lo tanto, las disposiciones relativas a la dirección del tránsito contenidas en los artículos 9, 11 y 12 están redactados en forma tal que sean aplicables a la circulación por la derecha o por la izquierda, según la reglamentación en vigor. La cuestión de la circulación por la derecha o por la izquierda es, por cierto, de importancia mundial, pues está íntimamente relacionada con otras disposiciones aplicables a la circulación por carretera incluidas en la

/Convención,

Convención, y con el problema de la seguridad en el tránsito. Sin embargo, parece que el logro de la uniformidad es un proyecto a largo plazo, debido a circunstancias de orden económico. Otra regla discrecional es la que se refiere a la prioridad de paso, incluida en las disposiciones del anexo 2 de la Convención, también estrechamente relacionada con la de la dirección de la circulación. Dicho anexo es uno de los dos que tienen carácter facultativo, siendo el otro el anexo 1, que se refiere a la definición de bicicletas provistas de un pequeño motor auxiliar. En los párrafos 17 a 20 se estudiarán detenidamente ambos anexos.

El Capítulo III consta únicamente del artículo 17, que se refiere a los signos y señales. En él se exponen principios generales que sirven de base para un sistema uniforme dentro de un país, en bien de la seguridad. Estos principios han sido ampliados desde la Conferencia de 1949, según se describe en los párrafos 1 a 5 de la Sección I-A del presente informe, y han sido tomados en cuenta en la preparación de un sistema uniforme de signo y señales de carretera, que será estudiado por los países de Centroamérica.

13. Los artículos 18 a 23 del Capítulo IV y los anexos pertinentes números 3 a 7, disponen cuáles han de ser los documentos y el método de identificación necesarios para la admisión de vehículos automotores y remolques en circulación internacional, así como las condiciones técnicas relativas a su equipo y construcción. Según los términos de la Convención no se requiere un certificado de matrícula internacional, bastando el certificado de matrícula nacional para admitir un vehículo al territorio de otro Estado Contratante (artículo 18). Con respecto a la debida identificación de vehículos, el anexo 5 dispone cuáles han de ser los signos distintivos que deben exhibir

/para indicar

para indicar el país en que ha sido matriculado. Las disposiciones relativas a la forma de exhibir el número de matrícula y su composición, figuran en el artículo 19, complementado por el anexo 3. Además del número de matrícula, debe exhibirse el signo distintivo para indicar el país que expidió la matrícula. Las disposiciones del artículo 20 y del anexo 4 se estudian detalladamente en el párrafo 21. El artículo 22 y el anexo 6 se refieren al equipo de los vehículos, en tanto que el artículo 23 y el anexo 7 establecen las dimensiones y pesos máximos autorizados de los grandes vehículos automotores y combinaciones de vehículos. Los párrafos 23 a 32 tratan esta cuestión con mayor detalle. Estas disposiciones no son aplicables hasta que un Estado Contratante tome las medidas del caso. El anexo 6 se refiere a los requisitos técnicos relativos a los frenos, alumbrado y principales dispositivos del equipo de los vehículos automotores. La sección dedicada a los frenos dispone, en términos generales, lo necesario para detener un vehículo de modo seguro, rápido y eficaz, cualquiera que sea la carga que lleve y el declive ascendente o descendente en el que se halle un vehículo o combinación de vehículos. Todo vehículo deberá tener un freno de servicio y un freno de estacionamiento, pero no se especifica la distancia a la que se deberá frenar o detener la marcha. Los remolques cuyo peso bruto con carga exceda de 750 kgs. deberán tener por lo menos un dispositivo de freno, al igual que los remolques cuyo peso máximo autorizado no pase de 750 kgs., pero sea mayor que la mitad de la tara del vehículo tractor. Todo remolque provisto de frenos deberá tener un dispositivo capaz de detenerlo automáticamente si éste queda suelto estando en movimiento. Con respecto al alumbrado, los requisitos generales disponen

/que todo

que todo vehículo automotor debe estar provisto por lo menos de dos luces blancas o amarillas de carretera, dos luces de cruce y dos luces de posición; una luz roja trasera, dos dispositivos reflectores rojos, que podrán formar parte de los faros pilotos rojos, y una luz roja o anaranjada de parada accionada por el freno de servicio. El alumbrado de remolques y motocicletas es motivo de disposiciones especiales. Las luces de carretera deberán ser capaces de iluminar debidamente la carretera hasta una distancia de cien metros sin deslumbrar a los demás conductores en la carretera. Es facultativo el empleo de indicadores de dirección, blancos o anaranjados en la parte delantera y rojos o anaranjados en la parte trasera. También es facultativo el empleo de luces blancas o amarillas de marcha atrás. Es obligatorio el alumbrado del número de matrícula en la parte trasera del vehículo. La sección del anexo 6 que se refiere a otros requisitos para el equipo técnico de los vehículos, incluye disposiciones acerca del mecanismo de dirección, espejo retrovisor, limpiaparabrisas, vidrios inastillables en el parabrisas, silenciador de escape y neumáticos.

14. En los artículos 24 y 25 y anexos 8 a 10 se indican las condiciones que deben reunir los conductores de vehículos automotores en circulación internacional.

De acuerdo con el artículo 24, un Estado Contratante podrá reconocer un permiso para conducir expedido por las autoridades competentes de otro Estado Contratante, siempre que el permiso sea válido y que haya sido obtenido después de haber dado el conductor prueba de su aptitud. Sin embargo, los Estados Contratantes podrán exigir el permiso internacional para conducir si lo estiman conveniente desde el punto de vista de la administración del tránsito de vehículos automotores.

En el anexo 8 se fija en 18 años la edad mínima para conducir vehículos automotores en circulación internacional; el anexo 9, que es facultativo para los Estados Contratantes, sugiere un modelo de permiso nacional para conducir, mientras que en el anexo 10 se consignan los pormenores del modelo de permiso internacional. En los párrafos 33 a 38 se tratan más detenidamente estas disposiciones de la Convención, ya que tienen atinencia en la consideración de la adopción de requisitos uniformes para la expedición de permisos de conducción por parte de las autoridades de los países centroamericanos.

La Convención faculta a un Estado Contratante a retirar a un conductor el derecho de utilizar el permiso nacional o internacional, en caso de que el conductor haya cometido alguna infracción de tránsito que justifique el retiro del permiso, con arreglo a la legislación y reglamentos del Estado en cuyo territorio se halle conduciendo. Los Estados Contratantes se comprometen también (según el artículo 26) a comunicarse recíprocamente la información necesaria para establecer la identidad de las personas titulares de un permiso nacional o internacional de conducción cuando dichas personas tengan que responder de una infracción a los reglamentos de la circulación.

Otra de las disposiciones se refiere a la aceptación, por un período de cinco años a partir de la entrada en vigor de la convención, de los documentos extendidos en virtud de la Convención de París del año 1926 o de la Convención Interamericana de 1943. De igual modo, la Convención de 1949 faculta a los Estados Contratantes para autorizar a una "asociación habilitada" a extender permisos internacionales para conducir. Estas "asociaciones habilitadas" generalmente son las organizaciones o clubes de automovilismo o turismo en los distintos países.

15. El capítulo titulado "Cláusulas Finales" contiene disposiciones relativas a la firma, ratificación y adhesión (artículo 27); sobre su aplicación territorial (artículo 28); entrada en vigor (artículo 29) acerca del modo como puede denunciarse (artículo 32); y sobre el procedimiento para arreglar las controversias (artículo 33), todas las cuales son similares a las disposiciones de igual carácter que se incluyen en otros tratados y convenios. Según el artículo 30, las Convenciones Internacionales de 1926 relativas a la Circulación de Vehículos Automotores y a la Circulación por Carretera, y la Convención de 1943 sobre la Reglamentación del Tráfico Automotor Interamericano, se mantendrán en vigor hasta tanto sean reemplazadas por la Convención de 1949, por cada una de las partes contratantes.

Las disposiciones especiales por las cuales podrá enmendarse la Convención se consignan en el artículo 31. De acuerdo con el procedimiento prescrito, la modificación de las disposiciones contenidas en la Convención, y especialmente en sus anexos, podría llevarse a cabo sin la convocatoria a una conferencia, en caso de que así lo requiera el adelanto tecnológico o de otra índole.

16. Como ya se ha indicado anteriormente, el Informe de la Misión recomienda a los países de la región, la aceptación de la Convención de 1949, a fin de estimular la revisión de los códigos y reglamentos que rigen la circulación de vehículos automotores. Debe señalarse que la Convención es un instrumento conveniente para facilitar la circulación internacional de vehículos automotores y los viajes de automovilistas al extranjero, ofreciendo mayor facilidad y comodidad a los automovilistas para llevar su vehículos a otros

/países

países con fines de turismo, o para recorrer el país visitado en un vehículo adquirido allí. Por lo tanto, la adopción de la Convención por los países del istmo centroamericano contribuiría a facilitar los viajes automovilísticos en toda la región, no sólo por los ciudadanos de esos países sino también de otras partes del mundo.

Cuestiones relacionadas con las adhesiones a la Convención

17. De acuerdo con el párrafo 3 del artículo 27, los gobiernos de los países de la región podrán adherirse a la Convención, ya que son Miembros de las Naciones Unidas que no habían firmado la Convención con anterioridad al 1 de enero de 1950. Según lo dispuesto en el párrafo 4 del artículo 27, la adhesión deberá hacerse mediante el depósito de un instrumento de adhesión en la Secretaría General de las Naciones Unidas. De conformidad con el artículo 29, la Convención entrará en vigor para cada Estado adherente, el trigésimo día siguiente al depósito del instrumento de adhesión.

Al adherirse a la Convención, los gobiernos podrán comunicar al Secretario General las decisiones por ellos adoptadas con respecto a la aplicación de la Convención. Estas comunicaciones están previstas en el artículo 2, y en el párrafo 3 del anexo 4 de la Convención y se refieren a los siguientes temas: la inclusión de bicicletas provistas de un motor auxiliar de combustión interna, ya sea con las bicicletas o con los vehículos automotores; la aplicación de una disposición sobre prioridad de paso en determinados cruces de carreteras; y la notificación de la letra o letras adoptadas para el signo distintivo de los vehículos automotores que indica el país de la matrícula. A fin de ayudar en la preparación de las decisiones que los gobiernos deseen adoptar, se estudian estos tres temas más detalladamente en otra parte de este informe.

18. El artículo 4 aclara que, a los efectos de la Convención, la expresión "vehículo automotor" significa todo vehículo provisto de un dispositivo mecánico de autopropulsión, utilizado normalmente para el transporte de personas o mercancías por carretera, y que no marche sobre raíles o conectado a un conductor eléctrico. En la disposición se agrega que los Estados que estén obligados por el anexo 1 excluirán de esta definición a las bicicletas con motor auxiliar del tipo descrito en dicho anexo. Las especificaciones del anexo 1 que describen las bicicletas con motor auxiliar (también llamadas a veces motobicicletas o motonetas) son: i) el motor deberá tener una cilindrada máxima de 50 cm³ (3.05 pulgadas cúbicas) y ii) la bicicleta deberá conservar todas las características normales de las bicicletas en lo que a su estructura se refiere. Los autores de la Convención (el Comité II, sobre Condiciones Técnicas que deberán ser satisfechas por los Vehículos, de la Conferencia de Las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores) entendieron por "estructura" las características normales de las bicicletas comunes, tales como peso liviano y velocidad limitada que no exceda de 25-30 km/hora. Las leyes y reglamentos de los países de la región no hacen por el momento diferenciación alguna entre las motocicletas y las bicicletas con motor auxiliar descritas en la Convención. En particular, estas leyes y reglamentos no eximen a este tipo de bicicleta de la matrícula obligatoria prescrita para las motocicletas. Además, a los conductores de estas bicicletas se les exige el permiso prescrito para los conductores de motocicletas. Por lo tanto, sería necesario que todos los países de la región excluyeran el anexo 1 de su aplicación de la convención.

19. La circulación en los empalmes de carreteras es una sección importante del código de carreteras. El artículo 12 de la Convención contiene las normas universales basadas sobre el principio de reducir el riesgo de accidentes y facilitar la circulación. De acuerdo con lo dispuesto en este artículo, pueden aplicarse dos reglas al paso del tráfico en las intersecciones. Una de ellas dispone que podrá concederse la prioridad de paso en las intersecciones de algunas carreteras o secciones de carreteras. En ese caso, el tráfico que cruza una carretera o sección de carretera que tenga prioridad, debe ceder el paso a los conductores que circulan por ella. La prioridad asignada a esas vías deberá marcarse por medio de señales, cuya naturaleza no define la Convención, librándola a los reglamentos de los respectivos países. Además de esta disposición, se da otra en el anexo 2 de la Convención, relativa a las intersecciones de carreteras de igual importancia, es decir, que a ninguna de ellas se le ha asignado prioridad sobre la otra. En tal caso, se dispone que cuando dos vehículos se acerquen simultáneamente a un cruce de esta naturaleza, el vehículo que llegue por la izquierda debe ceder el paso al otro vehículo. (En aquellos países en que la circulación es por la izquierda, el vehículo que llegue por la derecha debe ceder el paso). Sobre este punto de prioridad de paso, o "derecho a la vía", como se le llama en ocasiones, y que se expresa mediante una ordenanza que dispone que el tráfico que llega por la derecha tiene prioridad en la circulación, fué necesario tomar en cuenta la crítica de que una ordenanza fija de prioridad tiende a hacer que los automovilistas procedan con menos precaución y que sea causa de accidentes. Por lo tanto, la disposición sobre prioridad de paso en la Convención, se hace en un anexo separado, que puede ser aceptado o rechazado por

los Estados Contratantes, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 2.

20. Entre los países de la región, sólo Nicaragua tiene una reglamentación que corresponde a lo dispuesto en el anexo 2 de la Convención. Las leyes y reglamentos de todos los demás países centroamericanos determinan que en los empalmes debe cederse el paso a los vehículos que circulan por la carretera o calle más importante, y en algunos casos, disponen la colocación de una indicación, aunque ella no sea necesariamente por señales, del orden de importancia de las dos carreteras o calles que forman el empalme. Parecería que, aún cuando las autoridades de estos países reconocen que la ordenanza relativa a la prioridad es una solución positiva a un problema difícil, esperan que podrá encontrarse una solución mejor. En estas circunstancias, puede presumirse que al adherirse a la Convención, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras y Panamá desearían excluir el anexo 2 de su aplicación de la Convención.

21. La notificación por parte de los países de sus letras distintivas surge de lo dispuesto en el párrafo 1 del artículo 20 de la Convención, a los efectos de que, además del número de matrícula, todo vehículo automotor en circulación internacional deberá llevar detrás "un signo distintivo del lugar de matrícula, inscrito en una placa o en el vehículo mismo. Este signo distintivo indicará un Estado o un territorio que constituya una unidad distinta desde el punto de vista de la matrícula. Caso de que el vehículo vaya seguido de uno o más remolques, el signo distintivo deberá repetirse detrás del remolque único o del último remolque". En el anexo 4 de la Convención se detallan la composición, forma, color y tamaño del signo distintivo. De acuerdo con el párrafo 1 del anexo 4, estos signos deben estar compuestos de una

a tres letras mayúsculas en caracteres latinos. El párrafo 3 contiene una lista de letras distintivas, y declara, además, que "Todo estado que no lo haya hecho todavía deberá, al firmar o ratificar la presente Convención o al adherirse a la misma, comunicar al Secretario General las letras distintivas que haya escogido". La lista de letras distintivas establecidas originalmente en la Conferencia de 1949 ha sido modificada desde entonces como resultado de la adhesión a la Convención de Estados no representados en la Conferencia y de agregados y revisiones por parte de algunos Estados. La lista actual es como sigue:

Australia	AUS	Italia	I
Austria	A	Líbano	RL
Bélgica	B	Luxemburgo	L
Congo Belga	CB	Países Bajos	NL
Bulgaria	BG	Surinam	SME
Chile	RCH	Nueva Guinea	NGN
Checoslovaquia	CS	Nicaragua	NIC
Dinamarca	DK	Noruega	N
República Dominicana	DOM	Filipinas	PI
Francia	F	Polonia	PL
Algeria, Túnez, Marruecos, In dias Francesas	F	Suecia	S
Sarre	SA	Suiza	CH
India	IND	Siria	SYR
Irán	IR	Turquía	TR
Israel	IL	Unión Sudafricana	ZA

/Reino Unido

Reino Unido	GB	Nigeria	WAN
Alderney . . . . .	.GBA	Borneo del Norte (incl. Labuan) .	CMB
Guernsey	GBG	Rhodesia del Norte	NR
Jersey	GBJ	Nyasalandia	NP
Adén	ADN	Penang	SS
Bahamas	BS	Perlis	PS
Barbados	BDS	Provincia Wellesley	SS
Basutolandia	BL	Islas Seychelles	SI
Bechuania	BP	Sierra Leona	WAL
Honduras Británica.	BH	Somalia Británica	SP
Brunei	BRU	Rhodesia del Sur	SR
Chipre	CY	Swazilandia	SD
Gambia	WAG	Tanganyica	EAT
Gibraltar	GBZ	Trengganu	TU
Costa de Oro	WAC	Trinidad	TD
Hong Kong	HK	Uganda	EAU
Jamaica	JA	Islas Windward	
Johore	JO	Granada	WG
Kedah	KF	Santa Lucía	WL
Kelantan	KL	San Vicente	WV
Kenia	EAK	Zanzíbar	EAZ
Malaca	SS	Estados Unidos de América	USA
Federación Malaya (Negri Sembilán, Pahang, Perak, Selangor)	FM	Estado del Vaticano	V
Malta	GBY	Vietnam	VN
Isla Mauricio	MS	Yugoeslavia	YU

Se observará que la lista incluye letras distintivas para Nicaragua (NIC), no así para los demás países centroamericanos. A este respecto es conveniente hacer notar que, de acuerdo con la Convención Internacional relativa a la Circulación de Vehículos Automotores, la cual contiene disposiciones similares a las que anteceden, y que será abrogada y reemplazada por la Convención de 1949 sobre Circulación por Carretera (de acuerdo con el artículo 30), se indican las letras distintivas de Guatemala (G) y Panamá (PA).

22. La Comisión de Transportes y Comunicaciones del Consejo Económico y Social, en su séptimo período de sesiones celebrado en febrero de 1955, al considerarla conjuntamente con la situación relativa a la ratificación de la Convención, tomó nota de la actual situación con respecto a las disposiciones de la Convención en materia de signos distintivos. Como resultado de ello, la Comisión declaró en su informe (documentos E/2696 - E/CN.2/164) al Consejo, que sería conveniente que los gobiernos informaran al Secretario General respecto de las letras distintivas que hayan escogido para sus vehículos automotores, aún antes de ratificar o adherirse a la Convención. El Consejo tomó nota de este informe por resolución 567 A (XIX). Por lo tanto, el Secretario General ha sometido esta observación a la consideración de los gobiernos por nota ECA 125/2/01, de fecha 14 de junio de 1955.

3. Dimensiones y pesos de los vehículos en la circulación internacional.

Disposiciones de la Convención sobre Circulación por Carretera (1949)

23. Las disposiciones de la Convención sobre Circulación por Carretera (1949) relativas a las dimensiones y pesos de vehículos automotores en la circulación internacional contenidas en el artículo 23 y el anexo 7, consignan por primera vez en un instrumento internacional de alcance mundial, los límites máximos para vehículos grandes y pesados. Estas normas pueden considerarse una importante contribución al desarrollo de las carreteras y a la circulación por carretera en todo el mundo. Las cifras máximas señaladas en la Convención pueden servir como una indicación básica para la formulación de programas futuros de construcción y conservación de carreteras y de la estructura de las carreteras.

24. Las dimensiones y pesos máximos autorizados para vehículos (con carga, siempre que ella no exceda de la carga máxima declarada admisible por la autoridad competente del país en que estén matriculados) se detallan en el anexo 7, para los efectos siguientes:

- a) Anchura total m. 2,50
- b) Altura total " 3,80
- c) Longitud total:
 - camiones de dos ejes " 10,00
 - vehículos de pasajeros, de 2 ejes " 11,00
 - vehículos de 3 o más ejes " 11,00
 - vehículos articulados (los Estados Contratantes podrán prohibir el uso de vehículos articulados para el transporte de pasajeros) " 14,00

- Combinación de vehículos con un remolque (la "combinación de vehículos" formada por un vehículo articulado y un remolque, si se utiliza para el transporte de pasajeros, sólo podrá tener un remolque de un eje, el que no podrá llevar pasajeros m 18,00
 - Combinación de vehículos con dos remolques (los Estados Contratantes podrán permitir un solo remolque, o prohibir que los vehículos articulados arrastren un remolque) " 22,00
- d) Peso máximo autorizado:
- i) Sobre el eje de mayor carga (la carga por eje se definirá como la carga total transmitida a la carretera por todas las ruedas, cuyos centros pueden estar comprendidos entre dos planos transversales verticales paralelos distantes un metro y extendidos a todo lo ancho del vehículo) t 8,00
 - ii) Sobre el doble eje de mayor carga (siendo la distancia entre ambos ejes del grupo igual o superior a 1,00 m. e inferior a 2,00 metros) t 14,50
 - iii) Para la limitación del peso total, se detalla una tabla en que consta el peso máximo autorizado en relación con la distancia entre los dos ejes extremos de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera. Por distancias de 1 a menos de 2 m. el peso máximo autorizado es de 14,50 t. Por distancias entre 2 y 20 m. inclusive se consignan los pesos aumentado desde 15,00 t. para 2 m. hasta 36,25 t. para 20 m.

En la Convención, todas las dimensiones y pesos se expresan tanto en metros como en pies, y en toneladas métricas y libras. En los extractos que reproducimos más arriba, sólo se consignan las cifras en metros y toneladas métricas y no las expresadas en unidades inglesas, ya que los países centroamericanos emplean el sistema métrico.

25. Debemos agregar que los máximos anotados en el anexo 7 de la Convención concuerdan con las especificaciones establecidas por las autoridades de los Estados Unidos de América y que no se aceptaron para su inclusión en este anexo las elevadas normas autorizadas por el sistema que sirvió de base para los reglamentos en Europa. Las especificaciones estudiadas en relación con la preparación del proyecto de este anexo fueron las contenidas en los documentos de la American Association of State Highway Officials (AASHO), especialmente en el informe titulado "Policy on Motor Vehicle Sizes and Weights (1946)".

26. De acuerdo con el artículo 23 de la Convención, el anexo 7 se aplica a las "carreteras designadas por los Estados partes en acuerdos regionales" o a las designadas por un Estado contratante, no aplicándose necesariamente a toda la red de carreteras de un país cualquiera. Además, no existiendo acuerdos regionales o designación específica alguna por parte de un Estado Contratante, las dimensiones y pesos máximos de los vehículos quedan librados a la legislación nacional de los Estados Contratantes. En Europa se han tomado ya medidas internacionales para la aplicación del anexo 7. Con el auspicio de la Comisión Económica para Europa se concertó el 16 de septiembre de 1950 en Ginebra un acuerdo sobre la aplicación del artículo 23, por el que se designan las carreteras por las cuales podrán circular vehículos cuyas dimensiones y pesos no excedan los detallados en el anexo 7. Dicho acuerdo entró en vigor el 1 de julio de 1952. Los Estados partes en este acuerdo son: Bélgica, Francia, Grecia, Luxemburgo, los Países Bajos y Yugoslavia.^{1/}

1/ United Nations Treaty Series, vol. 133, anexo A, no. de inscripción: 1671.

27. Otra de las disposiciones del anexo 7 permite el aumento, en acuerdos regionales, de los pesos máximos autorizados que aparecen en la lista.

Sin embargo, se recomienda que el peso máximo autorizado sobre el eje más cargado no exceda de 13 toneladas métricas. Esta disposición fue incluida principalmente con el fin de tomar en cuenta los límites más elevados autorizados por las leyes y reglamentos de numerosos países europeos. Posteriormente, se concertó en Ginebra un acuerdo regional sobre la base de esta disposición, con el auspicio de la CEE, el 16 de septiembre de 1950, el cual entró en vigor el 23 de abril de 1954.^{1/}

28. Además de las disposiciones que se refieren al aumento de los pesos máximos autorizados, el anexo 7 incluye disposiciones relativas a limitaciones de las dimensiones o pesos. Con sujeción a estas disposiciones, se podrá establecer provisionalmente normas inferiores para la circulación en carreteras, cuando en ellas hubiere barcazas de pasaje, túneles o puentes que no permitan el paso de vehículos de las dimensiones y el peso autorizados, o para afrontar condiciones atmosféricas o estacionales desfavorables. Estas disposiciones son de singular interés en lo que se refiere a la aplicación del anexo 7 en la región.

Preparación de un acuerdo entre los países del Istmo Centroamericano.

29. Según los términos de la Convención, los países de la región podrán tomar el anexo 7 como base para un acuerdo regional o como una guía para la preparación de sus respectivos reglamentos nacionales. Parecería más

^{1/} Documento de la Comisión Económica para Europa, símbolo E/ECE/TRANS/230-E/ECE/TRANS/SC.1/92.

aconsejable optar por el primer procedimiento, a fin de contribuir directamente a la materialización del proyecto mencionado en el párrafo 6 del presente informe, relativo a la construcción de una red internacional de carreteras. Desde luego, surge la cuestión de determinar los caminos en los cuales se permitirá el tránsito de vehículos que no excedan las dimensiones y pesos máximos autorizados. Teniendo en cuenta las recomendaciones I a XI del Informe de la Misión, debe estudiarse la conveniencia de incluir en el acuerdo regional, todas las arterias principales de la red una vez terminada, a saber, las siguientes rutas:

- a) Carretera Interamericana
- b) Carretera del Litoral del Pacífico
- c) Carretera Interoceánica El Salvador-Honduras
- d) Carretera Interoceánica de Honduras
- e) Carretera del Oriente de Honduras y del Norte de Nicaragua
- f) Tercera Rúa Internacional Honduras-El Salvador
- g) Tercera Ruta Internacional Guatemala-El Salvador
- h) Primera Ruta Internacional Guatemala-Honduras.

30. Los datos consignados en el Informe de la Misión, así como las informaciones suplementarias facilitadas por los gobiernos durante la preparación del presente informe, indican que podrían aplicarse las normas enunciadas en el anexo 7 con ciertas limitaciones y reservas, que estarían de acuerdo con las cláusulas facultativas. Esta conclusión se basa especialmente en las siguientes observaciones. Los planes para la construcción y mejoramiento de la estructura de los caminos de la red regional u otros de importancia análoga, se basan en las normas de carga máxima para puentes, similares a

/las que están en

las que están en uso en los Estados Unidos de América, que como ya hemos dicho, corresponden a las dispuestas en el anexo 7. Sin embargo, las características del diseño de las carreteras, tales como ancho de la calzada, radios mínimos de las curvas horizontales y pendiente máxima, no son en su totalidad las usuales en los proyectos de caminos para circulación de vehículos muy grandes y pesados, como sería admisible en virtud del anexo 7. Naturalmente, esto ha sido necesario por razones de economía, en vista de la topografía y las condiciones atmosféricas de la región. Por lo tanto, puede suponerse que no sería aconsejable permitir, en especial, el tránsito de vehículos automotores pesados, rígidos, de tres ejes, arrastrando remolques, u otras combinaciones de vehículos para cargas pesadas. Por otra parte, las autoridades de tránsito responsables de la seguridad en las carreteras, en vista de su experiencia hasta el presente, se muestran prudentes en cuanto a autorizar el transporte de pasajeros en vehículos articulados o permitir que los vehículos articulados arrastren otro remolque. En consecuencia, las normas establecidas en el anexo 7 sobre dimensiones y pesos máximos autorizados que seguirían siendo aplicables a la red, podrían detallarse en el acuerdo regional, como sigue:

	<u>Metros</u>	<u>Pies</u>
a) Anchura total	2,50	8,20
b) Altura total	3,80	12,50
c) Longitud total		
i) Camiones de dos ejes	10,00	33,00
ii) Vehículos de pasajeros, de dos ejes ...	11,00	36,00
		/iii) Vehículos

iii) Vehículos de tres o más ejes.....	11,00	36,00
iv) Vehículos articulados (La expresión "vehículo articulado" significa todo vehículo auto motor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y éste soporta una parte considerable del peso del remolque), o vehículos con un remolque enganchado.....	14,00	46,00
	<u>Toneladas</u>	<u>Libras</u>
d) Peso máximo autorizado:		
i) Sobre el eje de mayor carga (La carga por eje se definirá como la carga total transmitida a la carretera por todas las ruedas, cuyos centros pueden estar comprendidos entre dos planos transversales verticales paralelos distantes un metro (40 pulgadas) y extendidas a todo lo ancho del vehículo)	8	17.600
ii) Sobre el doble eje de mayor carga (siendo la distancia entre ambos ejes del grupo igual o superior a 1,00 metro (40 pulgadas) e inferior a 2,00 metros (7 pies)	14,5	32.000
iii) En el entendimiento de que el peso máximo autorizado no exceda los siguientes límites:		
Vehículos de dos ejes.....	12	26.400
Vehículos de tres ejes.....	20	44.100
Vehículos articulados o vehículos con un remolque.....	25	57.700

31. Se especificaría la exclusión de ciertos tipos de vehículos o combinaciones de vehículos según lo dispone el anexo 7, a los efectos de que:

- no podrán usarse vehículos articulados para el tranrposte de pasajeros;
- no podrán usarse vehículos articulados que arrastren un remolque;

/hasta tanto

- hasta tanto no se lleven a cabo los trabajos necesarios para mejorar la red regional, los vehículos automotores sólo podrán arrastrar un remolque liviano [por ejemplo, un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kgs. (1.660 lbs.)].

Esta última disposición se sugiere sólo como una restricción provisional, ya que finalmente podría llegar a ser posible autorizar la circulación de las combinaciones de vehículos pesados por la red de carreteras. También podría considerarse la posibilidad de aumentar el límite de peso de los remolques livianos hasta 1.000 kgs. (2.205 lbs.). Se observará que la exclusión de la combinación de vehículos y la limitación del peso de los remolques requiere una modificación análoga en la tabla detallada en el número iii), inciso d), párrafo 1 del anexo 7 de la Convención. A fin de facilitar la consulta, en el número iii) del inciso d) que antecede, se consignan los pesos máximos totales que corresponden a las especificaciones de longitud total del inciso c).

32. Otras disposiciones del anexo 7 que quizás convendría incorporar en el acuerdo regional serían las siguientes:

- deberá obtenerse autorización especial para la circulación de vehículos o combinaciones de vehículos que exceden de las dimensiones o el peso máximo fijados; y que:
- las autoridades podrán imponer restricciones provisionales al peso de los vehículos que circulen por determinadas carreteras, en casos en que por deterioro o por condiciones atmosféricas desfavorables dichas carreteras puedan ser gravemente dañadas.

4. Reglamento para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores.

Recomendaciones sobre el reglamento mínimo uniforme preparado por las Naciones Unidas.

33. Durante la preparación del proyecto de la Convención sobre la Circulación por Carretera en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Transporte por Carretera y Transporte por Vehículos Automotores en 1949, se reconoció que existían determinados problemas específicos que requerirían un estudio y trabajo más detenidos, entre otros: i) la posible preparación de un sistema universal de signos y señales de carretera; ii) la facilitación de la importación temporaria de vehículos automotores; y iii) la definición de los requisitos apropiados que deben reunir los conductores de vehículos. Las medidas adoptadas por las Naciones Unidas en relación con el primero de estos problemas se consignan en los párrafos 1 a 5 de la Sección I-A de este informe; las que se refieren al segundo, en los párrafos 8 a 13 de la Sección III. A continuación se describen los trabajos llevados a cabo con el auspicio de las Naciones Unidas en lo que respecta al tercer proyecto.

34. En sus artículos 24 y 25 y anexos 8 a 10, la Convención sobre la Circulación por Carretera contiene disposiciones relativas a la admisión de conductores en la circulación internacional y a la expedición de permisos para conducir. Las principales disposiciones indican las condiciones que deben reunir los conductores para ser admitidos en la circulación internacional y describen los detalles de un modelo de permiso nacional y de un modelo de permiso internacional para conducir, respectivamente. De acuerdo con estas disposiciones de la Convención, para ser admitido en la circulación

/internacional

internacional, un conductor debe reunir tres condiciones generales: debe tener una edad mínima determinada; haber dado prueba de aptitud y poseer un permiso válido para conducir.

La Convención estipula que la edad mínima para conducir vehículos automotores debe ser de 18 años, aunque los conductores de motocicletas y coches de inválidos podrán ser de menor edad. No prescribe acerca de la edad mínima que deberán tener los conductores profesionales o de camiones pesados o vehículos de transporte de pasajeros, sobre los cuales las legislaciones nacionales con frecuencia fijan límites superiores a 18 años. Aunque la Convención estipula que sólo se admitirá a los conductores en circulación internacional después de haber demostrado su aptitud, no indica en qué deberá consistir esa prueba de competencia, y en la Conferencia de 1949 no se hizo intento alguno de uniformar los requisitos que deberán llenar los conductores.

En lo que respecta a permisos para conducir, la Convención establece que los Estados Contratantes autorizarán a los titulares de permisos de conducción expedidos por otro Estado Contratante a circular en sus carreteras. Si bien se estipula en la Convención que un Estado Contratante podrá exigir que un conductor sea portador de un permiso internacional, especialmente si se trata de un conductor procedente de un país donde no se exige un permiso de conducción nacional o en el cual el permiso nacional no se ajusta al modelo contenido en el anexo 9 de la Convención, se le resta importancia al permiso internacional (descrito en el anexo 10). Aun cuando los Estados Contratantes no están jurídicamente obligados a adoptar el modelo de permiso nacional en sus países, el objetivo de la Conferencia de 1949 era que todos los Estados lo aceptaran lo más pronto posible.

35. Inmediatamente después de la Conferencia de 1949, la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Consejo Económico y Social inició un estudio más amplio de los reglamentos y prácticas relativas a los permisos de conducción. En su cuarto período de sesiones, celebrado en los meses de marzo a abril de 1950, la Comisión solicitó que la Secretaría incluyera algunos antecedentes acerca de esta cuestión en su informe a la quinta sesión. En cumplimiento de esta solicitud, la Secretaría elaboró un estudio ^{1/} fundado en una copiosa documentación que reuniera con motivo de los preparativos para la Conferencia de 1949, complementada por otros documentos oficiales existentes y por las informaciones suministradas por la Secretaría de la Organización Mundial de Turismo y Automovilismo (OTA). La Comisión consideró este informe en su quinto período de sesiones celebrado en marzo de 1951, haciendo notar en especial que los reglamentos y prácticas aplicados por los diversos gobiernos distaban de ser uniformes, aun cuando presentaban algunas características comunes. Advirtió asimismo que si bien la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949) estipula que los Estados Contratantes reconozcan los permisos de conducción expedidos por las autoridades competentes de otro Estado Contratante a los conductores después de haber demostrado su aptitud para conducir, dicha Convención no define cómo se ha de demostrar la aptitud ni trata el problema de la uniformidad de los requisitos que deberán reunir los conductores, salvo en lo que se refiere a la edad mínima. La Comisión decidió recomendar

^{1/} Documento "Transporte Internacional por Carretera: Prácticas y Reglamentos relativos a la expedición de permisos de conducción de Vehículos Automotores". E/CN.2/96.

al Consejo el nombramiento de un pequeño comité de expertos a fin de que éstos estudiaran el problema de la expedición de permisos y asesoraran a la Comisión. Siendo éste un problema de alcance universal, la Comisión contempló la composición del comité de expertos con técnicos que tuvieran especial conocimiento de las condiciones imperantes en distintas regiones geográficas del mundo. Las consideraciones que indujeron a la Comisión a tomar esa decisión ^{1/} se expresaron del siguiente modo:

- "1) La importancia que las autoridades de muchos países conceden a la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores en condiciones que garanticen la aptitud de los conductores, lo que contribuye a aumentar la seguridad de la circulación en las ciudades y por carretera;
- "2) La falta de uniformidad de las leyes y reglamentos nacionales y locales relacionados con la expedición de permisos de conducción;
- "3) La conveniencia de dar a los diversos países una orientación sobre los requisitos mínimos que deben reunir los conductores de vehículos automotores de las diversas clases y sobre los métodos más adecuados a fin de determinar su aptitud para conducir, inspirándose para ello en las mejores prácticas que se siguen actualmente en los diversos países;
- "4) El continuo incremento de la circulación de vehículos automotores de toda clase por las grandes vías de comunicación, con el consiguiente incremento del riesgo de accidentes;

1/ Documento "Comisión de Transportes y Comunicaciones: Informe del Quinto Período de Sesiones", parte IV - E/1980 - E/CN.2/117.

/5) La necesidad

"5) La necesidad de establecer una mayor uniformidad internacional a fin de facilitar la aplicación de las disposiciones de la Convención sobre la Circulación por Carretera, concertada en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, la cual autoriza el reconocimiento recíproco de los permisos de conducción entre los Estados Contratantes".

36. El Consejo aprobó la recomendación de la Comisión de Transportes y Comunicaciones por resolución 379 B (XIII) del 11 de agosto de 1951, en la que encargaba al Secretario General".... que nombre un pequeño comité de expertos calificados con la misión de:

- "a) Estudiar esos problemas y presentar un informe a la Comisión en su sexto período de sesiones;
- "b) Asesorar a la Comisión en cuanto a la conveniencia y posibilidad de establecer un reglamento uniforme mínimo para la expedición de permisos de conducción de las diversas clases de vehículos automotores y, basándose en sus conclusiones, de
- "c) Preparar un proyecto de reglamento;
- "d) Dar a la Comisión de Transportes y Comunicaciones su opinión acerca de si convendrá remitir este proyecto de reglamento a los diversos países para que lo estudien en relación con sus leyes y reglamentos nacionales, o bien considerarlo como un anexo a la Convención sobre la Circulación por Carretera celebrada en Ginebra el 19 de septiembre de 1949, y aplicable únicamente a la circulación internacional, o si convendrá hacer ambas cosas;

/"e) Poner en

"e) Poner en conocimiento de la Comisión de Transportes y Comunicaciones cualesquiera otras consideraciones".

Por consiguiente, el alcance de la tarea asignada al comité de expertos era:

- "1) La preparación de normas mínimas que sirvan de guía a los diversos países en relación con:
 - a) Condiciones que deben reunir los conductores de las diversas categorías de vehículos automotores;
 - b) Métodos para determinar su aptitud para conducir, que reflejen las mejores prácticas que se siguen actualmente en los diversos países;
- "2) Consecución de una uniformidad internacional para facilitar el cumplimiento de las disposiciones de la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949)".

~~El~~ El Secretario General designó seis expertos para que integraran el comité, entre los cuales se incluyó, por la región latinoamericana, al señor José Domingo Ricci, funcionario del Automóvil Club Argentino. El Comité se reunió en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, del 29 de septiembre al 24 de octubre de 1952, y redactó un amplio informe para el sexto período de Sesiones de la Comisión de Transportes y Comunicaciones. ^{1/} El Comité estimó que era no sólo conveniente sino posible formular recomendaciones a fin de establecer los requisitos mínimos uniformes para la expedición de permisos de

1/ Documento "Informe del Comité de Expertos encargado de estudiar la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores presentado a la Comisión de Transportes y Comunicaciones en su sexto período de Sesiones", E/CN.4/133 - E/CN.2/CONF.2/3 y Corr. 1 y 2.

conducción de vehículos automotores. El Comité elaboró en consecuencia las recomendaciones, sugiriendo que se remitieran a los diversos gobiernos para que las estudiaran en relación con sus leyes y reglamentos nacionales, pero no propuso que dichas recomendaciones fueran incorporadas como un anexo a la Convención de 1949. El Comité recalcó que la aplicación de las disposiciones de esta Convención en virtud de las cuales se autoriza a los Estados Contratantes a reconocer recíprocamente la validez de los permisos nacionales de conducción, se vería facilitada si los países adoptaran las recomendaciones del Comité. A fin de satisfacer, entre tanto, la necesidad de asegurar a los países que las condiciones impuestas en la expedición de permisos nacionales a conductores extranjeros alcanzan aproximadamente a una norma general mínima, el Comité preparó, para ser incluidas en un nuevo anexo a la Convención de 1949, una breve definición de la expresión "haber demostrado su aptitud", que se estipula en el artículo 24, así como una disposición en virtud de la cual el permiso de conducción de una persona físicamente impedida pueda ser reconocido como válido con arreglo a lo dispuesto en la Convención. Además, con referencia al anexo 8 de la Convención de 1949, en el cual se estipula únicamente el límite mínimo de edad de 18 años para conductores de cualquier categoría de vehículos, el Comité expresó la opinión de que, en bien de la mayor seguridad en las carreteras, sería conveniente que la edad mínima para admitir conductores de vehículos que no sean motocicletas o automóviles en el tránsito internacional sea mayor de 18 años, sugiriendo que se señalara este asunto a la atención de los gobiernos a fin de que considerasen la conveniencia de enmendar el anexo 8.

/El propósito

El propósito del reglamento uniforme mínimo recomendado por el Comité es procurar la mayor uniformidad posible acerca de los siguientes puntos:

1) límites de edad para los conductores de vehículos de las diversas categorías; 2) examen a fin de determinar la aptitud para conducir vehículos automotores; y 3) fiscalización administrativa de los conductores. Aun cuando se estudian las diversas recomendaciones en los párrafos 42 a 62 del presente in forma, cabe mencionar aquí que las que se refieren a la aptitud mental y física de los conductores son provisionales y deberán ser revisadas. El Comité recomendó que se solicitara a la Organización Mundial de la Salud (OMS) que formulase recomendaciones más detalladas sobre los requisitos de aptitud mental y física que deben exigirse a los conductores de vehículos automotores, así como sobre los mejores métodos aplicables para determinar esa aptitud a fin de que sirvan de orientación a las autoridades encargadas de la expedición de permisos de conducción. Con respecto a la forma de determinar la aptitud, el Comité recomendó que la OMS preparara un manual que debería contener: 1) reglas que deben seguir los médicos en el examen del estado de salud, la vista y el oído de los solicitantes, y 2) normas que habrán de seguir las autoridades encargadas de la expedición de permisos de conducción al establecer las pruebas prácticas a las que deberán ser sometidos los solicitantes por los examinadores.

De la consideración del Informe del Comité por la Comisión de Transportes y Comunicaciones ^{1/} y el Consejo Económico y Social, resultó, entre otras, una propuesta de enmienda al anexo 8 de la Convención de 1949 basada

1/ Documento "Comisión de Transportes y Comunicaciones - Informe del Séptimo período de sesiones" - E/2363 - E/CN.2/142.

en el proyecto preparado por el Comité de Expertos, la que fué aprobada por el Consejo en su décimo quinto período de sesiones, por Resolución 468 E (XV) del 15 de abril de 1953 relativa a la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores. En su parte dispositiva, la resolución encargaba al Secretario General lo siguiente: "a) que transmitiese el informe del Comité de Expertos en Materia de Expedición de Permisos de Conducción de Vehículos Automotores a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados: i) pidiéndoles que estudiaran el reglamento uniforme mínimo recomendado por el Comité, en relación con sus leyes y reglamentos nacionales; y ii) señalando a su atención la adjunta enmienda al anexo 8 de la Convención sobre la circulación por carretera propuesta por el Comité de Expertos y revisada por la Comisión, y pidiendo a los gobiernos de los Estados partes en la Convención se sirviesen comunicar al Secretario General si aceptaban la enmienda propuesta de conformidad con el artículo 31 de la Convención; y b) que se señalase a la atención de la Organización Mundial de la Salud la recomendación del Comité de Expertos de que se solicitase la asistencia de dicha Organización en lo que respecta a los requisitos físicos y mentales que deben llenar los solicitantes de permisos para conducir y a los métodos para determinar esa aptitud".

38. El Secretario General informó acerca de los nuevos acontecimientos resultantes de la resolución 436 E (XV) del Consejo, por nota preparada para el séptimo período de sesiones de la Comisión de Transportes y Comunicaciones celebrado en febrero de 1955.^{1/} Este informe consigna: i) las respuestas

^{1/} Documento "Expedición de Permisos de Conducción de Vehículos Automotores", E/CN.2/154 y Add. 1.

de los Estados partes en la Convención de 1949 relativas a la aceptación del proyecto de enmienda al anexo 8; ii) las respuestas recibidas de los gobiernos con respecto al reglamento uniforme mínimo para la expedición de permisos de conducción recomendado por el Comité; y iii) la ayuda proporcionada por la Organización Mundial de la Salud, de acuerdo con la solicitud del Consejo, en la preparación de recomendaciones más detalladas sobre los requisitos y métodos de determinar la aptitud mental y física de los solicitantes de permisos para conducir. Como resultado de este informe, se consideró ampliamente el asunto en esa sesión de la Comisión y en el décimo noveno período de sesiones del Consejo Económico y Social, según se indica más adelante.

39. Una vez realizada la consulta a los gobiernos sobre el proyecto de enmienda del anexo 8, se emitió una declaración, posiblemente debido a la complejidad y a las dificultades prácticas inherentes al procedimiento establecido por la Convención, ya que las respuestas recibidas de los gobiernos acerca de las recomendaciones del Comité, fueron, en general, favorables. Con excepción de un país, en el cual aún no se había implantado los permisos para conducir, las informaciones recibidas de los gobiernos de veintidós países indicaron que el reglamento recomendado estaba completamente, o en su mayor parte, de acuerdo con sus leyes y reglamentos nacionales, o que se tenía la intención de modificar éstos para que coincidan con las recomendaciones del Comité y de tomar en cuenta dichas recomendaciones al revisar sus reglamentos nacionales sobre la materia. Sin embargo, en vista de que aún no se había recibido de un gran número de países la información solicitada, la Comisión propuso que prosiguiese la consulta y se invitara nuevamente a los

/gobiernos

gobiernos que todavía no lo hubiesen hecho, para que enviaran su opinión. También recomendó que se invitara especialmente a las organizaciones no gubernamentales competentes ^{1/} a prestar ayuda mediante medidas adecuadas para la difusión de datos relativos a: i) las leyes y reglamentos nacionales en materia de expedición de permisos para conducir de los países que se ajustan a las recomendaciones del Comité de Expertos; y ii) la aceptación por parte de los países de los permisos nacionales para conducir expedidos en otros países.

40. Con respecto a la preparación por la OMS de recomendaciones relativas a la aptitud mental y física de los conductores, ese organismo sometió a la consideración de la Comisión de Transportes y Comunicaciones en su séptimo período de sesiones, un "Proyecto de Manual para guía de médicos encargados de reconocer a los solicitantes de permisos para conducir" ^{2/} preparado por el Dr. L.G. Norman, Médico Jefe de la London Transport Executive y Consultor de la OMS, acompañado de un apéndice sobre las normas que han de seguir las autoridades encargadas de la expedición de permisos de conducción al establecer las pruebas prácticas a que los examinadores habrán de someter a los solicitantes. En vista del carácter eminentemente técnico de este proyecto de manual, la Comisión no lo examinó detalladamente, pero expresó su conformidad con la sugestión de la OMS de convocar un pequeño grupo de consultores procedentes de distintas partes del mundo, con la posible participación de las organizaciones no gubernamentales competentes. Dicho grupo asumiría entonces

1/ Entre estas organizaciones también está incluida la Federación Interamericana de Automóvil Clubs (FIAC). Asimismo, véase más adelante el párrafo 56.

2/ Documento OMS/Prev.Accid./1.

la tarea de preparar el texto definitivo de un manual que fuese aceptable como guía internacional. El grupo deberá reunirse en agosto de 1955. Una vez terminado, el manual será enviado por el Secretario General de las Naciones Unidas a los gobiernos, como suplemento del informe y las recomendaciones del Comité, a fin de que lo consideren en relación con sus leyes y reglamentos nacionales relativos a la expedición de permisos para conducir. La preparación por la OMS de las recomendaciones en materia de normas físicas y mentales para conductores que reemplazaría las recomendaciones provisionales del Comité de Expertos, ha sido coordinado con un estudio emprendido en Europa con carácter regional. La OMS reservó su decisión acerca de qué medidas útiles podría adoptar en la esfera mundial, hasta tanto se termine el estudio de alcance regional sobre esta misma cuestión, habiendo informado a la Comisión que debían tomarse las disposiciones del caso para que la ayuda necesaria sea proporcionada en el curso de 1955.

41. Por resolución 567 C (XIX) del Consejo Económico y Social aprobada el 20 de mayo de 1955 relativa a la recomendación de la Comisión ^{1/} se invitaba al Secretario General a tomar las diversas medidas necesarias para llevar este proyecto a término. Se le invita especialmente a que "continúe su encuesta entre los gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados en relación con el reglamento uniforme mínimo, y solicite de aquellos gobiernos que aun no lo han hecho que

^{1/} Documento "Comisión de Transportes y Comunicaciones: Informe del Séptimo Período de Sesiones, E/2696 - E/CN.2/164, pp. 6-7.

presenten sus observaciones e indiquen las medidas adoptadas o que piensan adoptar con el objeto de poner en vigor las recomendaciones del Comité de Expertos". Los resultados logrados deberán ser comunicados a la Comisión de Transportes y Comunicaciones a más tardar en su noveno período de sesiones, que deberá celebrarse a principios de 1959.

Comparación entre las recomendaciones y los reglamentos de los países de la región.

42. En la preparación del reglamento uniforme mínimo para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores, se dedicó especial atención a los siguientes temas principales:

1. Categorías de los permisos de conducción.
2. Condiciones que deben reunir los conductores y determinación de su aptitud para conducir vehículos automotores.
3. Fiscalización administrativa de los conductores.

Se consideró que deberá tratarse de lograr el mayor grado posible de uniformidad en lo que se refiere a los puntos 2 y 3.

43. A continuación se consigna el texto comentado de las recomendaciones formuladas en el informe del Comité de Expertos, acompañado de un resumen de las disposiciones de las leyes y reglamentos en vigencia de los países de la región del Istmo Centroamericano, a saber:

- i) Ley del Tránsito, Ley No. 63 del 26 de marzo de 1935 y Reglamento del tránsito, Decreto No. 2 de 10 de febrero de 1937, de Costa Rica;
- ii) Reglamento general de tránsito, del 12 de febrero de 1947, de El Salvador;
- iii) Reglamento

- iii) Reglamento para la circulación de vehículos y peatones en las vías públicas, Decreto No. 3162 del 27 de febrero de 1950, de Honduras;
- iv) Ley de vehículos y tráfico, Ley 228 del 5 de mayo de 1938, de Nicaragua;
- v) Reglamento del tránsito, Decreto No. 159 del 19 de septiembre de 1941, de Panamá.

No se han incluido las disposiciones reglamentarias de Guatemala, pues se están revisando en la actualidad.

La enumeración de las recomendaciones y el estudio de los reglamentos se ha efectuado con objeto de facilitar las medidas que las autoridades competentes estimen conveniente adoptar, conjunta o individualmente, para reforzar los reglamentos en vigor en sus respectivos países mediante la inclusión de las disposiciones recomendadas por el Comité de Expertos que actualmente no estuvieran contenidas en ellos. A este respecto debe recordarse que el Comité de Expertos no desconocía el hecho de que sus recomendaciones representaban para algunos países, un objetivo hacia el cual deberían encaminar sus trabajos en forma gradual, mientras que en otros países esas recomendaciones resultaban inferiores, en algunos aspectos, a las normas en vigencia. Sin embargo, el Comité estimó que "en la mayoría de los países, la adopción de sus recomendaciones permitiría mejorar ciertos aspectos de los reglamentos considerados como satisfactorios en la actualidad".

Categorías de los permisos de conducción

44. Las distintas clases de vehículos para los cuales puede ser válido un permiso, sujeto a las anotaciones adicionales efectuadas por la autoridad

/que lo ha

que lo ha expedido, y a las que se hará referencia más adelante en la sección dedicada a los requisitos que deben reunir los conductores, son las que se definen en los anexos 9 y 10 de la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949), como sigue:

- "A - motocicletas con o sin sidecar, coches de inválidos y vehículos automotores de tres ruedas cuya tara no exceda los 400 kg. (900 libras).
- "B - Vehículos automotores dedicados al transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, un máximo de ocho asientos; o los usados para el transporte de mercaderías que tengan un peso máximo autorizado no mayor de 3.500 kg. (7,700 libras). Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
- "C.- Vehículos automotores usados para el transporte de mercaderías cuyo máximo autorizado exceda los 3.500 kg. (7.700 libras). Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
- "D - Vehículos automotores dedicados al transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho asientos. Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
- "E - Vehículos automotores de una de las clases B, C o D, para la cual está habilitado el conductor, con remolque que no sean ligeros".

/Los reglamentos

Los reglamentos de los países de la región estipulan la expedición de ~~mis~~ de una categoría de permiso de conducción. Por regla general, los permisos no se clasifican según la categoría del vehículo sino de acuerdo con el tipo de conducción, es decir, particular o profesional. En algunos casos, sin embargo, se aplica una combinación de ambos criterios. Por ejemplo:

En Costa Rica se expiden permisos para dos categorías:

- i) vehículos particulares y ii) vehículos comerciales (Art. 37 del Reglamento).

En Nicaragua sucede lo mismo (Art. 25, Ley de Vehículos y Tráfico).

En Honduras se expiden permisos para tres clases de vehículos:

- i) carros de turismo o para pasajeros; ii) camiones o camiones para carga; y iii) carros de carga y pasajeros [Art. 39, incisos a), b) y c) del Reglamento].

El Salvador también estipula tres clases de permisos: i) motoristas particulares, ii) motoristas de oficio y iii) motociclistas (art. 29 del Reglamento).

En Panamá se definen las siguientes categorías: i) automóviles particulares; ii) automóviles comerciales; iii) camiones comerciales; iv) motocicletas; v) motobicicletas; vi) carnet de mecánico automovilista, válido para el manejo de toda clase de automóviles en reparación o prueba (Art. 79 del Reglamento).

45. Con respecto a los vehículos de la categoría A cabe notar que, de acuerdo con los reglamentos de ciertos países, se clasifican como bicicletas las bicicletas con motor auxiliar, las "motonetas" y otras motocicletas de

pequeña cilindrada, por lo tanto no se exige permiso para conducir las ni se especifica límite de edad u otros requisitos para sus conductores. En bien de la seguridad en el tránsito, el Comité recomendó que las autoridades encargadas de expedir permisos de conducción en esos países establezcan en el futuro un sistema de exámenes y de expedición de permisos para esta clase de conductores.

Esta recomendación del Comité concuerda con los reglamentos y prácticas que rigen en América Central.

Modelo de permiso para conducir

46. El Comité de Expertos no trató acerca de la forma del permiso de conducción, ya que en el anexo 9 de la Convención de 1949 se describe un modelo de permiso nacional para conducir, el cual, a juicio de la Conferencia de 1949, contiene todos los datos necesarios presentados en la forma más comprensible, para su uso en la circulación nacional e internacional. Las características principales del modelo de permiso para conducir son las siguientes:

- "1. El permiso está redactado en el idioma previsto por la legislación del Estado que lo expida;
- "2. La cubierta superior lleva el nombre del país, el título del documento y una reproducción del signo distintivo de los vehículos de ese país en la circulación internacional, de conformidad con lo dispuesto en la Convención;
- "3. En la sección izquierda de la página interior se provee espacio para el nombre, fecha y lugar de nacimiento, y domicilio permanente del titular, y para indicación de la autoridad

/expedidora y

expedidora y de la validez del permiso. La sección central está reservada para la anotación de cambios de domicilio, y por último, la sección derecha, para indicación, por medio del sello o timbre de la autoridad expedidora, de la clase de vehículo para el cual es válido el permiso".

Según se menciona en el párrafo 34 de este informe, en la Conferencia de 1949 se dejó constancia de que los Estados no estaban obligados jurídicamente a adoptar el modelo como permiso nacional. Sin embargo, se consideraba conveniente, desde el punto de vista de la uniformidad y de la circulación internacional, que todos los Estados lo aceptaran lo más pronto posible. Puesto que estas consideraciones son también de interés para los países de la región centroamericana, podría tratarse la cuestión conjuntamente con el estudio de los reglamentos para la expedición de permisos de conducción. El texto del anexo 9 de la Convención de 1949, relativo al modelo de permiso para conducir, puede verse en las páginas 147 y 148 de este informe.

Requisitos que deben reunir los conductores y determinación de su aptitud para conducir vehículos automotores

47. Las recomendaciones del Comité de Expertos en esta materia tratan los siguientes temas: a) obligatoriedad de poseer permisos de conducción; b) límites de edad; c) examinadores; d) aptitud mental y física; e) conocimiento de las leyes y reglamentos de circulación; y f) pericia en la conducción, y están contenidas en los artículos i a xiv) del reglamento uniforme mínimo en el anexo 1 del Informe del Comité (documento E/CN.2/133 - E/CN.2/CONF.2/3 y Corr. 1 y 2 y Add. 1). Cabe notar, sin embargo, que además de estos artículos, el Comité formula algunas otras recomendaciones en su informe,

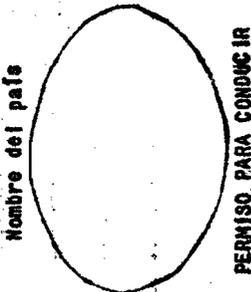
/propuestas

Anexo 9

MODELO DE PERMISO PARA CONDUCIR - Dimensiones: 74 x 105 mm

Color: rosado

1. El permiso estará redactado en el idioma o idiomas previstos por la legislación del Estado que lo expida.
2. El título del documento "Permiso para conducir" estará en el idioma o los idiomas mencionados en la nota 1 e irá seguido de su traducción al francés: "Permis de conduire".
3. Las indicaciones manuscritas estarán escritas (o, al menos, repetidas) en caracteres latinos o en cursiva.
4. Las observaciones adicionales hechas por las autoridades competentes del país que ha expedido el permiso no afectarán a la circulación internacional.
5. El signo distintivo que se define en el anexo 4 figurará en el óvalo. ↓


<p>Páginas exteriores</p>
<p>Espacio reservado para las anotaciones de las autoridades competentes del país que expide el permiso, inclusive las referentes a las renovaciones periódicas.</p>

↓ La información pertinente relacionada con este punto se encuentra en el párrafo 21 indicado más adelante.

Páginas interiores

1. Apellidos:.....		Clase de vehículos para los cuales es válido el permiso
2. Nombres:.....	Cambios de domicilio:	
3. Fecha** y lugar de nacimiento***:.....	.....	Motocicletas con o sin sidecar, coches de inválidos y vehículos automotores de tres ruedas cuya tara no exceda los 400 kg. (900 libras)
4. Domicilio:.....	Sello o timbre de la autoridad	
.....	Fecha:.....	Vehículos automotores dedicados al transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, un máximo de ocho asientos; e los usados para el transporte de mercaderías que tengan un peso máximo autorizado no mayor de 3.500 kg. (7.700 lb.). Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
.....	Firma:.....	
.....	Sello o timbre de la autoridad	Vehículos automotores usados para el transporte de mercaderías, cuyo máximo autorizado exceda los 3.500 kg. (7.700 lb.). Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
.....	Fecha:.....	
.....	Firma:.....	Vehículos automotores dedicados al transporte de pasajeros, que tengan, además del asiento del conductor, más de ocho asientos. Puede engancharse a los vehículos de esta clase un remolque ligero.
.....	Sello o timbre de la autoridad	
5. Expedido por.....	Fecha:.....	Vehículos automotores de una de las clases B, C o D para la cual está habilitado el conductor, con remolques que no sean ligeros.
6. En.....el día.....	Firma:.....	
7. Válido hasta.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
No. ....	.....	Sello o timbre de la autoridad
Firma de la autoridad:	Fecha:.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	Firma:.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad
.....	.....	Sello o timbre de la autoridad

Firma del titular

Fotografía
35 x 45 mm.

Cambios de domicilio:

Sello o timbre de la autoridad

* Pueden ponerse en este lugar los nombres del padre o el marido
 ** O edad aproximada en el momento de expedirse el documento
 *** Si se conoce
 **** O la impresión del pulgar

La expresión "peso máximo autorizado" de un vehículo, significa el peso del vehículo y la carga máxima, cuando aquí está en orden de marcha.

La expresión "carga máxima" significa el peso de la carga declarada permisible por la autoridad competente del país donde está matriculado el vehículo.

propuestas a la consideración de las autoridades nacionales encargadas de la expedición de permisos de conducción, o como prácticas cuya adopción se recomienda. Para facilitar la consulta, también se incluyen aquí estas recomendaciones.

Obligatoriedad de poseer permisos de conducción de vehículos automotores

48. El Comité estimó que, para el debido funcionamiento de los reglamentos relativos a la expedición de permisos de conducción, es necesario estipular que la conducción de vehículos automotores por las carreteras es un privilegio concedido por el estado:

"Sólo las personas titulares de un permiso de conducción válido expedido por la autoridad competente estarán autorizadas para conducir un vehículo automotor por las carreteras". Artículo i),

Las disposiciones vigentes en Costa Rica (Art. 6, de la Ley del Tránsito) y en Nicaragua (Art. 10 de la Ley de Vehículos y Tráfico) establecen que es prohibido el manejo de vehículos automotores a personas no inscritas en el Registro de Conductores.

Los reglamentos de El Salvador (Art. 30) y Panamá (Art. 63) estipulan que para manejar vehículos automotores, es necesario obtener previamente un permiso de conducción.

En el reglamento de Honduras también se establece que es obligatorio poseer un permiso para conducir [Artículos 10, 27, inciso p) y 55].

Límites de edad para los conductores de vehículos de las diversas clases

49. Con respecto a la edad mínima admisible para conducir vehículos automotores por las carreteras públicas, las disposiciones recomendadas en el artículo ii) son similares a las que establecen los reglamentos de muchos países:

/"1. La edad mínima

"1. La edad mínima de las personas a las cuales pueda expedirse permisos para conducir vehículos de las clases A, B y C es la de 18 años; sin embargo, no se expedirán permisos para conducir taxímetros ni vehículos muy pesados de la clase C a las personas que tengan menos de 21 años de edad.

2. Se negará el permiso para conducir vehículos de la clase D a las personas que tengan menos de 21 años de edad".

Debido a la creciente proporción de vehículos en relación con la población, las autoridades se encuentran ante la disyuntiva de fijar un límite de edad menor que los 18 años, especialmente para conductores de vehículos de las categorías A y B. En cuanto a la conveniencia de esta medida, el Informe del Comité indica que podría reducirse el límite de edad a los 16 años o menos, siempre que existieran facilidades especiales para el adiestramiento e instrucción de los jóvenes y que se les sometiera a exámenes estrictos (como sucede, por ejemplo, en los Estados Unidos de América). La principal consideración en contra de un límite mínimo de edad menor fué la siguiente: "... el hecho de que si bien una persona puede ser capaz de adquirir, a una edad bastante inferior a los 18 años, la habilidad necesaria para conducir un vehículo automotor, quizá no posea todavía el discernimiento suficiente ni el sentido de responsabilidad indispensable para su propia seguridad y la seguridad de los otros usuarios de la carretera".

Los límites mínimos de edad estipulados por las leyes y reglamentos de los países de la región son aplicables a todas las categorías de vehículos automotores.

1/ El Comité dejó al criterio de las autoridades de los países interesados la clasificación de los diversos tipos de vehículos que se han de considerar como muy pesados.

En Panamá, la edad mínima es 18 años (Artículo 71 y Decreto No. 671, de 13 de septiembre de 1950).

En Costa Rica (Ley del tránsito, Art. 7) y en Nicaragua (Ley de vehículos y tráfico, Art. 10), sólo podrá extenderse permisos para conducir a las personas de 18 años de edad que reúnan condiciones especiales relacionadas con la responsabilidad de los menores. De lo contrario, la edad normal para poder conducir vehículos automotores es de 21 años.

En El Salvador, (Art. 30, inciso b) y en Honduras (Art. 39), el límite mínimo estipulado es de 21 años.

50. Los reglamentos nacionales de algunos países establecen un límite máximo de edad (de 65 a 70 años), pasado el cual los solicitantes no serán considerados aptos para obtener permisos de conducción. El Comité recomendó que no se fijara con carácter general ningún límite de edad máxima, pero que esta cuestión debería formar parte de la fiscalización administrativa de los conductores, mediante un sistema de exámenes frecuentes a los titulares de permisos de conducción (véase el párrafo 61).

Determinación de la aptitud para conducir vehículos automotores

51. La definición de los requisitos uniformes que debe reunir el solicitante para ser considerado apto y competente para conducir se basa en la siguiente disposición del artículo iii):

"Para conceder por primera vez a un nuevo solicitante un permiso de conducción, la autoridad competente deberá cerciorarse de que el solicitante posee la aptitud y pericia necesarias para conducir".

Además, se señala a la atención de las autoridades:

a) La conveniencia de

a) La conveniencia de establecer un cuerpo de examinadores calificados integrado por personas que hayan recibido una formación profesional especializada y que sean a su vez conductores competentes y conozcan perfectamente los requisitos establecidos en sus respectivos países para la expedición de permisos de conducción de vehículos automotores, debiendo estar enterados de los requisitos generales vigentes en otros países sobre esa materia.

b) La importancia de que existan normas uniformes en los exámenes para la expedición de permisos de conducción.

c) La necesidad de ejercer una fiscalización adecuada sobre los examinadores.

Además, se agrega al Informe del Comité una nota sobre las condiciones que deben reunir los examinadores para la expedición de permisos (Anexo 3 al documento E/CN.2/133 - E/CN.2/CONF.2/3) y sobre su formación profesional. Estas condiciones son, en especial, el conocimiento del mecanismo y conservación de los vehículos automotores y de las leyes y reglamentos relativos a la conducción de vehículos automotores. En cuanto a la formación profesional de los examinadores, se señala que ésta puede consistir de un cursillo sobre las funciones de los examinadores, primeros auxilios, estadística y aspectos legales, seguido de trabajos prácticos bajo la dirección de un examinador experimentado. Los reglamentos de todos los países de la región contienen disposiciones concordantes con las arriba citadas y, con excepción de El Salvador, se consigna en ellas quienes han de ser los examinadores (en los reglamentos de Costa Rica, el Artículo 34; de El Salvador, Artículo 30; de Honduras, Artículos 40 y 41; de Nicaragua, Ley de vehículos y tráfico, Artículo 11, y de Panamá, Artículos 73 y 74.

Aptitud mental y física

52. Como ya se ha mencionado en el párrafo 37, las recomendaciones en materia de aptitud mental y física son provisionales, ya que la Organización Mundial de la Salud tiene en estudio la preparación de las recomendaciones definitivas además de otras relativas al mejor método para determinar la aptitud mental y física de los solicitantes de permisos de conducción.

En una recomendación de carácter general destinada a las autoridades responsables de la expedición de permisos de conducción, se recalca lo siguiente:

- a) Que debe procederse con sumo cuidado en la determinación de la aptitud física y mental; y
- b) Que deben tomarse precauciones especiales para impedir la expedición o renovación de permisos a los conductores que no reúnen las condiciones mentales o físicas exigidas, sobre todo cuando se trata de conductores de vehículos públicos para el transporte de pasajeros.

Causas de incapacidad

53. Las disposiciones del reglamento recomendado que se refieren a causas de incapacidad exigen, en términos generales, que el solicitante estará exento de impedimentos físicos o enfermedades, y que no será adicto al alcohol o los narcóticos, lo cual puede constituir un peligro para la conducción del vehículo, tal como lo prescriben los artículos iv), v) y vii):

"No se expedirán permisos de conducción a las personas:

- que padezcan:

- a) enfermedades - como la epilepsia, la parálisis, los trastornos

/cardíacos

cardíacos graves, etc. - que incapaciten al conductor, ya sea de modo permanente o temporal, para dominar su vehículo,

b) trastornos mentales

- que sean alcohólicas o toxicómanas".

"No se expedirán permisos para conducir taxímetros ni vehículos de las clases C y D a las personas que padezcan enfermedades infecciosas graves".

"Los permisos para conducir vehículos de las clases C y D y taxímetros, no se expedirán a las personas físicamente impedidas o que hayan sufrido alguna amputación que les imposibilite dominar el vehículo automotor. No se autorizará el empleo de aparatos ni la adaptación especial del vehículo en los de estas clases".

En los distintos países de la región varían las disposiciones relativas a los impedimentos que causan inhabilitación, enfermedades, etc., pero existe un grado considerable de uniformidad en cuanto a la prohibición de expedir permisos a conductores que podrían constituir un peligro público en la carretera, o a los alcohólicos o toxicómanos.

En el reglamento de Costa Rica (inciso b) del artículo 33), se estipula que no podrán expedirse permisos a los solicitantes si, según el dictamen médico, padecen defectos visuales o de otra naturaleza, o enfermedades que puedan constituir un peligro para ellos mismos, para los pasajeros o para otros usuarios de las carreteras.

/El reglamento

El reglamento de Honduras (Artículo 40) especifica que en ningún caso se extenderá permiso para conducir vehículos a individuos que tengan afición a las bebidas alcohólicas o al uso de drogas heróicas.

En el reglamento de El Salvador, párrafo 2 del inciso b) del Artículo 30, se enumeran las causas de incapacidad. La lista incluye enfermedades contagiosas, enfermedades que pueden manifestarse por síntomas peligrosos (tales como hemorragias, síncope, vértigos), deformaciones físicas o invalidez, que incapaciten al conductor para el manejo de vehículos automotores.

Nicaragua estipula (Ley de vehículos y tráfico, Artículo 26) que no se extenderá licencia para conducir a las personas que sufren de enfermedades físicas o mentales, o que tengan el vicio de la embriaguez, de la morfina u otros semejantes, que puedan afectar el buen uso de las facultades mentales y volitivas.

El reglamento de Panamá (Artículo 71) establece que para obtener un permiso para conducir, el solicitante deberá ser física y mentalmente normal, tener buena vista y oído y ser sobrio y de buenas costumbres.

Personas inválidas o físicamente impedidas

54. En muchos países las personas inválidas o físicamente impedidas están inhabilitadas legalmente para conducir vehículos automotores. Por el contrario, en varios países se han dictado disposiciones por las cuales se extienden permisos especiales en determinados casos de amputación o funcionamiento defectuoso de brazos o piernas. Las recomendaciones del Comité están de acuerdo con estas disposiciones menos restrictivas - artículos vi) y viii) que prescriben:

"Las personas inválidas o físicamente impedidas podrán ser autorizadas a conducir vehículos de las clases A y B, excepto taxímetros, siempre que puedan pasar con resultado satisfactorio una prueba práctica con un equipo apropiado".

"Los permisos de conducción expedidos a las personas físicamente impedidas llevarán una cláusula restrictiva al efecto de que sólo sean válidos cuando el vehículo o el titular del permiso, o ambos, estén provistos de aparatos o dispositivos especiales destinados a compensar la invalidez del conductor".

Los reglamentos de los países de la región no contienen disposiciones específicas que correspondan a las precitadas disposiciones recomendadas, por lo tanto, es útil dar un ejemplo del procedimiento que se seguiría en la aplicación del reglamento propuesto;

Un solicitante que padece una incapacitación física que lo descalificaría para obtener un permiso de conducción, solicita ser sometido a una prueba de aptitud y pericia para conducir un vehículo indicado por él. En caso de que apruebe el examen práctico puede obtener un permiso de conducción. Si el examen indica que es apto para conducir únicamente un vehículo de construcción y diseño especiales, el permiso que se le extienda sólo será válido para ese vehículo. Los permisos se renovarán todos los años, siempre que el titular pueda declarar que su incapacidad no se ha tornado más aguda.

Determinación

Determinación de la aptitud mental y física para conducir vehículos automotores.

55. Los métodos empleados por las autoridades encargadas de extender los permisos de conducción para cerciorarse de la aptitud física de los solicitantes varía considerablemente. En general, el solicitante debe hacer una declaración relativa a su estado mental y físico, por lo menos a una edad determinada. En tales casos, el examinador tiene la obligación de comunicar a la autoridad encargada de expedir los permisos de conducción, si existiera alguna duda acerca de la aptitud del solicitante. Sólo entonces dicha autoridad exigirá un certificado médico o pedirá al interesado se someta a un reconocimiento, el cual será practicado por un médico que ella designe. Aun cuando generalmente no se exigen en primera instancia certificados o reconocimientos médicos de los aspirantes a conductores de automóviles particulares, con frecuencia se exigen para todo conductor profesional, o por lo menos, para los conductores de vehículos públicos de transporte de pasajeros.

Las disposiciones recomendadas expresan estos métodos [Artículos ix) párrafo 2 del artículo x) y artículo xi)] , de la siguiente manera:

"Con respecto a los conductores de vehículos automotores de las clases A y B, excepto taxímetros, la autoridad competente exigirá que el solicitante se someta a un examen médico cuando tenga dudas acerca de la aptitud mental o física del solicitante, así como de su capacidad visual o auditiva".

"Los solicitantes de permisos para conducir vehículos de las clases C y D y taxímetros deberán ser examinados por un médico

/acreditado

acreditado al efecto, y pasar asimismo con resultado satisfactorio una prueba de su capacidad visual y auditiva".

"Los permisos de conducción expedidos a personas que sólo reúnen las condiciones visuales requeridas con la ayuda de lentes, únicamente serán válidos cuando sus titulares lleven puestos los lentes; en dichos permisos figurará una cláusula restrictiva al efecto".

Según los reglamentos de los países de la región, es obligatorio el examen médico o la presentación de un certificado de salud para los conductores de cualquier clase de vehículo automotor. En Costa Rica (Reglamento, Artículo 33) y en Nicaragua (Ley de vehículos y tráfico, Artículo 11), se exige el reconocimiento médico, mientras que en El Salvador (Reglamento, Artículo 30) y en Panamá (Reglamento, Artículo 72), se requiere un certificado médico.

De acuerdo con la disposición recomendada en el artículo ix) del proyectado reglamento, los exámenes de la vista y oído podrán ser efectuados por el examinador en el momento de la prueba de conducción. Por esta razón, el Comité recomendó que las normas mínimas de agudeza visual y auditiva sean indicadas tanto en las instrucciones preparadas para los examinadores, como en el reglamento. La disposición recomendada [párrafo 1 del artículo x)] dice así:

"El solicitante de permiso para conducir vehículos de las clases A y B, excepto taxímetros, deberá poseer una agudeza visual que le permita leer a una distancia de 30 metros una placa de matrícula de vehículo automotor con letras de 10 centímetros de alto,

o a una distancia de 25 yardas, una placa con letras de 3 pulgadas de alto; su campo de visión no deberá ser inferior a 130 grados; deberá ser capaz de oír las señales acústicas ordinarias sin ayuda de un aparato amplificador.^{1/}

"Los solicitantes que sólo vean por un ojo deberán someterse a un examen médico".

Las instrucciones deberán indicar métodos sencillos y prácticos de llevar a cabo la prueba, recalcando que, en caso de duda, el examinador deberá pedir un examen médico. En el examen de la vista, el examinador deberá averiguar además si el solicitante es capaz de distinguir los colores rojo, verde y amarillo; aun cuando el daltonismo no es necesariamente un impedimento para conducir, es importante que el conductor conozca su deficiencia.

Conocimiento de las leyes y reglamentos de circulación

56. Además de lo dispuesto en el artículo xii) del reglamento recomendado:

"Se examinará a los solicitantes a fin de determinar su conocimiento de las leyes y reglamentos de tránsito, así como de las normas de conducta que deben observar en la carretera. Este examen podrá ser oral o por escrito o de ambos modos".

el Comité recomendó que se adoptara en general la práctica de poner a disposición del público, para conocimiento de los conductores de vehículos automotores, manuales de fácil comprensión que contengan las disposiciones más importantes de las leyes y reglamentos de la circulación, así como las normas

^{1/} Esta recomendación se hace teniendo en cuenta el estado actual de la técnica de estos aparatos, y sólo tiene carácter provisional (véase también la Tercera Parte del Informe E/CN.2/133).

de conducta que deben observarse en la carretera. El Comité señaló que en los países en que se han publicado y distribuido manuales de ese género, así como otros medios de educación en materia de seguridad en la circulación, ello ha contribuido a obtener la cooperación y apoyo de los usuarios de las carreteras respecto a las medidas adoptadas por las autoridades encargadas de velar por la seguridad del tránsito.

Las leyes y reglamentos de los países de la región exigen un examen teórico y práctico del conocimiento de los reglamentos de tránsito y código de carreteras. (Reglamento de Costa Rica, Artículo 33, párrafo d; Reglamento de El Salvador, Artículo 30, párrafo C, 2); Reglamento de Honduras, Artículo 41; Ley de vehículos y tráfico de Nicaragua, Artículo 12, párrafo b); y Reglamento de Panamá, Artículo 73).

En todos los países de la región ha existido la práctica por parte de las autoridades, de poner a disposición del público folletos conteniendo el texto completo de las leyes de tránsito y reglamentos de sus respectivos países. Sin embargo, podría estudiarse la posibilidad de preparar una guía simplificada para automovilistas en toda la región, invocando, quizás, la ayuda de la Federación Interamericana de Automóvil Clubs (FIAC, con sede en Buenos Aires, República Argentina). Tal vez fuera posible a la organización emprender la preparación de una guía, basándose en un modelo de Manual Internacional de Seguridad en las Carreteras recientemente publicado por la Organización Mundial de Turismo y Automovilismo (OTA), organismo internacional con sede en Londres, del cual es miembro la FIAC. La FIAC es una organización no gubernamental internacional reconocida como entidad consultiva por

/el Consejo

el Consejo Económico y Social, conjuntamente con los otros miembros de la OTA, que son la Federación Internacional del Automóvil y la Alianza Internacional de Turismo.

Pericia para conducir

57. Los requisitos que debe llenar un examen de conducción se especifican, por lo general, en los reglamentos, aunque en algunos casos sólo se consignan en las instrucciones internas preparadas por la autoridad encargada de extender los permisos de conducción para uso del examinador. La descripción de los exámenes que incluyen los reglamentos varía desde un breve resumen hasta listas detalladas de los requisitos. Las disposiciones recomendadas por el Comité esbozan la prueba de pericia y capacidad en el manejo en forma bastante completa, e incluyen ciertos aspectos de la aptitud del solicitante, tales como la velocidad de sus reacciones y sus limitaciones sensorias o físicas, además de verificar su aptitud mental y emotiva. Estas disposiciones están comprendidas en los artículos xiii) y xiv), que dicen así:

- "1. El solicitante será examinado durante el tiempo suficiente que permita determinar su habilidad para la conducción efectiva del vehículo en condiciones normales de circulación; su pericia para conducir de tal suerte que no constituya un estorbo ni un peligro para la circulación a velocidades que correspondan a la característica de la circulación y de la carretera, y de modo especial, su pericia para efectuar las maniobras siguientes:

/i) poner el

- i) poner el motor en marcha y arrancar correctamente, tanto en línea recta como en ángulo;
- ii) detener el vehículo tanto en condiciones normales (colocándolo en posición correcta) como en casos de urgencia;
- iii) adelantar a otro vehículo, cruzarse con él o cortar la vía de paso de los demás usuarios de la carretera, efectuando para ello las maniobras convenientes;
- iv) doblar correctamente a la derecha y a la izquierda en las intersecciones;
- v) detenerse y arrancar en cuesta arriba (cuando no haya cuesta, el examinador debe asegurarse de que el solicitante comprende cómo, al arrancar en cuesta, debe embragar al mismo tiempo que suelta el freno de mano);
- vi) atravesar conforme a los reglamentos los cruces e intersecciones;
- vii) hacer a su debido tiempo, de una manera clara e inequívoca, con las manos o con señales mecánicas - o si se trata de un inválido, sólo con señales mecánicas - las señas reglamentarias para indicar las maniobras que se propone efectuar;
- viii) atenerse rápidamente a todas las señales de carretera y a las señas hechas por los agentes de la policía de circulación y tener debidamente en cuenta las señas hechas por los demás usuarios de la carretera;

/ix) dar marcha

ix) dar marcha atrás y, al hacerlo, situar el vehículo en un espacio reducido;

x) hacer dar media vuelta al vehículo en carretera de anchura media.

2. El solicitante deberá ser sometido a la prueba a que se hace anteriormente referencia utilizando para ello un vehículo de la clase para la cual se expedirá el permiso; excepción hecha de los vehículos de la clase A, para los cuales se modificará la prueba en carretera a fin de excluir las maniobras que no son aplicables a esta clase de vehículos.

3. Los solicitantes de permisos para conducir vehículos de las clases C y D deberán poseer un conocimiento suficiente del mecanismo esencial de estos vehículos".

"La expedición de permisos de conducción para conductores de vehículos de la clase E se regirá por las mismas condiciones que se exigen de los conductores de vehículos correspondientes a la clase a la cual pertenece el vehículo remolcador".

Los reglamentos en vigencia en los países de la región, con excepción de El Salvador, describen la prueba práctica en términos generales. Los reglamentos de Costa Rica (Artículos 33 y 36) y de Panamá (Artículo 73), estipulan únicamente una prueba de conducción y uso del vehículo automotor; el de Honduras (Artículo 41), establece que se llevará a cabo un examen práctico de conducción para todas las clases de permisos, con un examen del conocimiento del mecanismo del vehículo automotor en el caso de los conductores

/profesionales.

profesionales. En Nicaragua no existen disposiciones especiales a este respecto. El reglamento de El Salvador contiene, en un anexo, una lista detallada del examen teórico y práctico de conducción y uso de vehículos automotores.

El Comité formuló las siguientes recomendaciones con respecto a las normas de pericia para conducir, para su inclusión en las instrucciones internas a los examinadores:

- a) deberá exigirse a los conductores de vehículos de las clases A y B, excepto taxímetros, un grado de pericia razonablemente elevado, aun cuando haya que tener en cuenta que carecen de una larga experiencia.
- b) debe ejercerse sumo cuidado de expedir permisos de conducción únicamente a los conductores competentes y seguros, y que se estimule a los solicitantes a adquirir previamente la mayor experiencia posible.
- c) debe exigirse un grado muy elevado de pericia a los conductores de vehículos de la clase C. Esto puede lograrse:
 - exigiendo que los solicitantes tengan varios años de experiencia previa en la conducción de vehículos automotores,
 - o estableciendo cursillos especiales de formación profesional para los aspirantes a conducir vehículos de esta clase,
 - exigiendo que los solicitantes sean sometidos a una prueba muy rigurosa.

Permisos para conductores principiantes

58. En vista de que los reglamentos estipulan como requisito fundamental para la expedición de permisos para conducir que sólo puedan conducir vehículos automotores en las vías públicas las personas autorizadas para hacerlo por las autoridades competentes, es necesario prever excepciones tratándose de principiantes que están aprendiendo a conducir, a fin de que adquieran la experiencia necesaria en la conducción de vehículos en las condiciones reales del tránsito. Por regla general, tales autorizaciones se conceden únicamente a condición de que el conductor principiante vaya acompañado de una persona o titular de un permiso válido y bajo su dirección, salvo que se trate de una motocicleta. En ciertos países la autorización consiste en un permiso provisional para principiantes, el que generalmente se expide sin previo examen. En algunos países se exige un examen limitado. El Comité prefirió recomendar el sistema de permisos para conductores principiantes a permitir que los principiantes conduzcan por las carreteras públicas sin ninguna clase de permiso, ya que este sistema, si se toman las debidas precauciones, constituye un medio de ejercer la fiscalización administrativa necesaria de los conductores principiantes.

En todos los países de la región centroamericana es obligatoria la obtención de permisos para principiantes (Costa Rica, Ley del Tránsito, Artículo 7; El Salvador, Reglamento, Artículos 33 y 34; Honduras, Reglamento, Artículo 47; Nicaragua, Ley de Vehículos y Tráfico, Artículo 10; y Panamá, Reglamento, Artículo 48). Las condiciones para su expedición son análogas a las propuestas por el Comité.

/Fiscalización

Fiscalización administrativa de los conductores

59. La inclusión de disposiciones relativas a la fiscalización administrativa de los conductores es un acontecimiento reciente en la reglamentación de la expedición de permisos para conducir vehículos automotores. En esencia, ellas estipulan las siguientes disposiciones: a) centralización de la administración encargada de la expedición de permisos; b) renovación periódica de los permisos de conducción; c) revocación obligatoria de los permisos por la autoridad expedidora cuando el titular del permiso comete determinados actos antisociales; d) suspensión discrecional del permiso por la autoridad expedidora cuando los antecedentes del titular justifiquen esta medida; y e) convocación a un nuevo examen si los antecedentes del conductor no son satisfactorios. El Comité recomendó las disposiciones uniformes mínimas en esta materia, relativas a la centralización administrativa, validez de los permisos, limitaciones especiales impuestas a la validez de los permisos y la suspensión o revocación de los mismos.

Fiscalización Central

60. Las disposiciones del reglamento recomendado [Artículo xv), párrafos 1 a 3] son como sigue:

1. La concesión de permisos a los conductores de vehículos automotores, así como la manera de expedirlos, serán uniformes en cuanto al principio y al método y estarán sometidos a una fiscalización central.
2. La autoridad encargada de expedir permisos de conducción aplicará normas uniformes en los exámenes para la

/expedición

expedición de permisos de conducción y fiscalizará de modo conveniente a los examinadores.

3. La autoridad encargada de expedir permisos de conducción llevará registros en forma que resulte fácil su consulta de todos los permisos de conducción expedidos, negados o retirados, de preferencia mediante un registro central".

Además, el Comité recomendó facilitar el intercambio de informaciones relacionadas con los permisos de conducción entre unidades administrativas.

Con referencia a las recomendaciones que anteceden, en Costa Rica (Ley 63, Artículo 7) y en Nicaragua (Ley 228, Artículo 10) se han establecido registros de conductores. No existen disposiciones especiales en las leyes y reglamentos de los demás países de la región sobre la fiscalización centralizada.

Validez de los permisos de conducción

61. El Informe del Comité parecería indicar cierta renuencia a recomendar la renovación periódica de permisos de conducción sin exigir un nuevo examen de los conductores. El Comité sugirió que la validez de los permisos de conducción debiera considerarse en relación con la frecuencia de los exámenes de aptitud del conductor. Señaló la necesidad de practicar un nuevo examen, periódicamente o cuando la necesidad lo imponga, de los conductores física o mentalmente impedidos o que padezcan enfermedades, de los que sufren

/accidentes,

accidentes, o violan las leyes y reglamentos de la circulación o que por cualquier causa tengan más probabilidades que las normales de sufrir accidentes. Las disposiciones pertinentes del reglamento recomendado [Artículo xvi] son como sigue:

1. Los permisos de conducción expedidos a los conductores de vehículos de las clases A y B, excepción hecha de los conductores de taxímetros, después de haber demostrado su aptitud conforme a los artículos iv), vi), x), xii) y xiii), podrán, a reserva de lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del presente artículo, ser válidos sin someter a nuevo examen al conductor ni establecer límite de edad, a menos que se adopten disposiciones para efectuar el examen periódico de los conductores o hasta que tales disposiciones se adopten.
2. Los permisos de conducción expedidos a los conductores de taxímetros y de vehículos de las clases C y D tendrán la validez máxima de cinco años y podrán ser renovados, tras un examen médico que pruebe que el solicitante posee aptitud mental y física para conducir. Podrán establecerse límites más estrictos para la validez de los permisos de esta índole conforme a lo que se dispone en los párrafos 3 y 4 del presente artículo.
3. Al expedir o renovar un permiso de conducción, la autoridad competente podrá imponer un límite preciso a la duración de la validez del permiso, cuando del examen de aptitud física y mental resulte que el solicitante padece una enfermedad o invalidez de la cual sea lógico esperar que se agrave progresivamente.
4. La autoridad

4. La autoridad encargada de expedir permisos podrá, cuando lo juzgue necesario, convocar al titular de un permiso de conducción para que se someta a un nuevo examen médico de su aptitud física y mental o de su pericia en conducir; según sea el resultado de este examen, la autoridad competente podrá renovar el permiso, restringir su uso o la duración de su validez, suspenderlo o cancelarlo, conforme lo requiera el estado del solicitante".

Con respecto a los reglamentos en vigencia en los países de la región, cabe señalar que en Costa Rica (Reglamento, Artículo 38) y El Salvador (Reglamento, Artículo 36), todas las clases de permisos de conducción son válidas por un año, a menos que sean renovados. En Honduras (Reglamento, Artículos 43 y 44) y Nicaragua (Ley de vehículos y tráfico, Artículo 16), los permisos se expiden por tiempo indefinido, es decir, son válidos hasta que sean suspendidos o revocados. En Panamá (Reglamento, Artículo 80) sucede lo mismo en cuanto a todas las clases de permisos, menos los permisos para conducir vehículos de transporte comercial de pasajeros o mercaderías, los que son válidos por un año a contar de la fecha de su expedición o renovación.

En el reglamento de El Salvador (Artículo 37) existe una disposición relativa al nuevo examen de conductores con respecto a la renovación de los permisos de conducción, que exige la presentación de un certificado médico.

/Suspensión o

Suspensión o revocación de los permisos

62. Las medidas disciplinarias que podrán tomarse contra los titulares de permisos de conducción cuando las condiciones lo justifiquen son la suspensión o revocación de los permisos. Por suspensión se entiende el retiro temporario de un permiso; el período de suspensión podrá variar desde un mes, por ejemplo, hasta determinado número de años. La revocación es la terminación de la validez del permiso. Podrá también darse una disposición complementaria por la que se estipula cierto período de tiempo durante el cual un conductor no podrá solicitar un nuevo permiso.

Las recomendaciones del Comité en esta materia no determinan si serán las autoridades policiales o las encargadas de extender los permisos de conducción las que estarán autorizadas a suspender o revocar un permiso, o si sólo podrán tomarse estas medidas por orden judicial. Sin embargo, en la recomendación queda implícito que deben existir medidas tanto discrecionales como obligatorias en lo que a suspensiones y revocaciones se refiere. En el primer caso, se declararían las razones que justifiquen la suspensión o revocación de permisos a discreción de la autoridad, mientras que en el segundo, se especificarían los motivos por los cuales es obligatoria la suspensión o revocación por la autoridad. El Comité indicó que la suspensión o revocación debiera ser obligatoria cuando por infracciones graves a las leyes y reglamentos de la circulación se compruebe que el titular del permiso constituye un posible peligro para los usuarios de la carretera en el Artículo xvii):

/"Se suspenderá

"Se suspenderá o revocará la validez del permiso de conducción, cuando graves infracciones a las leyes y reglamentos de la circulación, prueben que el titular del permiso constituye un posible peligro para los usuarios de la carretera".

Los reglamentos de El Salvador (Artículos 134 a 143) y Panamá (Decreto No. 311 del 30 de enero de 1942, artículos 11 y 12, que modifican los artículos 155 y 156 del Reglamento del Tránsito, Decreto No. 159 de 1941), contienen amplias disposiciones de índole discrecional y obligatoria, relativas a las suspensiones y a la terminación de las suspensiones.

Nicaragua (Ley de Vehículos y Tráfico, artículos 22 a 26), tiene un sistema de cancelación obligatoria de permisos de conducción por la autoridad encargada de extender dichos permisos; las causas que justifiquen tal medida se consignan en los artículos citados.

En Costa Rica, la autoridad encargada de expedir los permisos de conducción está obligada a suspender los permisos de conductores a quienes se presume responsables de un serio accidente. También podrán ser suspendidos o cancelados por el juez (Ley 63, artículos 26 y 27).

63. La precedente comparación entre las recomendaciones formuladas por el Comité de Expertos y las leyes y reglamentos vigentes en los países de la región, demuestra una falta de uniformidad en las normas aplicadas en la expedición de permisos para conducir. Esto, a su vez, crea dificultades en el establecimiento de un sistema de reconocimiento recíproco de los permisos nacionales de conducción en la región, dando lugar a críticas acerca del

/sistema

sistema por parte de algunas de las autoridades encargadas de la expedición de permisos. Por lo tanto, es comprensible que en las condiciones actuales, no se reconozcan recíprocamente los permisos para conducir vehículos pesados de transporte de pasajeros o mercaderías. La falta de estas facilidades agrega un obstáculo más a la evolución de los servicios de transporte internacional por carretera. Parecería que si las autoridades competentes tomaran medidas conjuntas para mejorar esta situación y promulgaran leyes y reglamentos uniformes de probada eficacia en materia de seguridad en el tránsito, se haría una contribución real a la solución del problema. No cabe duda de que la mejor forma de realizar este trabajo sería mediante consultas directas en reuniones efectuadas con tal propósito. Los gobiernos podrían considerar la posibilidad de organizar un seminario de especialistas de los países de la región, que tendrían la misión de preparar un proyecto de revisión de las leyes y reglamentos relativos a la expedición de permisos de conducción, el cual sería sometido a la aprobación de los Poderes Legislativos de los respectivos países. En caso de que tengan éxito las medidas conjuntas en materia de expedición de permisos de conducción, se crearía un precedente favorable a la aplicación de las recomendaciones formuladas en el Informe de la Misión con respecto a la revisión de los códigos de carretera y leyes sobre circulación de vehículos automotores (Recomendación XCV), problema que, a juicio de la Misión, es común a todos los países de América Central. Por lo tanto, sería conveniente buscar los medios para que los organismos participantes compartan esta responsabilidad, emprendiendo quizás un estudio conjunto de las normas y prácticas modernas aplicadas en sus propios países y en otros países vecinos.

Sección II

REQUISITOS ADUANEROS APLICABLES

AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

THE UNIVERSITY OF CHICAGO
DIVISION OF THE PHYSICAL SCIENCES
DEPARTMENT OF CHEMISTRY
5708 SOUTH CAMPUS DRIVE
CHICAGO, ILLINOIS 60637

Sección II

REQUISITOS ADUANEROS APLICABLES AL TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA

1. Recomendaciones sobre formalidades aduaneras que figuran en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano".

1. En el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano" (E/CN.12/356-ST/TAA/Ser.C/8) hay una sección (capítulo II de la Parte II) que versa sobre los obstáculos administrativos que se oponen al movimiento de personas, vehículos y mercancías que deben eliminarse, pues restringen el desarrollo e incremento del tráfico internacional por carretera en el Istmo Centroamericano. En cuanto a las formalidades aduaneras en el tráfico internacional por carretera, en el informe se examinan las siguientes cuestiones: facilidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares, simplificación de los trámites aduaneros para que crucen las fronteras, las mercancías, los vehículos comerciales y autobuses, aplicación de trámites aduaneros que permita inspeccionar con rapidez las mercancías transportadas por carretera y cuestiones relacionadas con el funcionamiento de los puestos aduaneros fronterizos de los países que tienen fronteras comunes. El examen de estas cuestiones sirvió para formular recomendaciones concretas, según se indica en los párrafos siguientes.

/Facilidades

Facilidades aduaneras para los vehículos automotores

2. El informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano", preparado por la Misión Mixta de Asistencia Técnica, señala que es conveniente tratar de lograr la uniformidad en las prácticas observadas en los países de la región para la importación temporal de vehículos automotores; conceder facilidades especiales para los vehículos matriculados en América Central; hacer distinciones entre los coches de pasajeros, los autobuses o los vehículos comerciales y, del mismo modo, establecer la distinción entre el servicio regular de transporte y los cruces eventuales de la frontera.

3. El informe de la Misión se refería a las soluciones logradas en Europa, donde existían problemas análogos, bajo los auspicios de la Comisión Económica para Europa, mediante el acuerdo que dispone la aplicación provisional de los proyectos de Convenciones Aduaneras Internacionales sobre el Turismo, sobre Vehículos Comerciales de Carretera y sobre el Transporte Internacional de Mercaderías por Carretera, concertado en Ginebra el 16 de junio de 1949. También se ocupaba de los preparativos hechos en aquel entonces para convocar la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Automotores Particulares de Carretera y para el Turismo.

4. En relación con los vehículos automotores particulares, la Misión opinó que los países del Istmo Centroamericano quizá estuviesen en condiciones de concederse muchas más facilidades que cuando se trata de acuerdos relativos al mundo entero o a Europa.

/La Misión

La Misión se pronunció en favor de la solución más sencilla posible, es decir, la concesión del libre tránsito para todos los vehículos por el territorio de los Estados del Istmo Centroamericano sin ninguna documentación. Sin embargo, creía que las autoridades aduaneras podrían oponer objeciones a este procedimiento por el temor a que se cometiesen abusos. Así, pues, la Misión propuso [en el inciso a) de la recomendación XIV] que se introdujera un documento uniforme y temporal de importación análogo al tríptico tan difundido en Europa y en otras regiones del mundo, pero con un formato aún más sencillo, si era posible:

"Que los Gobiernos consideren conjuntamente las medidas que podrían tomar respecto a la simplificación de los trámites aduanales para los automóviles particulares de pasajeros que transiten en la región y sean propiedad de personas residentes en ella, y establezcan, en su caso, una tarjeta aduanal uniforme, respaldada por una garantía financiera".

5. Respecto de los vehículos comerciales y autobuses, la Misión observó que dichos vehículos suelen prestar servicios regulares y que deberían reducirse a un mínimo las dilaciones en la frontera. Además, le pareció que como tiene que crearse una placa centroamericana especial de matrícula para los vehículos que se dedican al transporte entre los países de la región, esa placa debería ser reconocida por las autoridades aduaneras. La propuesta de la Misión [en el inciso b) de la Recomendación XIV] fué la siguiente:

/"Que consideren

"Que consideren asimismo las medidas que podrían tomarse respecto a trámites aduanales más sencillos para los vehículos comerciales que operen en la región y cuyos propietarios residan en ella, y adopten algún medio de identificación regional que consista de preferencia en una placa centroamericana".

Transporte de mercancías

6. La Misión comprobó que los prolongados retrasos que originaban la minuciosa inspección aduanera obligatoria en la frontera perjudican los cos-tos y el rendimiento de los servicios internacionales de transporte de mercancías. La Misión opinó que este problema podría resolverse de la misma forma que se adoptó en Europa en virtud del mencionado Acuerdo aduanero de 1949. Este Acuerdo se aplica al transporte de mercancías por carretera a través de una o más fronteras entre un puesto de aduanas de salida de un Estado Contratante y otra de destino de otro Estado Contratante o del mismo Estado, sin que se modifique la situación ni las condiciones de la carga. Las mercancías transportadas por carretera en vehículos sellados o containers están excep-tuadas del examen aduanero y del pago o depósito de aranceles en el puesto fronterizo. El proyecto de convención sólo se aplica a las empresas de transporte que: a) cumplen las leyes y reglamentos aduaneros de su propio país y de los países a través de los cuales acarrear las mercancías; b) uti-lizan vehículos y containers que han sido aprobados de antemano en virtud de las cláusulas del proyecto, y c) están garantizadas por un fiador aprobado

/por las

por las autoridades aduaneras de su propio país. Para el transporte de las mercancías se necesita un documento uniforme que es una "libreta de importación temporal". El itinerario que debe seguir cada empresa de transporte está sujeto a la aprobación en cada territorio del puesto aduanero de entrada, que concederá un lapso de tiempo razonable para realizar el viaje; todos los estados se comprometen a abstenerse de hacer discriminaciones entre las mercancías transportadas en vehículos o containers de matrícula nacional y las transportadas en vehículos o containers de otros Estados; las autoridades aduaneras pueden ordenar que un vehículo sea escoltado a expensas de la empresa de transportes. Por lo tanto, la Misión recomendó (en la Recomendación XV) lo siguiente:

"Que los gobiernos consideren conjuntamente los métodos necesarios para reducir en las fronteras los trámites aduaneros para mercancías transportadas en camiones, y que para este fin se estudie la posibilidad de alcanzar un acuerdo sobre el empleo de vehículos sellados, u otras medidas semejantes, que permitan el paso rápido de mercancías transportadas en vehículos carreteros a través de las inspecciones fronterizas aduanales".

Oficinas y puestos aduaneros fronterizos

7. La Misión hizo resaltar la conveniencia de que en general el control y las formalidades de paso por la frontera se realicen con rapidez y sencillez. También señaló en el informe, atribuyéndole una importancia especial (sobre todo para los servicios de pasajeros), que las formalidades

/fronterizas,

fronterizas, incluida la inspección de aduana, necesarias para salir de un país y entrar en otro vecino se efectúen simultáneamente o en inmediata sucesión. De ser posible, la inspección debiera realizarse en un puesto fronterizo único donde se encontrarían las oficinas de ambos países. La propuesta sobre esta cuestión que aparecen en el inciso b) de la recomendación XIII⁷ era la siguiente:

"Que los gobiernos centroamericanos consideraran asimismo la posibilidad de facilitar los trámites fronterizos, mediante convenios uniformes respecto a las horas de trabajo de los puestos en la frontera, y de realizar todos los trámites en una sola oficina en la que las autoridades de uno y otro país puedan cumplir sus deberes".

2. Preparación de convenciones aduaneras por las Naciones Unidas para la importación temporal de vehículos automotores y para el turismo.

8. En el informe de la Misión se señalan a la atención las actividades de las Naciones Unidas en el establecimiento de facilidades uniformes para la importación temporal de vehículos automotores, y los preparativos para la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Automotores particulares de Carretera y para el Turismo. Esta Conferencia se celebró en la Sede de las Naciones Unidas, Nueva York, del 11 de mayo al 4 de junio de 1954, y se convocó en cumplimiento de la resolución 468 F (XV) del Consejo Económico y Social, aprobada en abril de 1953, "con miras a la conclusión de dos convenciones mundiales sobre formalidades aduaneras, a saber: i) una referente a la importación temporal de vehículos

de vehículos automotores de turismo para el transporte de pasajeros y el equipo de tales vehículos; y ii) otra referente al turismo (es decir, los efectos personales de los turistas que viajen por cualquier medio de transporte)".

9. La convocatoria de la Conferencia fué resultado del análisis continuo que dentro de la estructura de las Naciones Unidas efectuaron la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Consejo, el propio Consejo y el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa (CEE) de los problemas que se enumeran en la descripción de las funciones de la Conferencia. En su tercer período de sesiones, celebrado en marzo de 1949, la Comisión de Transportes y Comunicaciones examinó un informe del Secretario General (documento E/CN.2/54 "International Road Transport Further Problems and Developments") en el que se resumía la evolución antes y después de la guerra del transporte internacional por carretera, incluidas las formalidades aduaneras. Con respecto a estas últimas, describía en particular las actividades del Comité de Transportes Interiores de la CEE, que había preparado tres proyectos de convención aduanera internacional sobre turismo, vehículos comerciales de carretera y transporte internacional de mercaderías por carretera. El mismo informe se presentó a la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el transporte por carretera y transporte por vehículos automotores, que se celebró en Ginebra de agosto a septiembre de 1949 y que concluyó entre otras cosas la Convención sobre la Circulación por Carreteras. Se observará que el artículo 3 de esta Convención, que entró en vigor el 26 de marzo de 1952, contiene algunas disposiciones generales acerca de las formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos automotores.

10. Al examinar el problema en su quinto período de sesiones, celebrado en 1951, la Comisión de Transporte y Comunicaciones llegó a la conclusión de que la cuestión de las formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares debía enfocarse con carácter mundial, mientras que las medidas relativas a las formalidades aduaneras para la admisión de vehículos comerciales de carretera y la importación de mercancías por las empresas de transporte de carreteras tenían que decidirse por regiones. En virtud de este criterio, las dos últimas cuestiones no se incluyeron en las funciones de la Conferencia.

11. A la Conferencia asistieron representantes de 47 Gobiernos, observadores de otros ocho y observadores de 12 organizaciones internacionales interesadas, entre las que se hallaba la Organización de los Estados Americanos. La Conferencia preparó y abrió para la firma los tres instrumentos siguientes

a) Convención sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo

(Documento E/CONF.16/20). Esta convención, que se compone de 25 artículos, prevé la importación en franquicia temporal de los efectos personales de los turistas, así como la de las provisiones que necesiten para el viaje. Además prevé la importación gratuita en tránsito de recuerdos de viaje cuyo valor total no exceda del equivalente de 50 dólares (EE.UU.) y la exportación gratuita de estos recuerdos comprados en el país de exportación y cuyo valor total no exceda del equivalente de 100 dólares (EE.UU.). La Convención fue firmada por 32 Estados.

/b) Protocolo

b) Protocolo Adicional a la Convención sobre Facilidades Aduaneras para el Turismo, relativo a la importación de documentos y de Material de Propaganda Turística (documento E/CONF.16/21)

El Protocolo se compone de 19 artículos y un anexo, y prevé la libre importación de documentos y material de propaganda del turismo. El Protocolo fué firmado por 25 Estados.

c) Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera (documento E/CONF.16/22).

Esta Convención se compone de 42 artículos, que se dividen en 9 capítulos de la forma siguiente: Capítulo I, Definiciones; Capítulo II, Importación sin requerir el pago de derechos y gravámenes de importación y sin aplicar las prohibiciones y restricciones relativas a la importación; Capítulo III, Expedición de títulos de importación temporal; Capítulo IV, Indicaciones que deben consignarse en los títulos de importación temporal; Capítulo V, Condiciones de la importación temporal; Capítulo VI, Prórroga de la validez y renovación de los títulos de importación temporal; Capítulo VII, Regularización de los títulos de importación temporal; Capítulo VIII, Disposiciones varias; Capítulo IX, Cláusulas finales. Además, hay cinco anexos técnicos relativos a los modelos de impresos para los diversos tipos de documentos de importación que deben utilizar los Estados Contratantes.

La Convención fué firmada por 32 Estados.

/Cada Convención

Cada Convención entrará en vigor cuando la ratifiquen o se adhieran a ella 15 Estados y el Protocolo Adicional entrará en vigor después de haberse producido cinco ratificaciones o adhesiones.

12. La Conferencia aprobó además un Acta Final (documento E/CONF.16/19) en donde constan las decisiones tomadas y diversas recomendaciones. En particular, se recomienda que los Estados Contratantes simplifiquen los procedimientos para la aplicación de los instrumentos adoptados y que acepten el principio de que los términos de dichos instrumentos establecen facilidades mínimas que, de ser posible, deberán esforzarse en ampliar.

Además, recomienda que todo Estado Contratante que permita la entrada y explotación de vehículos comerciales de carretera para el transporte de turistas, utilice para dichos vehículos los modelos de documentos que figuran en los anexos de la Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Temporales de Carretera. El Acta Final fue firmada por 43 Estados.

13. En su 18o. período de sesiones, celebrado de junio a agosto de 1954, se presentó al Consejo Económico y Social un informe del Secretario General en el que se resumían los resultados de la Conferencia. Después de examinarlo, el Consejo aprobó la resolución 537 B (XVIII), tomó nota con satisfacción de los resultados obtenidos por dicha Conferencia y expresó la esperanza de que los instrumentos entrarían próximamente en vigor una vez ratificados por el número de gobiernos exigido.

14. Entre los firmantes de esos instrumentos figuran los siguientes gobiernos del Istmo Centroamericano:

/Costa Rica

Costa Rica

Guatemala (excepto el Protocolo Adicional)

Honduras, y

Panamá

Principalmente, la aceptación de la Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera por los países de la región, prevista en el informe de la Misión, puede considerarse como un paso muy satisfactorio hacia la posibilidad de conceder mayores facilidades en escala regional.

3. Reglamentos y prácticas actuales

Costa Rica

15. Se permite la importación temporal, sin depósito de derechos ni garantías, de automóviles particulares o de vehículos comerciales de matrícula extranjera que entren en el territorio nacional, a condición de que en el puesto fronterizo se expida una notificación temporal, que debe registrarse en las oficinas de las autoridades de policía encargadas del tráfico. Sin embargo, este procedimiento se aplica a los vehículos que llegan por carretera, y no a los que hayan sido transportados por vía marítima. El período de exención está relacionado con la validez de la licencia provisional de conducir del propietario o tenedor del vehículo y del certificado de matrícula del mismo. La policía expide ambos documentos para un período inicial de 30 días, que puede prorrogarse a 60 y luego a 90. Transcurrido este último plazo, es obligatorio adquirir la matrícula nacional y pagar los derechos aduaneros.

/La exención

La exención no es válida para salidas o reentradas sucesivas.

El Salvador

16. Existen grandes facilidades para la importación temporal de toda clase de vehículos automotores de matrícula extranjera, tanto privadas como comerciales, en virtud de una instrucción interna de la Dirección General de Aduanas. Los vehículos importados temporalmente están amparados por un certificado de aduanas con una validez inicial de 15 días, que pueden prorrogar las autoridades aduaneras a petición del interesado por otros 45 días. También es posible prorrogarlo de nuevo, a discreción de las autoridades de policía. El documento se expide por triplicado, siendo un ejemplar para la oficina aduanera del punto de entrada, otro para la oficina del lugar de salida, y el tercero para el usuario del vehículo.

Para los vehículos comerciales (camiones y autobuses), el documento puede hacerse "permanente", es decir, válido hasta para un año, que deberá coincidir con el período de validez de la placa de matrícula del vehículo. Durante este período se permitirán salidas y reentradas provisionales. Sin embargo, no se hará constar ninguna de éstas en el certificado, aunque figurarán en un registro que lleva la oficina aduanera.

Este régimen sólo es aplicable a los vehículos que entran en el país por carretera. También se aplica a los vehículos que llegan por carretera para su importación con carácter definitivo, a condición de que esos vehículos se presenten a las autoridades de aduanas en un plazo de cinco días para establecer los derechos de importación.

/No se usa el

No se usa el sistema del transporte internacional de mercancías bajo el sello de la aduana. Se pueden transportar mercancías en tránsito pagando provisionalmente los derechos correspondientes o haciéndolas acompañar de un funcionario de aduanas.

Guatemala

17. La importación temporal de vehículos automotores matriculados en el extranjero se rige por las disposiciones del decreto presidencial del 11 de diciembre de 1951. Se permite la entrada gratuita a los vehículos de turistas extranjeros durante un período de 210 días o más, si lo aprueba la autoridad competente. No existe ningún documento especial, y las autoridades aduaneras utilizan el impreso previsto para las mercancías en tránsito. Además, el puesto aduanero de entrada envía un informe a la Dirección General de Aduanas con la descripción del vehículo y los datos pertinentes sobre el propietario o conductor de él.

En virtud de las disposiciones dictadas por las autoridades aduaneras, las mercancías en tránsito pueden transportarse por carretera a condición de que se depositen sus derechos, una garantía o una fianza.

Honduras

18. En la actualidad no se perciben derechos de aduanas sobre los vehículos automotores importados. Por lo tanto, los puestos de aduanas no registran de ninguna forma la entrada y salida de vehículos automotores utilizados en el transporte por carretera, bien sean de matrícula extranjera o nacional. No existen formalidades aduaneras para la importación temporal de vehículos automotores.

Los trámites aduaneros que se aplican al transporte internacional por carretera son análogos a los que rigen para el transporte marítimo. Al importar las mercancías, se admite la fianza que garantiza el pago de los derechos. Para el transporte de mercancías en tránsito de Nicaragua a El Salvador o viceversa, se estipula que dichas mercancías se registrarán en el puesto aduanero de entrada. Las aduanas exigen la presentación de la hoja de consignación, conjuntamente con el certificado de origen, firmada por las autoridades aduaneras de Nicaragua o El Salvador, según los casos, o certificada por el Cónsul de Honduras.

Nicaragua

19. El Decreto Ejecutivo No. 18 de 1954 estipula los requisitos aduaneros que se exigen en la actualidad para el transporte por carretera. Entre ellos figuran las disposiciones para la importación temporal de vehículos automotores matriculados en el extranjero. Las autoridades aduaneras están autorizadas para admitir dichos vehículos sin depósito de derechos ni otras garantías del pago de esos derechos. En la actualidad, esas autoridades permiten la importación temporal de vehículos automotores mediante un permiso expedido por ellas. Tratándose de vehículos comerciales, se concede la importación temporal sin derechos a condición de que la registre la policía del tráfico. La entrada temporal de vehículos automotores comerciales matriculados en El Salvador está exenta de tal inscripción en la policía del tráfico, de conformidad con las disposiciones del acuerdo sobre libertad de comercio vigente entre Nicaragua y El Salvador.

/Panamá

Panamá

20. Se concede a los turistas extranjeros la importación temporal de automóviles de propiedad privada sin pago de derechos durante un período de 90 días, en virtud del decreto número 88 de 1930. Hay que obtener un permiso especial de circulación, que ha de presentarse a las autoridades portuarias antes de que el automóvil pueda descargarse del barco.

En su decreto número 270 de 1950, Panamá aceptó el sistema de libertas de paso por la aduana expedidas por la Federación Interamericana de Automóvil Clubs.

21. Los reglamentos y prácticas en vigor en los países del Istmo Centroamericano pueden compararse con los de otros países de la América del Norte. En particular, las soluciones liberales adoptadas para la importación temporal por los turistas de vehículos automotores que han aprobado algunos países, han despertado el interés de las autoridades competentes de los países del Istmo. Esto se aplica sobre todo a los reglamentos vigentes en el Canadá, Cuba, los Estados Unidos de América y México, que, por lo tanto, se resumen a continuación.

Canadá

22. Las autoridades aduaneras del Canadá permiten que las personas residentes en el extranjero importen temporalmente vehículos automotores no comerciales sin fianza ni ninguna otra garantía financiera de pago de derechos y gravámenes. El vehículo se admite amparado por un permiso, que es válido para seis meses. Los remolques no necesitan un permiso separado. El conductor que no sea propietario de un vehículo debe demostrar ante las aduanas que está autorizado para entrar ese vehículo en el Canadá.

Cuba

23. Según la legislación cubana, la importación temporal de automóviles, remolques y motocicletas está exenta del pago de derechos de importación o de otra índole, sin que sea necesaria ninguna garantía. Se concede para un lapso de 100 días a los turistas que se comprometen a sacar el vehículo del país dentro de tal lapso. Si un turista no cumple el compromiso, tiene que pagar los derechos y demás gravámenes que normalmente se imponen a un vehículo importado.

México

24. La legislación aduanera mexicana concede a los turistas extranjeros grandes facilidades para importar temporalmente sus vehículos automotores; en virtud del artículo 368 del Reglamento de Aduanas, pueden importar vehículos con carácter temporal durante un período de seis meses, sin prestar ninguna garantía para el pago de derechos. La admisión se autoriza mediante un permiso expedido por las aduanas. La validez de este permiso puede prorrogarse a petición del interesado. El único requisito necesario para lograr tal prórroga es que la persona interesada demuestre con sus documentos de viaje que es un turista genuino.

Estados Unidos de América

25. Las personas que visitan los Estados Unidos pueden importar temporalmente sus vehículos automotores sin ningún gravamen ni depósito de ninguna garantía, con tal de que los entren para su uso personal y no con fines comerciales. La admisión que es válida para todo el período de permanencia de la persona importadora del vehículo, se autoriza haciendo en las aduanas en

/el momento de

el momento de desembarcar, una exposición por escrito en forma de declaración jurada. No se expide ningún documento especial de las aduanas para el vehículo importado con carácter temporal.

4. Algunos acontecimientos recientes en Europa

26. Es interesante señalar que mientras el informe se refiere a las soluciones para simplificar las formalidades aduaneras para el paso de vehículos automotores por las fronteras que ha ideado la Comisión Económica para Europa, una organización regional de ese continente, el Consejo de Europa ha preparado algunas recomendaciones en esta materia inspiradas en los sistemas más liberales, por las que se exime del requisito de proporcionar garantías para el pago de los derechos de importación y de los impuestos cuando se trata de vehículos automotores particulares importados con carácter temporal, que ya estén en vigor entre los países escandinavos y en algunas naciones del hemisferio occidental.

En su sexto período ordinario de sesiones, celebrado en mayo de 1954, la Asamblea Consultiva del Consejo propuso a los Estados Miembros, entre otras cosas, las siguientes recomendaciones: ^{2/} i) deberían abolir el requisito que hoy existe de la garantía financiera y ii) deberían adoptar como objetivo final, que se tratará de alcanzar lo antes posible, la supresión total

- ^{1/} El Consejo de Europa es una organización intergubernamental constituida por 14 países, que tiene su sede en Estrasburgo (Francia).
^{2/} Recomendación 59 del 24 de mayo de 1954; también documento 240, Informe de la Comisión de Asuntos Jurídicos y Administrativos.

de los documentos aduaneros cuando se trate de vehículos automotores de propiedad privada importados temporalmente por turistas de otros Estados Miembros, así como la limitación de las formalidades fronterizas en los puestos aduaneros a la comprobación ocasional de la matrícula nacional del vehículo automotor y del permiso nacional de conducir del conductor, que en lo posible sólo se efectuará en el punto de entrada en el territorio de un Estado Miembro y iii) mientras tanto, que se adopte un documento temporal de importación para el que no se necesite una garantía financiera, el cual será expedido gratuitamente por las oficinas de aduanas, las organizaciones automovilísticas y los puestos fronterizos, siendo valedero para uno o varios viajes y para un mínimo de tres meses, prorrogables hasta un año.

5. Unificación y simplificación de las formalidades aduaneras en la región

27. En general, los reglamentos y prácticas que en la actualidad aplican las autoridades aduaneras de los países de la región pueden considerarse como base adecuada para aplicar las recomendaciones que contiene el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano", que se mencionan en los párrafos anteriores, sobre las formalidades aduaneras para los vehículos. Es importante indicar un factor que no se cita en el Informe, a saber, que los países del Istmo Centroamericano ya han introducido unilateralmente algunos sistemas que permiten importar temporal y gratuitamente los automóviles propiedad de particulares. En la mayoría de los casos sólo se pide al tenedor que se comprometa por escrito ante las autoridades aduaneras a reexportar el vehículo en el período previsto. En algunos casos, también puede concederse esta facilidad a los vehículos comerciales. A este respecto, las

/facilidades

facilidades otorgadas van aún más lejos que las recomendaciones del informe. En cambio, las formas del compromiso, las condiciones en que se puede conceder la importación temporal gratuita y el período para el que se puede conceder varían de un país a otro. En tales condiciones, la acción conjunta de los gobiernos de la región que se recomienda en el informe para simplificar las formalidades aduaneras de los coches propiedad de particulares y de los vehículos comerciales puede consistir muy bien en redactar un protocolo regional adicional a la Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera de 1954, o un acuerdo regional basado sobre aquella que cree un sistema uniforme de importación temporal gratuita. Al presente documento se acompaña un anteproyecto de ese protocolo acuerdo, en el cual se prevé un documento aduanero uniforme, un período de admisión gratuita y las condiciones que deben satisfacerse para obtenerlo. Esta cuestión se trató en los párrafos 23 y siguientes.

28. En la actualidad no se sigue la práctica de transportar mercancías por carretera en un vehículo sellado, ni siquiera para el comercio en tránsito. No obstante, hay que señalar que por lo menos algunos países de la región autorizan en sus reglamentos este género de transporte. Muchos nuevos caminos de conexión internacional que actualmente están construyéndose en Centroamérica tendrán uso internacional para algunos puertos en un futuro no muy lejano, y por consiguiente el transporte bajo sellos de aduana vendrá a ser de mucha importancia. Para estimular el interés en la cuestión, quizá convenga señalar a la atención de las autoridades competentes y de las organizaciones interesadas las recomendaciones pertinentes del informe, que se

/resumen en

resumen en el párrafo 6 de este documento. También se les pueden remitir las disposiciones del proyecto europeo de Convención aduanera internacional sobre el Transporte Internacional de Mercaderías por carretera.^{1/} Quizá resultase útil preparar un acuerdo para el transporte de mercancías en vehículos sellados tan pronto como se haya llegado al acuerdo sobre la importación temporal de vehículos. Este podría examinarse en unión de las medidas que pudieran tomarse para la utilización mancomunada de los puertos de la región (véase la Recomendación XXIII del capítulo III de la Parte II del informe). Teniendo presente que se espera que los acuerdos sobre libertad de comercio e integración económica se vayan ampliando, quizá pudiera señalarse que aunque la introducción de los transportes bajo el sello de la Aduana, resultara especialmente útil, por ejemplo, para distribuir desde un puerto o aeropuerto de la región mercancías importadas de otras zonas, no se precisará para la mayoría de las mercaderías procedentes de los países del Istmo Centroamericano.

29. En cuanto a las recomendaciones que contiene el informe sobre el funcionamiento de los puestos y oficinas de aduana en las fronteras, deberá ser posible incluirlas en el proyecto de acuerdo sobre importación temporal de vehículos automotores, de forma análoga a la adoptada en la Convención de 1949 sobre la circulación por carretera y en la Convención de Aduanas concertada en 1954. La Convención de 1949 sobre el tráfico por carretera contiene la siguiente cláusula en el párrafo 3 de su artículo 3:

^{1/} No se reproduce el texto del proyecto de convención, porque figura en: Publicación de las Naciones Unidas, No. de venta 1950. VIII. 1.

"Para facilitar el cumplimiento de los requisitos previstos en la presente Convención, los Estados Contratantes se esforzarán por hacer coincidir las horas de funcionamiento de las oficinas y los puestos de aduanas que se correspondan en la misma carretera internacional".

De modo análogo, el artículo 30 de la Convención de 1954 sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera estipula que:

"Para facilitar el cumplimiento de los trámites aduaneros, los Estados Contratantes vecinos procurarán emplazar sus respectivos puestos aduaneros lo más próximos posibles y que funcionen a las mismas horas".

Sin embargo, en el Istmo Centroamericano, el establecimiento de oficinas de aduanas que se ocupen del tránsito de vehículos automotores está más íntimamente relacionada en el momento actual con las actividades para seguir desarrollando la red regional de carreteras que con la redacción de un acuerdo para importar vehículos automotores con carácter temporal. El funcionamiento de las oficinas de aduana también se relaciona con las diversas medidas para fomentar la integración económica de la región.

En consecuencia, podrían tenerse en cuenta otras consideraciones, en vez de las que hacen que se tienda a situar los puestos aduaneros en las proximidades de las fronteras nacionales. Quizá fuese posible recurrir a otros métodos, en virtud de los cuales no fuera preciso que la admisión de los vehículos automotores tuviera lugar por un puesto aduanero fronterizo,

/sino que

sino que pudiera efectuarse por una oficina más conveniente para el destino del vehículo. Se sugiere que cuando los expertos examinen cuáles son las autoridades que han de intervenir en la redacción del proyecto de acuerdo sobre la importación temporal de vehículos automotores, se dé oportunidad para celebrar consultas sobre estas cuestiones.

6. Notas explicativas sobre el proyecto provisional de acuerdo aduanero para la importación temporal de vehículos automotores de carretera.

30. En el proyecto de disposiciones para incluirse en un protocolo aduanero para la importación temporal de vehículos automotores de carretera, se han tenido en cuenta las disposiciones de la Convención de 1954 sobre las Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Automotores Particulares de Carretera. Las principales características del proyecto son las siguientes:

El proyecto establece que se admitirán en franquicia temporal toda clase de vehículos automotores sin garantía, amparados por un título de importación. A opción de los Estados Contratantes, se puede exigir una garantía del pago de los derechos de aduanas para los vehículos comerciales. De una manera análoga, los Estados Contratantes estarán facultados para admitir sin documentos de importación cualquier clase de vehículos.

Para facilitar el tráfico internacional de turistas existe una disposición que permite aplicar el sistema a los visitantes de países fuera del Istmo Centroamericano. También se

soluciona con gran sencillez la cuestión de la identificación de los vehículos que se usan en los servicios regulares internacionales, a fin de facilitar su paso por los puestos fronterizos. A continuación se darán más detalles sobre el proyecto, en el orden en que figuran los artículos.

Artículo 2

31. En el párrafo 1 de dicho artículo figura la disposición básica del proyecto. En general, se concederá la admisión en franquicia temporal de toda clase de vehículos automotores, siempre que el vehículo esté en uso, lo que se demostrará con el certificado de matrícula. No se establece ninguna distinción entre el importador que es un turista y el que pertenece a cualquier otra clase de visitantes. En cambio, no se incluirá en esta disposición a la persona que llegue como colono o inmigrante o que regrese a su residencia permanente en el país. Por último, salvo la restricción del párrafo 3 del artículo 3, no se establece distinción acerca de si un vehículo es importado para fines privados o comerciales. Sin embargo, en este último caso la admisión libre de derechos no constituye una autorización para que el vehículo se destine a usos comerciales. Dicha autorización se reserva en virtud del artículo 4.

32. En cuanto a los trámites aduaneros en la frontera terrestre o en el puerto marítimo, las aduanas solamente exigirán que se presente el certificado nacional de matrícula del vehículo automotor. En caso de que la persona importadora del vehículo no sea propietaria de él, deberá demostrar en

/la aduana

la aduana que tiene autorización suficiente para utilizar el vehículo e introducirlo en el país de importación (véase también el artículo 11).

33. El párrafo 2 de dicho artículo refleja la situación actual, por la cual no sólo se concede la admisión libre en franquicia de automóviles particulares a los turistas de los demás países centroamericanos, sino también a otros turistas presentes del extranjero.

Artículo 3

34. En el párrafo 1 de este artículo se propone que el plazo uniforme mínimo para la admisión libre en franquicia temporal sea de 90 días. En la actualidad, las autoridades de los países del Istmo Centroamericano autorizan este plazo, y algunas conceden periodos aún más prolongados. Como interesa que se permita un período aún más liberal, también se hace referencia a tal hecho en este párrafo. Asimismo, el artículo estipula que de no reexportarse el vehículo antes de que expire el período de franquicia, estará sujeto normalmente al pago de los derechos, etc. que establezcan los reglamentos del país de importación.

35. Exceptuando a Honduras, todos los países del Istmo Centroamericano exigen en la actualidad que se expida un documento para los vehículos importados con carácter temporal. Ese documento debe ajustarse a un modelo y contener solamente las indicaciones necesarias para identificar el vehículo y los datos pertinentes sobre el propietario o persona que lo posee (si no es el propietario). Se ha sugerido que el documento se denomine provisionalmente "certificado de aduanas". También se pueden utilizar otras expresiones

/similares,

similares, tales como "permiso temporal de importación" o "permiso temporal de circulación" si se llega al acuerdo de que el documento en cuestión será el único que se requiera para el vehículo, además del certificado de matrícula nacional. Los artículos 5 a 9 del proyecto contiene disposiciones detalladas sobre el uso del "certificado".

36. La cláusula que aparece en el párrafo 3 de este artículo es necesaria en la actualidad, por la garantía que se requiere para los vehículos comerciales en algunos países de la región. Puede utilizarse el modelo de "certificado de aduanas" con algunas indicaciones suplementarias. A tal efecto (como sucede hoy con los trámites de las autoridades aduaneras de Nicaragua), el texto de la fórmula de garantía puede estamparse en el reverso del certificado, y el importador debe hacer que lo llene el fiador residente en el país de importación dentro del plazo previsto después de admitido el vehículo en el país.

Artículo 5

37. Las disposiciones de este artículo tienen por objeto facilitar aún más las formalidades aduaneras al entrar en el país que se visita, haciendo posible que se presente con el vehículo el documento llenado de antemano por el importador. Los impresos para los "certificados" podrán obtenerse gratuitamente no sólo en los puestos fronterizos del país de importación, sino también en el país de partida, en las oficinas aduaneras del interior, o por lo menos, en la Dirección de aduanas. Además donde las organizaciones automovilísticas estén bien preparadas podría confiárseles esta misión, (quizá hasta encargándolas de la confección de los impresos sin ningún gasto para las aduanas).

/Artículo 6

Artículo 6

38. Se sugiere que en el acuerdo pueden simplificarse aún más los trámites aduaneros. En la actualidad, se requiere un nuevo documento para cada admisión provisional en todos los países de la región, con excepción de El Salvador. La experiencia favorable de este país demuestra que puede hacerse que el documento de las aduanas sea valedero para varias visitas. Hay que tener presente que el período de permanencia de los vehículos admitidos temporalmente suele ser en la práctica muy inferior a los 90 días que se autorizan.

39. Además, en virtud de las cláusulas de este artículo, puede proporcionarse un certificado de aduanas, válido para todo el período de su matrícula, a los autobuses y vehículos comerciales que tienen matrícula y certificados de matrícula expedidos anualmente (como sucede en la mayoría de los países del Istmo Centroamericano) y se dedican a servicios regulares entre el país de matrícula y el de admisión. Así se evitarían las posibles dilaciones en la frontera originadas por la expedición del documento de las aduanas. Al autorizarse por primera vez el certificado de aduanas para los vehículos de estas clases, la aduana podría entregar una contraseña de identificación que se instalaría en el parabrisas. Así, las autoridades aduaneras podrían identificar inmediatamente al vehículo que poseyere un certificado de aduanas, cuya presentación podría exigir además, si lo considerase necesario. El modelo de contraseña sería diferente para cada país.

/Artículos 7 a 9

Artículos 7 a 9

40. Estos artículos prevén la preparación e interpretación uniformes de los datos que deben constar en los certificados de aduanas. De ser necesario, también pueden incluirse instrucciones adecuadas en el texto de los impresos.

Artículo 10

41. Las disposiciones de los párrafos 2 y 3 del artículo 10 reflejan la actitud generalmente benévola que adoptan las aduanas para con los automovilistas visitantes. Por lo general, no se suelen exigir formalidades cuando un automovilista deja el vehículo en el país de importación durante una corta excursión a un tercer país distinto de aquel en que reside normalmente. En cambio, cuando un automovilista piense regresar temporalmente al país de residencia o ausentarse del país de importación durante un largo período, y hace el viaje utilizando medios de transporte que no son su vehículo automotor, tendrá que llegar a un acuerdo especial con la aduana.

Artículo 11

42. El primer párrafo de este artículo complementa las cláusulas del artículo 6, para incluir aquellos casos en que los empleados visitantes utilizan en el país de importación vehículos propiedad de las compañías en que trabajan o el uso de vehículos por familiares, amigos, etc. No deberá oponerse ninguna objeción al uso por estos terceros de vehículos importados temporalmente, siempre que tales personas no sean residentes del país de importación. Esta disposición también incluye el uso de vehículos alquilados sin chofer a una empresa que opera en un país distinto del de importación.

/En virtud del

En virtud del párrafo 2 se dan facilidades para conceder la admisión en franquicia temporal a aquellos vehículos cuyos conductores son residentes del país de importación, siempre que estén al servicio de los propietarios de dichos vehículos y que esos propietarios satisfagan los requisitos establecidos en el Acuerdo.

Artículo 12

43. El contenido de este artículo se ajusta a la práctica que siguen generalmente las autoridades aduaneras de no establecer ninguna regla rígida sobre la reexportación de vehículos o el pago de derechos sobre ningún vehículo que haya dejado de estar en condiciones para moverse por sus propios medios o que se encuentre en cualquier otra circunstancia análoga que impida su reexportación. Estos casos se suelen examinar con un criterio amplio y tolerante.

Artículo 13

44. Las disposiciones de este artículo destacan que no existe ninguna cláusula en el Acuerdo que pueda interpretarse como un obstáculo para que las autoridades persigan judicialmente a cualquier infractor.

Artículo 14

45. Las autoridades aduaneras suelen conceder un período de gracia, si se solicita y justifica en debida forma. El plazo de 14 días que estipula este artículo es el mismo que se concede en la Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera.

Artículo 16

46. Como puede verse en el Anexo 1, se prevé que el certificado de aduanas se extenderá por duplicado, reteniendo un talón (de entrada) las aduanas en la primera entrada del vehículo y presentándose el otro (talón de salida) al expirar el plazo de validez del certificado cuando salga el vehículo. La prueba de la reexportación del vehículo se establecerá en la oficina de aduanas designada (por ejemplo, el puesto fronterizo donde se concedió la admisión en franquicia o la oficina principal donde se conserven los talones) cuando se reunan las dos partes del certificado, llevando inscritas las anotaciones correspondientes del funcionario de aduanas.

Artículo 17

47. El trámite para sustituir el certificado de aduanas cuando sea necesario y para establecer la prueba de la reexportación de un vehículo robado después de reexportado se basa en lo previsto en la Convención sobre Formalidades Aduaneras para la Importación Temporal de Vehículos Particulares de Carretera.

7. Anteproyecto de disposiciones para incluirse en un acuerdo regional para la importación temporal de vehículos de carretera con objeto de que le estudien los gobiernos del Istmo Centroamericano.

CAPITULO I, DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1

Para los efectos del presente Acuerdo:

- a) A menos que del contexto se deduzca lo contrario, el término "vehículos" designa a todos los vehículos automotores que

/circulan

circulan por carretera (inclusive las bicicletas y triciclos con motor) y los remolques (tanto si son importados con el vehículo automotor o separadamente), junto con las piezas de repuesto y los accesorios y equipo que normalmente les pertenecen, cuando éstos sean importados con el vehículo;

b) La expresión "uso privado" excluye el transporte de personas mediante remuneración, prima u otra ventaja material y el transporte industrial y comercial de mercancías con o sin remuneración;

c) A menos que del contexto se deduzca lo contrario, el término "personas" comprende tanto a las personas físicas como a las jurídicas.

Artículo 2

1. Cada una de los Estados Contratantes admitirá en franquicia temporal, sin ninguna garantía financiera del pago de derechos y gravámenes de importación, a condición de que se vuelvan a reexportar y se satisfagan las demás condiciones estipuladas en este Acuerdo, los vehículos matriculados en el territorio de cualquiera de los Estados Contratantes e importados por personas que residan normalmente en dichos territorios.

2. Los Estados Contratantes se reservan el derecho a conceder las facilidades establecidas en este artículo a personas que residen normalmente en los territorios de Estados no Contratantes, para la admisión de vehículos automotores importados para uso privado de dichas personas con motivo de una visita temporal.

Artículo 3

1. Todo vehículo automotor introducido en el territorio de un Estado Contratante en virtud de los términos de este Acuerdo será reexportado dentro del plazo de 90 días, a menos que el Estado Contratante haya previsto un período más prolongado de admisión en franquicia temporal de conformidad con sus reglamentos; en caso contrario, podrá exigir el pago de los derechos y gravámenes de importación sobre el vehículo y, si hubiera lugar a ello, aplicar todas las sanciones aduaneras en que se haya incurrido, salvo lo previsto en los artículos 12 y 14 de este Acuerdo.

2. Los Estados Contratantes podrán exigir que los vehículos que se importen temporalmente estén amparados por un Certificado de Aduanas depositado ante las autoridades aduaneras del país de importación temporal, en el que el importador se comprometa a reexportar el vehículo dentro del plazo previsto y a cumplir todas las demás condiciones en virtud de las cuales se concede la importación temporal.

3. En el caso de los vehículos automotores utilizados para el transporte de personas mediante remuneración y de vehículos automotores utilizados para el transporte industrial o comercial de mercaderías con o sin remuneración, las autoridades aduaneras de los Estados Contratantes podrán estipular que el vehículo esté cubierto por una garantía de pago de todos los derechos y gravámenes que pueda originar su importación, ejecutada de forma satisfactoria para ellas.

/Artículo 4

Artículo 4

Las condiciones de importación del combustible y otros suministros para el vehículo importado en virtud de los términos de este Acuerdo, o de las piezas de recambio o elementos para la reparación de un vehículo particular ya admitido, y todas las demás cuestiones no previstas en este Acuerdo, continuarán dentro de la competencia de la legislación nacional, a reserva de que se apliquen otras convenciones o acuerdos internacionales pertinentes.

CAPITULO II. DISPOSICIONES RELATIVAS A LOS CERTIFICADOS DE ADUANAS.

Artículo 5

1. Los Certificados de Aduanas a que se refiere el párrafo 2 del artículo 3 se redactarán ajustándose al modelo que aparece en el Anexo 1 del Acuerdo.
2. Las autoridades aduaneras de los Estados Contratantes facilitarán gratuitamente los formularios de estos certificados a las personas que deseen entrar en los territorios de los demás Estados Contratantes y quieran preparar sus documentos antes de llegar al puesto u oficina de aduanas del país de importación.
3. Las autoridades aduaneras podrán autorizar a las asociaciones de turismo y de transporte competentes a que distribuyan los impresos a las personas citadas en el párrafo anterior.

Artículo 6

1. Los Certificados de Aduanas sólo tendrán validez para un solo país o territorio aduanero.

/2. El plazo de

2. El plazo de validez de los Certificados de Aduanas será de un año a partir de la fecha de emisión, a menos que se autorice otro período en casos excepcionales.

3. Durante el plazo de validez de los Certificados de Aduanas, las personas que tengan derecho a la facilidad de admisión en franquicia temporal podrán importar los vehículos amparados con el documento todas las veces que sea necesario, a condición de que cada período de admisión no exceda del estipulado en el párrafo 1 del artículo 3.

Artículo 7

Los Certificados de Aduanas se expedirán a nombre de los propietarios de los vehículos importados temporalmente o de las personas que los posean o controlen, siempre que, si el vehículo ha sido alquilado, se extienda la documentación a nombre de la persona que lo alquiló.

Artículo 8

1. El peso que se declarará en el Certificado de Aduanas es el peso neto de los vehículos y se expresará en unidades del sistema métrico decimal.

2. El valor que se declarará en los Certificados de Aduanas se expresará en la moneda nacional del país donde esté matriculado el vehículo.

3. Los artículos y herramientas que constituyen el equipo normal de los vehículos no tendrán que declararse especialmente en los Certificados de Aduanas.

/3. Las piezas,

4. Las piezas, tales como ruedas, neumáticos, cámaras y accesorios que no se considera que constituyen parte del equipo normal del vehículo (por ejemplo, aparatos de radio, remolques corrientes o de equipaje, etc.), se declararán en los Certificados de Aduanas con todos los detalles necesarios (es decir, peso y valor) y se presentarán a la salida del país visitado.

Artículo 9

Los datos que figuren en los Certificados de Aduanas no podrán modificarse después de haber sido tramitados por las autoridades aduaneras del país de importación, sin el consentimiento de esas autoridades.

CAPITULO III. CONDICIONES DE LA IMPORTACION TEMPORAL

Artículo 10

1. Los vehículos admitidos en virtud de los términos de este Acuerdo se reexportarán en las mismas condiciones (salvo el desgaste y deterioro natural debidos al uso) dentro del plazo previsto en el párrafo 1 del artículo 3, El visado de salida debidamente unido al Certificado de Aduanas por las autoridades aduaneras del país en que se hayan importado los vehículos temporalmente constituirá la prueba de la reexportación.

2. Las autoridades aduaneras de los Estados Contratantes tendrán derecho a exigir que se reexporte el vehículo tan pronto como la persona que lo importó haya abandonado el país de importación temporal.

3. Las autoridades aduaneras de los Estados Contratantes podrán exigir que se depositen los derechos y gravámenes de importación para los vehículos admitidos en virtud de los términos de este Acuerdo, cuando la persona que haya importado el vehículo abandone provisionalmente el país de importación.

/Artículo 11

Artículo 11

1. Los vehículos admitidos en virtud de los términos de este Acuerdo podrán ser utilizados por terceros debidamente autorizados por las personas que importaron los vehículos, siempre que tales terceros residan normalmente fuera del país de importación y cumplan las demás condiciones estipuladas en este Acuerdo. Las autoridades aduaneras de los Estados Contratantes tendrán derecho a exigir que se demuestre que esos terceros han sido debidamente autorizados por los beneficiarios de los certificados y que satisfacen las citadas condiciones. Si la prueba no les parece suficiente, las autoridades aduaneras podrán denegar la utilización del vehículo en su país.

2. La persona que normalmente resida en el país de importación podrá conducir un vehículo admitido en virtud de los términos de este Acuerdo, sobre todo si maneja ese vehículo en nombre o cumpliendo instrucciones del beneficiario del certificado, cuando se haya obtenido un permiso a tal efecto de las autoridades aduaneras del país de importación.

Artículo 12

No se exigirá la reexportación de los vehículos que hayan sufrido grandes daños en caso de accidentes que estén plenamente comprobados. Sin embargo, los Estados Contratantes se reservan el derecho a no otorgar este privilegio cuando temen que hay abusos.

Artículo 13

1. En caso de fraude, contravención o abuso, los Estados Contratantes gozarán de libertad para perseguir judicialmente a las personas para cobrar los derechos y gravámenes de importación e imponer cualquier sanción en que

/hayan

hayan incurrido las personas a quienes se concedieron las facilidades previstas por este acuerdo.

2. Toda infracción de las disposiciones del presente Acuerdo y toda substitución, falsa declaración o maniobra que tenga por efecto hacer que una persona se beneficie indebidamente del mencionado régimen de importación, podrá exponer al infractor a las sanciones establecidas por la legislación del país en que se haya cometido tal infracción.

CAPITULO IV. EXTENSION DE LA VALIDEZ DE LA ADMISION CON FRANQUICIA TEMPORAL

Artículo 14

1. Se hará caso omiso de la falta de prueba de la reexportación dentro del plazo autorizado de los vehículos importados temporalmente, siempre que dichos vehículos sean presentados a las autoridades aduaneras para la reexportación dentro de los catorce días siguientes a la expiración de los certificados y se den explicaciones satisfactorias del retraso.

2. Se concederá una prórroga del plazo necesario para reexportar los vehículos temporalmente importados cuando los interesados puedan probar a satisfacción de las autoridades aduaneras que no han podido reexportar los vehículos citados dentro del plazo prescrito por causas de fuerza mayor.

Artículo 15

Las solicitudes de prórroga del plazo de importación temporal estipulado en el párrafo 1 del artículo 3 se presentarán a las autoridades aduaneras competentes antes de que expire dicho período, a menos que no sea posible por causas de fuerza mayor.

CAPITULO V. REGULARIZACION DE LOS CERTIFICADOS DE ADUANAS

Artículo 16

El visado de salida debidamente unido al Certificado de Aduanas por las autoridades aduaneras del país en que se haya importado temporalmente el vehículo constituirá la prueba de la reexportación.

Artículo 17

1. En caso de destrucción, pérdida o robo de un certificado de aduana mientras el vehículo a que se refiere está en el territorio de uno de los Estados Contratantes, las autoridades aduaneras expedirán, a petición de la persona importadora del vehículo, un documento sustitutivo, que tendrá validez hasta la misma fecha que el certificado de aduana al que sustituye. Este documento anulará el certificado de aduanas destruido, perdido o robado. Si en vez del documento sustitutivo se expide una licencia de exportación o documento análogo para la reexportación del vehículo se considerará que el visado de salida estampado en esa licencia o documento es prueba suficiente de la reexportación.

2. En caso de destrucción, pérdida o robo de un Certificado de Aduanas correspondiente a un vehículo que ha sido reexportado, las autoridades aduaneras del país de importación deberán aceptar como prueba de la reexportación la presentación de un certificado basado en el modelo que figura en el Anexo 2 de este Acuerdo, expedido por una autoridad oficial (cónsul, oficial de aduanas, funcionario de policía, alcalde, oficial del cuerpo judicial, etc.) en que se atestigüe que el vehículo en cuestión le ha sido presentado y está fuera del país de importación al vencer el documento. También podrán aceptar

/cualquier

cualquier otra prueba documental de que el vehículo está fuera del país de importación.

3. Si el vehículo es robado después de haber sido reexportado del país de importación temporal sin que se hubiera refrendado en forma regular la salida en el Certificado de Aduanas, este último se entregará a las autoridades aduaneras juntamente con las pruebas del robo que puedan considerarse como suficientes.

4. En los casos a que se refieren los párrafos anteriores, las autoridades aduaneras tendrán derecho a percibir un derecho de regularización.

Anexo I

CERTIFICADO DE ADUANAS

1. El certificado de aduanas está redactado en español (o en español y en inglés).
2. Su formato es de 15 x 21 centímetros.

Anexo II

MODELO DE CERTIFICADO PARA LA REGULARIZACION DE
LOS CERTIFICADOS DE ADUANAS



1950

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

CHICAGO, ILL.

RESEARCH REPORT

1950

DEPARTMENT OF CHEMISTRY

CHICAGO, ILL.

ANEXO II

MODELO DE CERTIFICADO PARA LA REGULARIZACION DE LOS CERTIFICADOS DE ADUANAS

(Este certificado debe ser llenado por una autoridad consular del país en que se haya concedido al vehículo automotor la admisión en franquicia temporal o por una autoridad oficial (aduanera, policía, alcalde, oficial del cuerpo judicial, etc.) del país en que sea examinado el vehículo.)

.....Nombre del país

La autoridad infrascrita.....

certifica que hoy, de de 19fecha completa,

ha sido presentado un vehículo enlugar y país

por.....Nombre, apellido y dirección

Se ha comprobado que dicho vehículo respondía a las características siguientes:

Tipo del vehículo (automóvil, autobús, etc.)

Matriculado en.....con el N°

Chasis Marca Número

Motor Marca Número Número de cilindros

Carrocería Tipo o forma Color Tapizado Número de asientos o carga útil

Néumáticos de repuesto

Aparato de radio (indíquese la marca)

Otros detalles

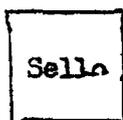
.....

Hecho en

el

Firma(s)

Cargo(s) del (de los) firmante(s).....



.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

1. TALON DE ENTRADA

Este talón debe ser separado y conservado por el puesto de aduana de entrada.

CERTIFICADO DE ADUANAS

N° _____

Para.....
(país de validez)

VALIDO hasta.....

Titular..... (En mayúsculas)
Residencia normal.....
o dirección comercial.....

Para un VEHICULO AUTOMOTOR de combustión interna, eléctrica, de vapor; un REMOLQUE
Típo (automóvil, autobús, camión, camioneta, tractor, motocicleta con o sin sidecar, bicicleta o triciclo con motor o auxiliar)

Táchense las palabras no aplicables

Matriculado en..... con el N°.....
Chasis Neumáticos de repuesto.....
Marca..... Aparato de radio (indíquese la marca).....
N°..... Otros detalles.....

Motor
Marca.....
N°.....
Número de cilindros.....

Carrocería
Tipo o forma.....
Color.....
Tapizado.....
Número de asientos o carga útil Valor del vehículo.....

Declaro que los datos son verídicos y exactos, que mi residencia normal está situada fuera del país de importación, que sólo permaneceré temporalmente en este país, que cumpliré todas las disposiciones de los reglamentos aduaneros referentes a la importación temporal de vehículos/remolques y que reexportaré el vehículo/remolque mencionado en el anverso dentro del plazo de validez del presente documento.

....., a..... de..... de 19.....

Firma del titular

Fecha de entrada.....
por el puesto de aduana de.....
inscrito con el N°.....

Sello de aduana
Firma del funcionario de aduana

2. TALON DE SALIDA

Este talón debe ser separado y conservado por el puesto de aduana de salida, para ser enviado al puesto de aduana por el que entró el vehículo por vez primera.

CERTIFICADO DE ADUANAS

N° _____

Para.....
(país de validez)

VALIDO hasta.....

Titular..... (En mayúsculas)
Residencia normal.....
o dirección comercial.....

Para un VEHICULO AUTOMOTOR de combustión interna, eléctrica de vapor; un REMOLQUE
Típo (automóvil, autobús, camión, camioneta, tractor, motocicleta con o sin sidecar, bicicleta o triciclo con motor auxiliar)

Táchense las palabras no aplicables

Matriculado en..... con el N°.....
Chasis Neumáticos de repuesto.....
Marca..... Aparato de radio (indíquese la marca).....
N°..... Otros detalles.....

Motor
Marca.....
N°.....
Número de cilindros.....

Carrocería
Tipo o forma.....
Color.....
Tapizado.....
Número de asientos o carga útil Valor del vehículo.....

Se admite la importación de este vehículo a condición de que el titular lo reexporte a más tardar en la fecha arriba señalada y de que cumpla las leyes y reglamentos aduaneros sobre la importación temporal de vehículos automotores en el país visitado.

Firma del titular

Fecha de entrada.....
por el puesto de aduana de.....
inscrito con el N°.....

Fecha de salida definitiva.....
por el puesto de aduana de.....

Sello de aduana
Firma del funcionario de aduana

Sello de aduana
Firma del funcionario de aduana

ANEXO 1
CERTIFICADO DE ADUANAS

100-100000-100000

THE UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF JUSTICE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D. C. 20535

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

DATE: 10/10/68

TO: SAC, NEW YORK (100-100000)

FROM: SAC, NEW YORK (100-100000)

SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

1. [Illegible]

2. [Illegible]

3. [Illegible]

4. [Illegible]

5. [Illegible]

6. [Illegible]

7. [Illegible]

8. [Illegible]

9. [Illegible]

10. [Illegible]

11. [Illegible]

12. [Illegible]

13. [Illegible]

14. [Illegible]

15. [Illegible]

100-100000-100000

THE UNITED STATES OF AMERICA
DEPARTMENT OF JUSTICE
FEDERAL BUREAU OF INVESTIGATION
WASHINGTON, D. C. 20535

MEMORANDUM FOR THE DIRECTOR

DATE: 10/10/68

TO: SAC, NEW YORK (100-100000)

FROM: SAC, NEW YORK (100-100000)

SUBJECT: [Illegible]

RE: [Illegible]

1. [Illegible]

2. [Illegible]

3. [Illegible]

4. [Illegible]

5. [Illegible]

6. [Illegible]

7. [Illegible]

8. [Illegible]

9. [Illegible]

10. [Illegible]

11. [Illegible]

12. [Illegible]

13. [Illegible]

14. [Illegible]

15. [Illegible]

SECCION III

SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR

CARRETERA EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

Sección III

SERVICIOS DE TRANSPORTE INTERNACIONAL POR CARRETERA EN EL ISTMO CENTROAMERICANO

1. Análisis general sobre la reglamentación de los servicios de transporte internacional en Centroamérica. Recomendaciones formuladas al respecto en el Informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano".

1. El estudio realizado en el informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano (documento E/CN.12/356 - ST/TAA/Ser.C/8) y las recomendaciones que contiene acerca de la preparación de normas uniformes y la eliminación de obstáculos administrativos en materia de circulación internacional por carretera, además de tratar el tema de los reglamentos y requisitos aduaneros, abarca también el de los servicios de transporte internacional por carretera y las condiciones necesarias para su fomento y desarrollo. En la Segunda Parte, Capítulo II, que trata de los problemas regionales de transporte por carretera, se estudia esta cuestión y se presentan recomendaciones para su solución, especialmente en los primeros párrafos de ese capítulo y en su sección II, titulada "Falta de garantías para la operación de los Servicios". Sin embargo, con respecto a esto, debe señalarse la conveniencia de buscar una solución, según se indica en el Informe, a estos problemas específicos relacionados con los servicios internacionales de transporte por carretera, junto con la ejecución de varias recomendaciones sobre otros dos asuntos íntimamente relacionados, uno de los cuales es la formación de más

/numerosas

numerosas y mejores flotas nacionales de vehículos automotores, siendo el otro la adopción de un sistema básico de carreteras regionales.

2. La atención dedicada en el Informe a los problemas que plantean los servicios internacionales de transporte por carretera se debe a la importancia que reviste su solución para el desarrollo económico de los países de la región centroamericana. Aun cuando el Informe indica que las operaciones regionales del transporte por carretera estaban todavía en una etapa relativamente incipiente, existen indicios de que en los dos últimos años, después de la apertura de nuevas vías de comunicación entre los diversos países de la región, ha ocurrido un rápido aumento en el ritmo de su desarrollo. Igualmente debe tenerse en cuenta esta solución general en lo tocante a la atención de los problemas específicos que constituyen la materia de las recomendaciones del Informe sobre la elaboración de medidas de carácter reglamentario y otras de orden administrativo para facilitar los servicios internacionales. Por consiguiente, estas cuestiones debieran resolverse primordialmente desde el punto de vista de los reglamentos económicos más que de los de índole técnica. Por otra parte, los reglamentos técnicos se verán facilitados por el hecho de que la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949), que el Informe recomienda sea aceptada y ratificada por todos los países centroamericanos, estipula los requisitos técnicos aplicables a los vehículos automotores y remolques en la circulación internacional, incluso las condiciones técnicas relativas al equipo de vehículos usados en el transporte de pasajeros o mercancías. En la Parte I-B de este informe, párrafos 7 a 22, se estudian las cuestiones relativas al cumplimiento de esta Convención.

3. Los problemas que plantean los servicios internacionales de transporte por carretera estudiados en el Informe de la Misión junto con las actividades gubernamentales en materia de reglamentación, se refieren, por una parte, al logro de un mayor grado de confianza, eficiencia y seguridad en el funcionamiento, y por la otra, al establecimiento de mayores garantías para las inversiones de capital ya efectuadas o que pueden efectuar las empresas dedicadas a los servicios internacionales, en especial de los servicios de pasajeros. Asimismo se estudian asuntos relativos a la protección de los usuarios y a la competencia que ofrecen otros medios de transporte, incluso al aéreo. Antes de pasar al estudio de las recomendaciones formuladas en el Informe, es conveniente recalcar el hecho de que existen estos problemas cuya solución es necesaria, no sólo en el ámbito internacional, sino también en el nacional, como se desprende de la Tercera Parte, Capítulo II, donde se tratan los problemas del transporte internacional por carretera comunes a todos los países del Istmo Centroamericano, indicando las soluciones propuestas. Por lo tanto, el estudio de las recomendaciones formuladas especialmente para los servicios internacionales sería incompleta si no se tienen en cuenta debidamente las recomendaciones pertinentes acerca de los servicios nacionales.

4. En los párrafos a), b) y f) de la Recomendación XVI, el Informe de la Misión esboza un posible reglamento para los servicios de transporte de pasajeros y mercancías. Los párrafos mencionados dicen así:

- "a) Que los gobiernos consideren conjuntamente las medidas que podrían tomar a fin de introducir un procedimiento uniforme para la concesión de permisos de

/transporte

transporte internacional y demás condiciones conexas, sobre todo por lo que toca a la necesidad de otorgar garantías adecuadas a la propiedad y a la duración del servicio;

"b) Que con sujeción a un acuerdo en lo que se refiere al punto anterior, el empresario proporcione equipo y vehículos de un nivel adecuado para los servicios internacionales, debiendo también publicar las tarifas y horarios de tales servicios; y que se haga obligatorio el seguro contra terceras personas, así como que se tomen medidas para prevenir accidentes especialmente por lo que toca a la velocidad;

.....

"f) Que los gobiernos estudien la concesión de una licencia uniforme para el tráfico internacional".

En el párrafo c) de la Recomendación XVI se sugiere una posible alternativa para mejorar los servicios internacionales, la cual señala la ventaja de crear una empresa o conjunto de empresas, organizadas internacionalmente, para explotar los servicios regionales de transporte por carretera. Sin embargo, siendo este un asunto que sobrepasa el alcance del presente informe, cuya finalidad es formular un reglamento uniforme para el transporte internacional por carretera, no está dentro de sus facultades el optar por esta alternativa. Los párrafos d) y e) de la Recomendación XVI se refieren a la conveniencia de celebrar consultas con representantes de las empresas de transporte y de los intereses agrícolas e industriales con el objeto de mejorar los servicios internacionales.

5. En cuanto a la forma que podrían tomar las medidas que adopten conjuntamente los gobiernos mencionados en el párrafo a) de la Recomendación XVI, el Informe sugiere como una posible solución adecuada, la concertación de un acuerdo intergubernamental, con arreglo al cual el transporte comercial internacional por carretera estaría sujeto a concesiones, y su volumen regulado por "cuotas" nacionales convenidas. En forma concreta, el Informe contempla un acuerdo internacional entre los países interesados en lo que se refiere al número total de permisos que deben otorgarse para una ruta determinada y a la duración de las concesiones. Los permisos serían expedidos por las autoridades competentes de los Estados interesados, cada cual para el trayecto del viaje correspondiente a su propio territorio, sin que ello constituya una obligación para los gobiernos de otros países de conceder un permiso semejante.

6. Las observaciones y recomendaciones pertinentes consignadas en el Informe titulado "El Transporte en el Istmo Centroamericano" con destino a su ejecución en el ámbito nacional, las cuales deben estudiarse conjuntamente con las propuestas formuladas acerca de los servicios de transporte internacional por carretera, mencionadas en los párrafos precedentes, se consig-
nan en las secciones II, III y V, respectivamente, del Capítulo III de la Tercera Parte, dedicadas al estudio de la explotación económica y eficaz de los servicios de transporte con vehículos automotores y sobre la organización y administración gubernamental del transporte por carretera. Se contempla en especial la implantación de medidas de fiscalización con respecto a la entrada en la industria del transporte de pasajeros y mercancías a larga distancia. Se recomienda a los gobiernos reforzar su legislación sobre

/expedición

expedición de permisos para el transporte comercial de pasajeros y sancionar nuevas leyes sobre la concesión de permisos para el transporte comercial de mercancías. Las siguientes condiciones con respecto al funcionamiento de los servicios interurbanos de omnibuses y concesión de permisos (Recomendación LXXXVI) deben asegurar que:

- a) las licencias se concedan únicamente cuando se requieran por conveniencia y necesidad públicas;
- b) las licencias se concedan exclusivamente a empresas que estén en condiciones de proporcionar servicios eficaces con equipos modernos y, de ser posible, servicios e instalaciones terminales;
- c) las tarifas de pasajes se fijen sobre la base del costo de operación;
- d) se concedan condiciones razonables de propiedad respecto al período que cubra la licencia, así como en cuanto al número de servicios competitivos que se permitan;
- e) los salarios y demás condiciones de trabajo de los conductores, etc., se incluyan en el contrato de la empresa;
- f) los conductores tengan un adiestramiento técnico adecuado".

Del mismo modo, la legislación para la concesión de permisos para el transporte de mercancías debe estipular (Recomendación LXXXVII), entre otras cosas:

/"1) Que las

- "1) Que las licencias para operar se concedan:
 - a) previa comprobación de la necesidad pública del servicio;
 - b) a empresas que tengan equipo e instalaciones adecuadas para realizar el servicio propuesto;
 - c) en términos y condiciones tales que proporcionen seguridades razonables a las empresas;
- 2) Que todas las empresas tengan la obligación legal de publicar sus tarifas;
- 3) Que se estudien las posibilidades de adoptar un conocimiento de carga único;
- 4) Que se estudie la posibilidad de exigir el aseguramiento de vehículos y mercancías a todas las empresas".

7. Para llevar a la práctica las recomendaciones del Informe relativas al transporte comercial internacional por carretera, será necesario, entre otras cuestiones, adaptar ciertas normas para la concesión de permisos, etc., y establecer una fiscalización administrativa adecuada acerca de su cumplimiento. A esta cuestión se refiere la recomendación formulada en el Informe, de que cada gobierno centralice en un solo departamento administrativo todos los asuntos relacionados con el transporte por carretera. En la Recomendación XCIII se proponen las siguientes medidas:

- "a) que los gobiernos unifiquen y centralicen todos los controles reglamentarios que afecten el transporte por carretera en un único departamento administrativo del gobierno, preferentemente bajo la autoridad de un Director de Transporte por Carretera;

/b) que los

- b) que los gobiernos adopten las medidas necesarias para que los funcionarios responsables de la ejecución de la política de transporte por carretera dispongan de los medios de capacitación requeridos, considerando los importantes y complicados problemas técnicos y la falta de expertos capacitados disponibles;
- c) que para estos fines los gobiernos aprovechen las facilidades de adiestramiento técnico disponibles nacional e internacionalmente".

Aun cuando el Informe no lo menciona, puede presumirse que esos departamentos serían considerados competentes para dirigir también los servicios internacionales. La cooperación recíproca de estos organismos sin duda facilitaría, y tal vez adelantaría en una medida considerable, las soluciones que exigen los problemas del transporte comercial internacional por carretera.

8. En determinados aspectos, la relación que existe entre la aplicación de ciertas recomendaciones formuladas en materia de transporte comercial internacional por carretera y las relativas al transporte nacional, es aún más estrecha que en el ejemplo citado en el párrafo anterior. Por ejemplo, parecería tal vez necesario que, antes de aplicar íntegramente las recomendaciones relativas al transporte internacional de mercancías, los gobiernos debieran poner en práctica las medidas recomendadas en materia de concesión de permisos para los servicios nacionales, teniendo en cuenta que en la actualidad no se exigen. Por otra parte, para otros asuntos determinados,

/tales como

tales como las condiciones técnicas aplicables a los servicios de pasajeros, o el seguro obligatorio contra riesgos de terceros, la adopción, aunque sea en forma parcial, de las recomendaciones propuestas para mejorar el transporte internacional, podrán proporcionar datos o comprobaciones de utilidad para las modificaciones que pudieran ser convenientes a las leyes y reglamentos nacionales. Por estas y otras razones, parecería necesario que durante cierto período de tiempo, algunos problemas relacionados al transporte comercial por carretera de común interés para los países centroamericanos exigieran una atención continua, y que las medidas para la aplicación de las citadas recomendaciones del Informe de la Misión se tomaran en forma gradual, adaptándolas o revisándolas a la luz de una mayor experiencia. En efecto, de acuerdo con dichas recomendaciones se requiere una acción coordinada en los ámbitos nacional e internacional. Por lo tanto, la atención actual de la reglamentación de los servicios internacionales de transporte sólo puede ser un paso inicial en la aplicación de esas recomendaciones.

2. Introducción de un sistema de concesiones para los servicios, según las recomendaciones contenidas en el Informe.

9. Antes de pasar a definir las principales características de un régimen para los servicios internacionales en la región durante su etapa inicial, sería conveniente esbozar brevemente la situación que se produciría si se aplicaran íntegramente las recomendaciones formuladas en el Informe de la Misión con respecto a los servicios de transporte de pasajeros o mercancías por carretera, sean éstos nacionales o internacionales. En primer lugar, antes de entrar en el negocio de transportes por medio de vehículos

/automotores,

automotores, la empresa porteadora tendría que obtener una concesión en forma de permiso que se otorgaría sobre la base de pruebas de la existencia de una demanda suficiente para justificar un servicio de esta índole. Dicha demanda tendría que estimarse lo suficientemente amplia para permitir la expectativa de obtener un beneficio razonable, a fin de cubrir, entre otras cosas, los salarios y otras estipulaciones con respecto a la mano de obra, las exigencias relativas al mantenimiento de los vehículos y las obligaciones de orden fiscal de la empresa. Directa o indirectamente, la concesión reservaría al solicitante un determinado volumen de tráfico, o tal vez la totalidad del mismo, sobre rutas determinadas o en zonas delimitadas, para el tránsito de pasajeros o de todas o algunas clases de mercancías. La concesión sería válida por un período no menor de cierto número de años y sólo sería revocable por causas justificadas. Además sólo se otorgarían las concesiones después que el solicitante ha demostrado ante la autoridad encargada de expedir el permiso: 1) que posee los recursos técnicos y financieros para la adquisición y mantenimiento de los vehículos necesarios a fin de satisfacer las demandas razonables de los usuarios; 2) que reúne las condiciones de competencia, honradez y seguridad que requiere la empresa; 3) que está dispuesto a contratar seguros adecuados contra riesgos que, como transportador, pudiera incurrir por pérdidas o daños a terceros o a la propiedad de los remitentes o a otros usuarios de las carreteras; y 4) que observará las tarifas (máximas o mínimas, o fijas, según se autorice). En el caso de transportes regulares, establecería un horario para los servicios.

10. El sistema de permisos recomendado por el Informe de la Misión proporcionaría a la autoridad encargada de expedirlos, datos que le permitirían evitar una competencia ruinoso entre las empresas y estimular una administración responsable, el pago de salarios equitativos y el suministro de servicios eficaces a precios estables. Esto sería de fundamental importancia en cuanto a la consideración de solicitudes de permisos para la explotación de los servicios internacionales, según se contempla en las recomendaciones del Informe, ya que únicamente un porteador establecido, debidamente autorizado por el país de su domicilio, estaría en condiciones de solicitar un permiso para explotar un servicio internacional. Además, el sistema nacional de permisos de los propios países sería, en primer lugar, el que aseguraría que se apliquen también a los servicios internacionales los mismos requisitos que rigen para los servicios nacionales, a los cuales parecen estar dirigidas las recomendaciones generales a largo plazo, relativamente, enumeradas en el Informe de la Misión.

11. Comparados con esa futura situación, los servicios de transporte por carreteras están actualmente en un proceso de incipiente aunque rápido desarrollo. Por lo tanto, es natural que no haya aún antecedentes de experiencias ni datos estadísticos o de otra índole que sirvan de base para la formulación de una política y una reglamentación de carácter permanente. En cambio, se plantea el problema de introducir, en lo que se refiere a transporte internacional, un régimen económico sencillo y apropiado de concesiones, capaz de contribuir al mejoramiento y desarrollo de los servicios internacionales. En lugar de que se trate de establecer un régimen permanente para la explotación de los servicios de transporte internacional por carretera,

/parecería

parecería más aconsejable en el momento actual tratar de facilitar y fomentar estos servicios donde sean factibles y necesarios, mediante un acuerdo o acuerdos provisionales o temporarios flexibles. Por consiguiente, en los párrafos que siguen a continuación, se estudia la definición de las disposiciones para un acuerdo o acuerdos de esta naturaleza, que podrían servir con el doble propósito de: 1) eliminar las actuales barreras que se oponen al desarrollo de los servicios de mercancías y de pasajeros; y 2) preparar el terreno para la introducción gradual de un reglamento uniforme para esos servicios internacionales. Igualmente se han tenido en cuenta los aspectos especiales del transporte de pasajeros y mercancías en tránsito. Es necesario, además, que el sistema se base en la actual legislación nacional y en los acuerdos internacionales de la región, en mayor medida que la que contemplan las recomendaciones formuladas en el Informe de la Misión.

Legislación nacional vigente y acuerdos internacionales aplicables al transporte regional por carretera.

12. La política actual de los gobiernos en lo que concierne a los servicios internacionales de transporte de pasajeros y mercancías, según lo establecen las disposiciones pertinentes de la legislación nacional vigente y los acuerdos internacionales, proporcionan una orientación útil que no puede ser desatendida en la formulación de las soluciones iniciales. Con respecto al transporte de mercancías, es importante señalar la actitud liberal que predomina. En ninguno de los países de la región se exigen permisos para la explotación de servicios nacionales, y los servicios internacionales gozan de la misma libertad de circulación y transporte. Otras disposiciones

/pertinentes son

pertinentes son las que rigen como resultado de los acuerdos bilaterales sobre libre intercambio e integración económica concertados entre varios de los países, que estipulan la libertad de circulación e igualdad en el trato de los vehículos de carga por parte de los Estados Contratantes. Por lo general, en estos acuerdos se estipula que, en materia de reglamentación nacional sobre matrícula, entrada, permanencia y salida de vehículos implantada por razones sanitarias o de seguridad o de protección necesaria de los intereses públicos o fiscales, los vehículos terrestres matriculados en un Estado Contratante recibirán, mientras permanezcan en el territorio de otro Estado Contratante, el mismo trato que los vehículos matriculados en este último. Dichos acuerdos bilaterales contienen, además, disposiciones específicas relativas al transporte terrestre internacional de mercancías en tránsito. Por ejemplo, el acuerdo en vigor entre El Salvador y Costa Rica estipula: a) que cada Estado contratante mantendrá plena libertad de circulación a través de su territorio para las mercancías con destino a un Estado o transportadas desde otro Estado; b) que las operaciones de tránsito se efectuarán por las rutas legalmente designadas para estos fines, sujetas a las leyes y reglamentos aduaneros aplicables en el territorio que recorren.

13. En diferencia de los servicios de transporte de mercancías, los servicios de pasajeros están reglamentados en todos los países de América Central. Aun cuando los sistemas de expedición de permisos para los servicios nacionales varían considerablemente de un país a otro, estipulan que sólo se otorgará permiso o licencia para la explotación de servicios regulares de pasajeros cuando existe la necesidad de establecer un servicio de esa naturaleza. La legislación de algunos países de la región sólo contiene

disposiciones específicas relativas a los servicios internacionales de pasajeros. Sin embargo, a falta de estos, en el caso de existir un servicio internacional, las autoridades aplican a éste las disposiciones de los reglamentos que rigen para los servicios nacionales. En consecuencia, el porteador deberá presentar una solicitud por separado para cada parte del servicio a la autoridad competente del país donde funcionará el servicio. A continuación, cada solicitud ha de ser examinada por las autoridades. Por consiguiente, no puede explotarse un servicio internacional si la empresa no posee un permiso para cada parte del servicio, de acuerdo con las leyes del país en que funciona dicho servicio.

Características principales del régimen propuesto

14. Podrían considerarse varias soluciones para un régimen inicial de reglamentación de los servicios internacionales de transporte por carretera. En especial, podría investigarse si resultaría factible el establecimiento de una autoridad regional mixta competente para tratar todos los asuntos relativos a la reglamentación y promoción de los servicios internacionales de transporte por carretera. Esta cuestión se estudió recientemente en Europa, con el auspicio de la Comisión Económica para Europa. Durante la realización de ese estudio se propuso una solución, que no fué aceptada, inspirada en el ejemplo de los Estados Unidos de América. Como es sabido, en aquel país, la Interstate Commerce Commission, que es un organismo federal, es la encargada de reglamentar los transportes por carretera entre los estados de la Unión. Es indudable que existe cierta semejanza entre los servicios y administración de los transportes por carretera "interestatales" de los

Estados Unidos y los de carácter "regional" del Istmo Centroamericano, lo cual anticipa una prueba a favor de la adopción por los países centroamericanos de un sistema de reglamentación similar al que rigen Estados Unidos. Sin embargo, se supone que en estos momentos los países centroamericanos preferirían una solución basada en un sistema flexible, que podría llamarse un sistema de "cuotas", como el sugerido, en términos generales, en el Informe de la Misión. Un sistema de esta naturaleza tendría la ventaja de que no requiere una organización preliminar especial. El sistema de "cuotas" debe ser sencillo, a fin de permitir una fiscalización administrativa poco costosa y de obtener la colaboración de las empresas de transportes. El criterio empleado para determinar la "cuota" debiera dar una indicación aproximada del volumen o frecuencia del movimiento de vehículos que el sistema sería capaz de lograr. La cuota podría fijarse, no solamente sobre la base de un determinado número de empresas, como se sugiere en el Informe de la Misión, sino también, por ejemplo, sobre un número fijo de vehículos, una cifra total fija de tonelaje de circulación, o un número fijo de viajes. Existen otros métodos, menos simples, de cuotas por tonelada-kilómetro o cuotas totales de capacidad de carga. Formaría parte del acuerdo la determinación de cuotas que un país concedería a vehículos de otros países. Las cuotas podrían ser preparadas por un comité especial nombrado con tal objeto, compuesto de representantes de todos los países participantes, sobre la base de todos los datos pertinentes, a fin de hacer una distribución equitativa. Una vez que el régimen hubiese entrado en vigor, podría encargarse al comité de la revisión de las cuotas cuando ello fuera necesario, y de otras cuestiones que podrían surgir en cumplimiento del acuerdo.

/Definición

Definición del sistema de cuotas

15. Todos los criterios mencionados anteriormente adolecen de ciertas desventajas. Si se estipula el número de empresas o de vehículos que podrán ser autorizados a dedicarse al transporte internacional entre los países interesados, no se sabrá a ciencia cierta el volumen de capacidad ni del transporte ofrecidos. En el primer caso, no se conoce el número de vehículos que han de emplearse. En cualquiera de los dos casos, no se conoce la capacidad de carga de los vehículos. Lo mismo sucede a las cuotas basadas en un número determinado de viajes. Los sistemas que se basan en el tonelaje total o tonelada-kilómetro de circulación, o sobre la capacidad de carga total, suelen ser difíciles de administrar y fiscalizar.

16. Hasta que se haya adquirido alguna experiencia con la reglamentación de los servicios de transporte internacional en la región, podría estudiarse la aplicación del siguiente sistema durante los primeros años de la etapa inicial. Los países podrían llegar a un acuerdo sobre cuotas liberales expresadas por un número total de vehículos de una capacidad de carga estimada y declarada (toneladas, en lo que respecta a camiones, y número de asientos, tratándose de vehículos de pasajeros). La capacidad de carga de los vehículos realmente autorizados para los servicios internacionales variaría, pero dentro del límite total indicado por la cuota, lo cual permitiría autorizar ya sea a un número mayor de vehículos de menor capacidad, o a un número menor de vehículos de mayor capacidad, ajustando así las asignaciones a las solicitudes de las empresas de transportes.

Empresas de transporte "comunes" y "contratadas"

17. Podría estudiarse la concesión de cuotas totales variables, según la estación del año, aumentando las cuotas autorizadas durante los períodos de mayor circulación, y reduciéndolas en los de poco tránsito. Podrían estipularse cuotas especiales para ciertas clases de mercancías que se estimara merecieran trato preferente. También podría asignarse parte de las cuotas a empresas que sirven a determinadas zonas. La asignación de la cuota podría ir acompañada de una indicación del período durante el cual será aplicable, o deberá utilizarse. Además, podrían tomarse medidas a fin de evitar viajes antieconómicos con vehículos vacíos en el viaje de ida, para regresar con carga al país de matrícula del vehículo. En relación con estas consideraciones, habrá que distinguir entre la concesión de una empresa de transportes "comunes" y de una empresa de transportes "contratados" que se encuentra generalmente en los reglamentos vigentes [véase, por ejemplo, en la Ley de Comercio Interestatal de los Estados Unidos de América, United States Interstate Commerce Act, la Sección 203 a) 14) y 15)]. La empresa de transportes "comunes" es aquella que ofrece sus servicios al público en general por una remuneración, para el transporte de pasajeros o mercancías sobre rutas regulares o irregulares. De igual modo, las empresas "comunes" en el transporte internacional debieran comprometerse a proporcionar servicios y equipos razonablemente seguros y adecuados, y facilidades para pasajeros o carga en la circulación internacional dentro de la zona o los puntos que han de servir, debiendo aceptar, sin establecer diferencia alguna entre los comerciantes, todo el tráfico que puedan llevar, sujeto al límite de su capacidad. La empresa de transportes "contratada" o "especial" está en una categoría distinta, pues efectúa el transporte mediante acuerdos especiales o contratos

/separados

separados con los comerciantes. Además, normalmente se especializa en la satisfacción de necesidades de una categoría especial de remitentes o en el transporte de determinadas clases de mercancías. Parecería que en la actual etapa fluida inicial del transporte por carretera en la región, sería de interés público no establecer en el sistema de permisos cuotas distintas para las dos categorías diferentes de empresas de transporte. En América Central, indudablemente, las empresas "comunes" continuarán siendo esencialmente las empresas dedicadas al servicio de pasajeros, mientras que las de transportes "contratados" ocuparán un lugar importante en el transporte de mercancías.

Transporte de mercancías por "cuenta propia"

18. Con respecto al transporte de mercancías, se plantea el problema de determinar si el sistema de concesiones y cuotas se aplicará en igual forma al transporte profesional como al que efectúa una compañía con fines de su negocio, por medio de vehículos propios o arrendados. A esta clase de transporte se le suele llamar "transporte por cuenta propia" o "transporte particular", siendo considerado como un complemento de las actividades regulares y primarias de la empresa, sin propósito de obtener una fuente de ingresos especiales. El transporte por cuenta propia generalmente está eximido de los reglamentos en materia de concesión de permisos a los servicios de transporte. En cuanto a los servicios internacionales, sin embargo, podría argüirse que aún el transporte por cuenta propia debería estar sujeto a alguna reglamentación, puesto que, si únicamente se reglamentara el transporte internacional profesional, podría surgir la tendencia a incrementar el uso del transporte por cuenta propia que es compatible con los intereses generales del transporte en la región y el desarrollo del comercio regional.

19. A fin de obtener datos suficientes sobre el transporte por cuenta propia, que actualmente parece existir en forma considerable entre algunos de los países centroamericanos, quizás podría llegarse a un arreglo que contemple ambos intereses, según el cual se consideraría que la cuota incluiría también el transporte por cuenta propia. Como resultado de ulteriores investigaciones sobre el desarrollo y la importancia de este medio de transporte podría convenirse entre las autoridades de los países afectados exceder la cuota del transporte por cuenta propia durante un período limitado de tiempo, o modificarla, o eximir a esta clase de transportes por acuerdo con las autoridades respectivas.

Concesiones para el transporte de mercancías

20. Es evidente que, en el régimen de concesiones para el transporte internacional de mercancías, debe reflejarse la política establecida por los gobiernos de conceder igual trato a los vehículos de transporte de carga matriculados en otros países de la región y a los de matrícula nacional. En primer lugar, esto puede hacerse determinando límites de cuotas liberales capaces de ajustarse fácilmente en caso de que la demanda justificada sobrepase dichos límites. Además, el mismo procedimiento de la concesión de permisos proyectado deberá tener en cuenta ese plan de acción. Por ejemplo, podría decidirse que cada país preparase a su debido tiempo, antes de comenzar el período en que cobre fuerza legal, el número total de certificados de concesión para la totalidad de la cuota que se otorgara con respecto a los vehículos matriculados en otros países. Estas concesiones en blanco se pondrían seguidamente a disposición de las autoridades competentes de los demás

/países

países para su expedición a medida que se requieran. De este modo, la concesión en sí se daría por las autoridades del país donde la empresa desenvuelve sus actividades normales y donde están matriculados sus vehículos. El país de destino no tendría entonces que resolver solicitudes individuales, y sólo ejercería las medidas de fiscalización, como ya sucede actualmente. En condiciones normales tampoco tendría que verse en la necesidad de negar la entrada a ningún vehículo comprendido en la cuota. Podría encargarse al comité especial, mencionado en el párrafo 14, que establezca un procedimiento uniforme.

Concesiones para transporte de pasajeros

21. Según ya se ha indicado en el párrafo 13, los servicios de pasajeros están reglamentados en todos los países centroamericanos. Al parecer, podría lograrse la introducción de un sistema de concesiones para servicios internacionales, y especialmente, la institución de un procedimiento conjunto de concesiones basado en las leyes y reglamentos vigentes para la expedición de permisos para los servicios regulares de transporte de pasajeros. A fin de facilitar la solución de este problema, así como de otros asuntos conexos, sería aconsejable concertar reuniones periódicas de consulta entre las autoridades competentes, por intermedio del comité especial, en las cuales esas autoridades estuviesen representadas por un miembro. En especial, el comité podría proporcionar ayuda a las autoridades responsables en la aplicación de las disposiciones básicas de las leyes y reglamentos de sus países, que estipulan que sólo se concederá permiso o licencia para explotar un servicio regular cuando se considere necesario.

22. Aun cuando quedaría librada al criterio de la autoridad responsable la interpretación de la "necesidad" de los servicios internacionales entre distintos puntos dentro de su país, el estudio posterior de las solicitudes individuales comprendidas dentro del límite de la cuota se haría conjuntamente con las otras autoridades interesadas. Con este objeto, podría adoptarse un procedimiento análogo al sugerido para el transporte de mercancías, aunque más estricto. Podría estipularse que todas las solicitudes de concesiones de servicios internacionales deben someterse a la autoridad del país en el cual la empresa desarrolla regularmente sus negocios. Dicha autoridad transmitiría entonces la solicitud a la autoridad competente del país o los países afectados, con sus recomendaciones. Una vez aceptada la solicitud, la empresa recibiría, por intermedio de las autoridades de su país, ya sea los permisos nacionales de los países en donde funcionará el servicio, o la autorización internacional, según se estime más conveniente. El régimen de concesiones se aplicaría no solamente a los servicios regulares, sino también a los servicios estacionales y ocasionales. Estos últimos recibirían un trato liberal. En especial, en el caso de servicios ocasionales de transporte de urgencia, podría facultarse a la autoridad del país donde está radicada la empresa para entregar la autorización como caso de excepción, comunicando el hecho de inmediato a la otra autoridad interesada.

23. Durante el período inicial del régimen de concesiones, es probable que la red de servicios regulares sea relativamente ligera y pequeño el número de vehículos comprendidos en ella. Esto ofrecería una oportunidad apropiada a las autoridades para estimular la mejora necesaria en la calidad de

/los servicios

los servicios internacionales mediante la adopción de medidas conjuntas. En concordancia con las recomendaciones sugeridas en el Informe de la Misión (Sección II, Capítulo II, de la Segunda Parte) sobre la selección de las compañías dedicadas a operar determinadas rutas podría convenirse que sólo estarán en condiciones de ser elegidas para una concesión internacional, las empresas ya establecidas y que estuvieran explotando un servicio eficaz de pasajeros. En especial, las autoridades interesadas deberían llevar a cabo a la brevedad, un estudio acerca de las tarifas mínimas por servicios que cuenten con vehículos modernos debidamente equipados y con las comodidades necesarias para viajes internacionales a largas distancias. Además, sería muy conveniente, antes de introducir el régimen de concesiones, llevar a cabo un estudio detallado de los servicios en funcionamiento efectivo, en consulta con las empresas concesionarias de los servicios internacionales. Es posible que estas consultas serían necesarias en cualquier caso, ya que, aun cuando se implantara el nuevo régimen de concesiones, normalmente serían prorrogados los permisos de dichas empresas, de acuerdo con las estipulaciones sobre la validez de los mismos. Por otra parte, en caso de que, como resultado de esas consultas, se encontrara que cualquiera de los concesionarios tropieza con dificultades en la explotación de un servicio existente, deberá permitírsele que lo suspenda, a pesar de las disposiciones en contrario que pudiera contener el permiso.

/Transporte

Transporte Internacional de Pasajeros o Mercancías en Tránsito

24. En términos generales, se dice que el transporte se halla en tránsito con respecto a determinado país, cuando el paso por ese país es sólo una parte del viaje completo, que empieza y termina más allá de las fronteras del país. El transporte internacional es un caso especial, que en sí se define como el transporte que cruza por lo menos una frontera. Al proponer la concesión de permisos para los servicios de transporte internacional por carretera, las recomendaciones del Informe de la Misión no hacen mención de disposiciones especiales en cuanto al tránsito, aunque, según se indica en el párrafo 12, en la región centroamericana se ha reconocido también este principio de libertad.

25. Se reconoce universalmente que es de singular importancia facilitar el transporte en tránsito. La solución internacional generalmente aceptada es la concesión de libre paso de vehículos en tránsito, sin exigir permisos u otra fiscalización de carácter administrativo, según el principio de la "libertad de tránsito". A fin de facilitar el transporte internacional, se ha puesto en práctica un régimen liberal en cuanto al transporte en tránsito, según el principio de los acuerdos comerciales bilaterales y las cláusulas de "la nación más favorecida". El primer convenio general sobre libertad de tránsito aplicado a más de un medio de transporte, aunque con exclusión del transporte por carretera, debido a su escasa importancia económica en ese entonces, ^{1/} fue la Convención y Estatuto sobre Libertad de Tránsito concertado

^{1/} Sociedad de las Naciones, Treaty Series, Vols. VII-VIII, pág. 11, inscripción número 171.

en la Conferencia de Barcelona de 1921 con los auspicios de la Sociedad de las Naciones. Desde entonces, el transporte por carretera se incluyó en las disposiciones relativas a la libertad de circulación en tránsito de la Carta de La Habana de 1948 para la creación de una Organización Internacional de Comercio ^{1/} y el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio de 1947 ^{2/}. No existe actualmente en vigor acuerdo formal alguno de alcance mundial sobre el tránsito internacional por carretera.

26. En vista de que el principio del trato especial en materia de circulación y transportes en tránsito está firmemente establecido en la región centroamericana, sería conveniente incluir disposiciones similares en el acuerdo o acuerdos relativos al régimen de concesiones regionales. Debe tenerse en cuenta que cualquier sistema de concesiones o permisos para el transporte internacional entre países separados por uno o más países intermedios, por muy eficaz que sea, puede dejar de surtir efecto si no obtiene plena cooperación de los países que atraviesa. Con ese fin, parecería necesario incluir en el régimen de concesiones, disposiciones especiales que establezcan la definición de "libertad de tránsito" tanto para mercancías como para pasajeros, estableciendo las reglas para eximir al tránsito del régimen de concesiones.

27. Con el objeto de garantizar los intereses de las empresas de transportes del país por el cual atraviesan las mercancías en tránsito,

1/ Publicación de las Naciones Unidas, No. de Venta 1948. II. D.4

2/ United Nations Treaty Series, Vol. 62, p. 2 Inscripción No. 814.

podrían adoptarse medidas encaminadas a eliminar el desarrollo y las prácticas indeseables. Por ejemplo, podría acordarse que se concederá la facilidad de libre tránsito a todo transporte de esa índole, siempre que sea explotado por la misma empresa desde el punto de partida hasta el lugar de destino. Al traer a colación las recomendaciones formuladas en el Informe de la Misión sobre el desarrollo de los puertos regionales (Segunda Parte, Capítulo III, Sección III), sería conveniente contemplar facilidades especiales para el transporte internacional de mercancías desde tales puertos o hacia ellos. En consecuencia, el transporte de mercancías hacia un punto o desde puntos fuera del país donde está situado el puerto marítimo o aeropuerto también debe considerarse en tránsito, siempre que sólo requiera el trasbordo en un puerto o aeropuerto del país en tránsito.

28. Aun cuando los países no expedirían concesiones para el transporte de mercancías en tránsito, podría ser conveniente que exigieran que todos los vehículos usados para las operaciones de tránsito que atraviesan sus territorios, sean anotados en un registro llevado con tal fin. Si los países lo desearan, podrían expedir con tal objeto un certificado especial de inscripción para cada vehículo. Alternadamente, y en forma similar a la expedición de permisos para transporte internacional que no sea en tránsito, los países cuyo territorio atraviesan podrían tomar las provisiones del caso para que el país de matrícula del vehículo expida un certificado de esta naturaleza. Además, los países de tránsito estarían en libertad de tomar las medidas de precaución que estimen necesarias para asegurarse de que las mercancías están realmente en tránsito. De cualquier modo, los requisitos aduaneros no serán

/afectados

afectados por la concesión de libre tránsito. En la sección II de este informe se estudian las facilidades aduaneras especiales que podrían concederse.

29. En el caso del transporte de pasajeros, ya sea regular, estacional u ocasional, en tránsito durante una parte del viaje, se presenta el problema de eximir de la necesidad de otorgar permisos, sin distinción, a todos los tipos de servicios internacionales de pasajeros en tránsito. En la actualidad, es evidente que la circulación en tránsito es muy limitada. Sin embargo, si no fuera posible abordar el asunto en el régimen de concesiones, el desarrollo de los servicios regionales podría verse gravemente impedido, y especialmente podrían llegar a suprimirse los servicios ocasionales. La solución más conveniente parece que sería la de eximir completamente los servicios en tránsito de los requisitos en materia de permisos que exigen los países cuyo territorio atraviesan. En su lugar, podría convenirse que los permisos para los servicios en tránsito se otorgarían con un mínimo de trámite. Las leyes y reglamentos vigentes no mencionan específicamente los servicios en tránsito. Reglamenta y se aplican a servicios desde puntos situados dentro del país y hacia puntos del país, pero no entre puntos situados fuera de él. En consecuencia, podrá argüirse que podría aplicarse el principio de libertad de tránsito a condición de que el servicio en tránsito no recoja ni deje pasajeros en el país cuyo territorio atraviesa. De lo contrario, el servicio se encontraría comprendido en los requisitos en materia de permisos del país afectado o en el sistema regional de concesiones.

30. Además del tránsito propiamente dicho, podría ser conveniente extender el principio de libre tránsito a algunos otros tipos de transporte de
/pasajeros.

pasajeros. A fin de fomentar los viajes en grupos entre sus respectivos países, y el turismo desde el extranjero, los países podrían eximir de los requisitos en materia de permisos a los servicios de automóviles o automotores matriculados en otro país de la región, que conduzcan al mismo grupo de pasajeros en viajes de place o jiras de turismo en su propio territorio. De igual modo podrían eximirse de los requisitos en cuanto a concesiones, los servicios para viajeros extranjeros entre los puertos o aeropuertos del país y un lugar fuera de su territorio. Esta franquicia permitiría al público interesado en el país vecino la utilización de servicios internacionales marítimos o aéreos que hacen escala en un puerto del país que concede libre paso a este tipo de transporte de pasajeros. En ambos casos, las empresas concesionarias se comprometerían a no recoger ni dejar pasajeros adicionales en el país que los exime de la necesidad de obtener un permiso, de la misma manera que con respecto al tránsito directo.

Fiscalización y cumplimiento del acuerdo

31. El establecimiento de un sistema de concesiones exige que cada país participante indique el organismo gubernamental que estará a cargo de todos los asuntos relacionados con el transporte internacional por carreteras que abarca el acuerdo. Por lo tanto, el acuerdo deberá incluir una lista designando el nombre del organismo respectivo en cada país. En cuanto a elección del organismo, parecería conveniente que los países designaran el departamento administrativo central encargado del transporte por carretera, de acuerdo con la Recomendación XCIII del Informe de la Misión, citado en el párrafo 7 del presente informe. Los organismos así designados deberían tener la facilidad de mantener contacto entre sí a fin de resolver cualquier dificultad que pudiera presentarse en la aplicación del sistema de concesiones; fijar cuotas adicionales; redactar modelos de solicitudes y formularios /de permisos, y

de permisos, y observar el funcionamiento del sistema. En general, estas actividades podrían llevarse a cabo bajo la dirección y con la ayuda del comité especial que se menciona en el párrafo 21, ya sea en las reuniones periódicas o por correspondencia.

32. La primera medida de fiscalización consistirá en comprobar si la solicitud está comprendida en la cuota establecida, lo cual estará a cargo de la autoridad del país donde está matriculado el solicitante o inscrita la empresa de transportes. Si lo estimara conveniente, la autoridad podrá tomar medidas para expedir una concesión o un permiso. Las autoridades interesadas llevarán y mantendrán actualizada una lista de los vehículos autorizados y de sus propietarios o poseedores, junto con otras informaciones necesarias, a saber: nombre y domicilio de la empresa; número de matrícula del vehículo; capacidad de carga autorizada del vehículo; tipo de transporte, es decir, de mercancías o pasajeros, y si es un servicio regular u ocasional; descripción de la ruta; datos acerca de las tarifas, precios y seguros contra responsabilidad civil; y período de validez de la concesión. La fiscalización en el país de destino consistirá únicamente en comprobar si el vehículo y la empresa están anotados en la lista autorizada y si las operaciones de transporte se realizan de acuerdo con las estipulaciones de la concesión.

33. Los países podrán decidir si llevarán un registro de los vehículos empleados en los servicios de transporte, a fin de poder fiscalizar los vehículos en tránsito. En tal caso, las autoridades del país al cual corresponde la matrícula de los vehículos deberán colaborar en la preparación de este registro. Con respecto al transporte de pasajeros en tránsito y demás transportes eximidos de la necesidad de obtener permisos, las autoridades de

/los países

Los países visitados pueden exigir la presentación de listas de pasajeros. Por medio de dichas listas las autoridades podrán verificar las condiciones según las cuales se otorgó el libre paso por el país y si el vehículo no se dedica al transporte interno. Al entrar al país en tránsito, las autoridades recibirían una lista, por duplicado, detallando los nombres y nacionalidad de los pasajeros, lugar de entrada, ruta que deben seguir y lugar de salida. Una copia de la lista quedaría en posesión del agente que anota la entrada del vehículo; la otra, firmada por él, será retenida por la persona a cuyo cargo está el vehículo debiendo entregarla para su inspección a requerimiento de las autoridades competentes mientras dure el viaje por el país visitado o cuyo territorio se atraviesa.

34. En la etapa inicial de la evolución de un régimen de concesiones no parecería práctico tratar otras cuestiones conexas, tales como la fiscalización y regulación de precios, tarifas y gastos, impuestos y condiciones de empleo, tras de adoptar medidas adecuadas para la recopilación e intercambio de los datos pertinentes sobre estos asuntos. Excepción hecha de los servicios regulares de pasajeros, y por las razones mencionadas en los párrafos 2 y 8, no se estima factible exigir la presentación de tarifas con los precios que habrán de cobrarse por los transportes y servicios auxiliares. En cuanto a los impuestos, recientemente los países han tomado medidas a fin de disminuir los impuestos sobre combustibles, lo que sin duda tendrá efectos benéficos sobre los servicios de transporte por carretera. Con respecto a los impuestos y gastos de matrícula de vehículos automotores no existen dificultades, ya que los vehículos matriculados en un país de la región no necesitarán

/hacerlo

hacerlo nuevamente en otro país si se dedican al transporte internacional. Queda por resolver el problema de los impuestos a los usuarios de las carreteras, que no sean los de matrícula que imponen los países a los vehículos automotores comerciales. Asimismo se plantea el problema relativo a la aplicación de estos impuestos por los países a los vehículos automotores utilizados en el transporte dentro de su territorio pero matriculados en uno de los demás países. Al parecer, como una solución provisional, los países que, aparte de los de matrícula, cobran impuestos a los usuarios de las carreteras, podrían exigir también el pago de un impuesto correspondiente a los vehículos extranjeros; impuesto que debe calcularse en proporción al período de tiempo durante el cual el vehículo extranjero ha permanecido en el país. Con respecto a las condiciones de empleo, los países seguramente desearán solicitar la ayuda de la Organización Internacional de Trabajo. Esta Organización estaría calificada, en especial para la preparación de disposiciones acerca de las horas de trabajo, vacaciones y períodos de descanso, edad mínima para los conductores profesionales, examen médico, formación profesional de los conductores e indemnizaciones en caso de enfermedad y accidentes de trabajo.

3. Proyecto de acuerdo que se propone sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera

35. Las autoridades de los países de la región tal vez deseen incorporar en un acuerdo regional un régimen de concesiones como el que hemos descrito en los párrafos 14 a 34. En vista de la naturaleza provisional y temporaria del sistema, quizás sería más práctico establecerlo mediante una resolución del Comité de Cooperación Económica de los Ministros de Economía del

Istmo Centroamericano. A continuación se detallan las disposiciones que podrían incluirse en el acuerdo o resolución sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera.

1. Definiciones

- a) El término "vehículo automotor comercial" significa todo vehículo automotor usado para el transporte de mercancías o pasajeros, ya sea en alquiler o mediante retribución.
- b) El término "transporte internacional" significa el transporte desde el territorio de un Estado hasta el de otro y que cruza una o más fronteras;
- c) La expresión "servicio regular" significa el transporte accesible al público, que se efectúa entre dos puntos fijos y de acuerdo con un itinerario establecido o con fechas fijadas por anticipado;
- d) Se dice que el transporte está "en tránsito" respecto de un país determinado, cuando atraviesa su territorio sin efectuar trasbordos, en viaje entre un punto de partida y otro de destino situados en dos países distintos.
- e) La expresión "transporte por cuenta propia" significa el transporte de mercancías efectuado por una persona para sus propias necesidades, que se realiza como una operación auxiliar en relación con sus actividades comerciales o industriales, en un vehículo de su propiedad.

2. Campo de aplicación

i) El transporte internacional de mercancías o personas por el territorio de un Estado, en vehículos comerciales matriculados en el territorio de otro Estado, estará sujeto a una autorización previa, salvo en el caso previsto en la sección 5.

ii) El transporte interno de mercancías o personas, v.gr., el transporte efectuado dentro del territorio del mismo Estado, se regirá por las leyes y reglamentos de dicho Estado;

iii) Ninguna de las cláusulas que siguen deberá ser interpretada en el sentido de que afecta la aplicación de otros acuerdos o convenios internacionales pertinentes sobre circulación por carretera y respecto a las aduanas, o de las leyes y reglamentos nacionales relativas a la entrada y salida del país de vehículos automotores de otra naturaleza que no sea económica, a saber: reglamentos sanitarios, veterinarios y de seguridad pública.

3. Legislación nacional

i) Las empresas de transporte observarán las leyes y reglamentos de policía, circulación por carretera y asuntos aduaneros que rigen en el territorio en que prestan esos servicios.

ii) Cada Estado:

- ii) Cada Estado Contratante se compromete a otorgar a las empresas que están domiciliadas y operan en el territorio de otro Estado que participa en el acuerdo o arreglos, igual trato que a las empresas de su propio país.

4. Servicios de transporte internacional por carretera

a) Concesiones

- i) Se adjudicarán concesiones para los servicios de transporte internacional dentro de los límites de las cuotas fijadas por común acuerdo que se detallan en el ^{1/}anexo de esta sección.

- ii) Con excepción de lo prescrito en el inciso siguiente, y con sujeción a lo dispuesto en el párrafo d) que se incluye a continuación, cada una de las autoridades competentes debe: a) preparar concesiones válidas en su propio territorio para el uso de las empresas de los demás países que designen las autoridades respectivas de esos países; b) transmitir esas concesiones a las autoridades de los demás países para su expedición a las empresas a cuyo nombre se hayan extendido.

1/ Este anexo será preparado oportunamente por las autoridades responsables o por el comité mencionado en la sección 6.

/iii) La autoridad

iii) La autoridad competente de cada país podrá transmitir a las autoridades de los demás países, dentro de los límites de las cuotas fijadas de común acuerdo, los formularios de concesiones en blanco para los servicios de transporte de mercancías o servicios ocasionales de pasajeros, para la distribución entre las empresas domiciliadas en sus respectivos países que hayan presentado una solicitud en debida forma, las cuales los completarán.

iv) La concesión sólo podrá otorgarse a las empresas que ofrezcan las debidas garantías personales y garanticen la seguridad y eficacia de su servicio. Además, las empresas que solicitan una concesión para un servicio de transporte internacional de pasajeros deberán ser concesionarias de un servicio en sus respectivos países.

v) Se exigirá un permiso por cada vehículo.

b) Validez de las concesiones

i) Las autoridades podrán otorgar concesiones:

- sobre una base permanente (mientras dure el acuerdo o arreglos en vigencia). Por regla general, esta disposición es aplicable a las empresas de servicios regulares de transporte de pasajeros y de servicios de transporte de mercancías mediante retribución o en alquiler;

/- por un período

- por un período limitado (para realizar varios viajes durante un período determinado, menor que el período de vigencia del acuerdo o arreglos). Por regla general, únicamente las empresas de transportes por cuenta propia podrán obtener este tipo de concesión;

- por un solo viaje.

ii) El número de concesiones válidas otorgadas en un período de tiempo determinado por más de un solo viaje, no podrá exceder la cuota total fijada de común acuerdo con los países interesados.

iii) Una vez que el número de concesiones válidas haya alcanzado a cubrir la cuota total fijada en el acuerdo con el país interesado, podrán otorgarse concesiones para un solo viaje, a discreción de la autoridad respectiva, a fin de satisfacer todas las necesidades indispensables de la circulación.

iv) Las concesiones para transportes internacionales no serán transferibles. Al cesar su validez, deberán ser devueltas a la autoridad que las expidiera.

c) Solicitudes

En la solicitud se deberá consignar lo siguiente:

- i) Nombre y domicilio de la persona o compañía solicitante;
- ii) Tipo de transporte (de mercancías o pasajeros, regular u ocasional, especificando si es por cuenta propia);

/iii) descripción

- iii) descripción de las rutas que deben seguir e itinerarios respectivos en todo servicio de pasajeros y servicios regulares de transporte de mercancías;
 - iv) período por el cual se solicita la concesión para todos los vehículos que se utilizarán (incluso remolques, si los hubiere);
 - v) número de matrícula, marca y año de fabricación, peso del vehículo, capacidad máxima de carga autorizada (de mercancías o número de pasajeros);
 - vi) la tarifa de pasajes, si se trata de los servicios regulares de pasajeros; y para todos los demás tipos de transporte se suministrará una planilla general de todas las tarifas, precios y clasificación de productos que se hayan establecido.
 - vii) detalle de los seguros contra riesgos de carácter civil.
- d) Disposiciones especiales relativas a los servicios regulares de pasajeros

No obstante lo dispuesto en los incisos i) y ii) del párrafo a) respecto a los servicios regulares de transporte internacional de pasajeros, podrá exigirse, dentro del sistema de las cuotas totales convenidas, lo siguiente:

- i) las empresas de transporte deberán obtener los permisos que se requieren en obediencia a las disposiciones legales de cada uno de los interesados que hayan sido otorgadas por las autoridades competentes;

ii) sólo se

- ii) sólo se concederá el permiso si los países interesados están de acuerdo en la necesidad y utilidad del servicio, teniendo en cuenta el volumen de tráfico por la ruta de que se trata;
- iii) las solicitudes de permisos para establecer un servicio para las secciones de la ruta que corresponden al territorio de otros países deberán someterse a la autoridad competente del país en el cual está domiciliada la empresa solicitante.

5. Transportes en tránsito

i) Los requisitos relativos a las concesiones detallados en la sección 4, no son aplicables al tráfico en tránsito. Todos los países permitirán el libre tránsito para el transporte de mercancías o pasajeros por vehículos automotores. Cada país tendrá derecho a tomar las medidas de precaución necesarias para asegurarse de que los pasajeros y mercancías transportadas por los servicios están realmente en tránsito.

ii) Los servicios de transporte entre un puerto marítimo o aeropuerto de un país y otro punto fuera del territorio de ese país, efectuados por vehículos automotores matriculados en este último, serán considerados en tránsito, siempre que:

/a) en el caso

- a) en el caso de los servicios de pasajeros, las personas transportadas residan normalmente fuera del país cuyo territorio atraviesan; y
 - b) en el caso de los servicios de transporte de mercancías, que éstas estén en tránsito.
- iii) El transporte de personas que normalmente residen fuera del país visitado estará eximido de los requisitos relativos a permisos mencionados en la sección 4, siempre que sean los mismos pasajeros quienes ocupen el mismo vehículo en un viaje que empieza y termina en el país de matrícula del vehículo.

6. Aplicación de las medidas de control

- i) Se designan a continuación las autoridades competentes para otorgar concesiones para los servicios internacionales:

Costa Rica _____

El Salvador _____

Guatemala _____

Honduras _____

Nicaragua _____

Panamá _____

- ii) Las autoridades designadas por los países para administrar el sistema están facultadas para crear un comité mixto que se encargue de los diversos problemas

/que puedan

que puedan surgir, tales como: redacción de los formularios de solicitudes y concesiones, detalles de procedimientos para la adjudicación de las concesiones, y elaboración de las condiciones prácticas que deberán reunir las empresas que deseen dedicarse a la explotación de servicios de transporte internacional.

1917
10 11

... ..
... ..
... ..
... ..
... ..

...

TRANSPORTE EN CENTROAMERICA

REGULACION DE TRAFICO INTERNACIONAL POR CARRETERA

Con base en los comentarios y observaciones hasta ahora recibidos, se considera que las modificaciones detalladas infra podrían introducirse en el Anteproyecto de un Manual sobre Señales Camineras, Señales y Marcas, que se incluye dentro de las páginas 15 a 92 del documento TAA/LAT/3.

- a) Inclusión de un precepto que oriente sobre el uso de señales con materias reflectoras. Este asunto está relacionado con el artículo 5, que por lo tanto, podría modificarse como sigue:

Artículo 5 (Revisado)

1. Los dispositivos reflectores, las materias reflectoras o los dispositivos de iluminación empleados en las señales no deberán deslumbrar al usuario del camino ni reducir la legibilidad del símbolo o de la inscripción.

2. Debe darse atención al uso de materias reflectoras en las señales importantes que deban tener visibilidad máxima de noche.

b) Altura a la que deben colocarse las señales de aviso de peligro. En el párrafo 3 del Artículo 10 se indica el máximo y el mínimo de la altura a que se puede colocar la señal de peligro. Para responder a la pregunta sobre qué práctica podría seguirse corrientemente, puede agregarse una disposición al último subpárrafo del párrafo 3, a saber: "Estas señales, en campo abierto, deben colocarse normalmente a una altura de 1.50 m (5 pies).

c) Aviso anticipado de parada o de preferencia.

Prevalece la opinión de que la señal I, 13 puede usarse como señal de aproximación a un cruce principal, ya sea que este último esté protegido por una señal de "Parada" o por una señal de "Carretera Preferente". Por consiguiente, no habría necesidad de la señal de aviso anticipado I,14 (que se propone en el presente proyecto únicamente como una sugerencia preliminar para uso optativo) incluida en el Manual. Deben hacerse las siguientes modificaciones:

- i) Supresión de la excepción relacionada con la señal I,14 contenida en el Artículo 7, es decir, de las palabras "excepto para la señal" "Atención Carretera Preferente" (Artículo 15).
- ii) Supresión de todo el artículo 15 y la señal I,14
- iii) Modificación del primer subpárrafo del artículo 14, para que diga:

Artículo 14

La señal "Señal de parada o Atención Carretera Preferente" se empleará como señal anticipada de aviso para un cruce de caminos protegido por una señal regulativa indicando el derecho al camino (es decir, tanto la señal "Parada en el Cruce" (II,1) o la señal "Preferencia de Paso" (II,2))

d) Señales para indicar terminación de restricciones.

Se sugiere que se prepare una disposición más detallada relativa a la "terminación de restricciones". Por cierto, entre las señales regulativas hay dos que demandan la terminación de la restricción: la señal "Prohibido adelantar" (II,7) y la señal "Velocidad Máxima" (II,15). Por lo tanto, podrían añadirse las siguientes disposiciones:

/i) Un nuevo

i) Un nuevo párrafo en el Artículo 28, que dijera:

"4. Las señales indicadoras del fin de una prohibición o de terminación de una restricción, llevarán un círculo negro acompañado de una inscripción adecuada".

ii) Un nuevo subpárrafo a continuación del actual párrafo (V) del artículo 31.

(V) La señal "Prohibido Adelantar" (II,7), que será empleada para indicar que está prohibido adelantar a todos los vehículos automotores. La señal indicadora del fin de esta prohibición de adelantar, llevará la inscripción "Precaución al adelantar"

iii) Un nuevo subpárrafo a continuación del actual párrafo (14) del artículo 33.

(IV) La señal "Velocidad Máxima" (II,15). La señal indicadora del fin de esta restricción llevará la inscripción "Fin de velocidad máxima".

e) Marcas auxiliares en caminos numerados.

Se ha sugerido que debe hacerse una adición a las disposiciones relativas a las señales indicadoras de ruta, contenidas en el artículo 41 del proyecto del Manual, para el caso de caminos numerados. La nueva disposición podría ser como sigue:

Artículo 41

Señales auxiliares indicadoras de ruta

1. Las señales auxiliares indicadoras de ruta pueden usarse en unión con las señales indicadoras de rutas numeradas para anunciar, por anticipado, los empalmes con rutas numeradas o las vueltas en las rutas numeradas, o, en los cruces para indicar las direcciones de una o más rutas numeradas.

/2. Estas

2. Estas señales serán rectangulares, con la dimensión mayor horizontal, y serán de un tamaño apropiado a las señales indicadoras de ruta con las cuales se usan. Serán de los mismos colores de las señales indicadoras de ruta.

3. Las señales de empalme serán instaladas sobre las señales indicadoras de ruta a las que correspondan. Las flechas que señalan anticipadamente vueltas y direcciones se colocarán debajo de sus respectivas señales indicadoras de ruta.

4. Son ejemplos de estas señales, los Diagramas X e Y.

f) Marcas para señalar obstrucciones.

Se sugiere ampliar la Parte III del proyecto de Manual, que trata de las marcas, incluyendo una disposición sobre marcas para señalar obstrucciones. El actual texto de esta parte del proyecto de Manual podría ser el Capítulo I marcas sobre el pavimento, y, podría agregarse un nuevo capítulo, a saber:

Capítulo II, marcas para señalar obstrucciones

Artículo 51

Las obstrucciones dentro del camino, o las colocadas peligrosamente cerca del borde del camino, tales como pilastras de puente, estribos, muros de alcantarillas de desagües, rebordes de burladeros, deben marcarse con franjas alternas pintadas con colores que contrasten, de una anchura uniforme de por lo menos 10 cm. (4 pulgadas) o tanto más anchas como sea apropiado al tamaño de las obstrucciones. Las franjas deben sesgar

/hacia abajo

hacia abajo a un ángulo de 45 grados hacia el lado de la obstrucción sobre el cual debe pasar el tráfico. En los rebordes bajos, las franjas pueden ser verticales.

Los Diagramas A y B son ejemplos de marcas para señalar obstrucciones.

Recomendación: Se recomienda que estas franjas sean negras y blancas.

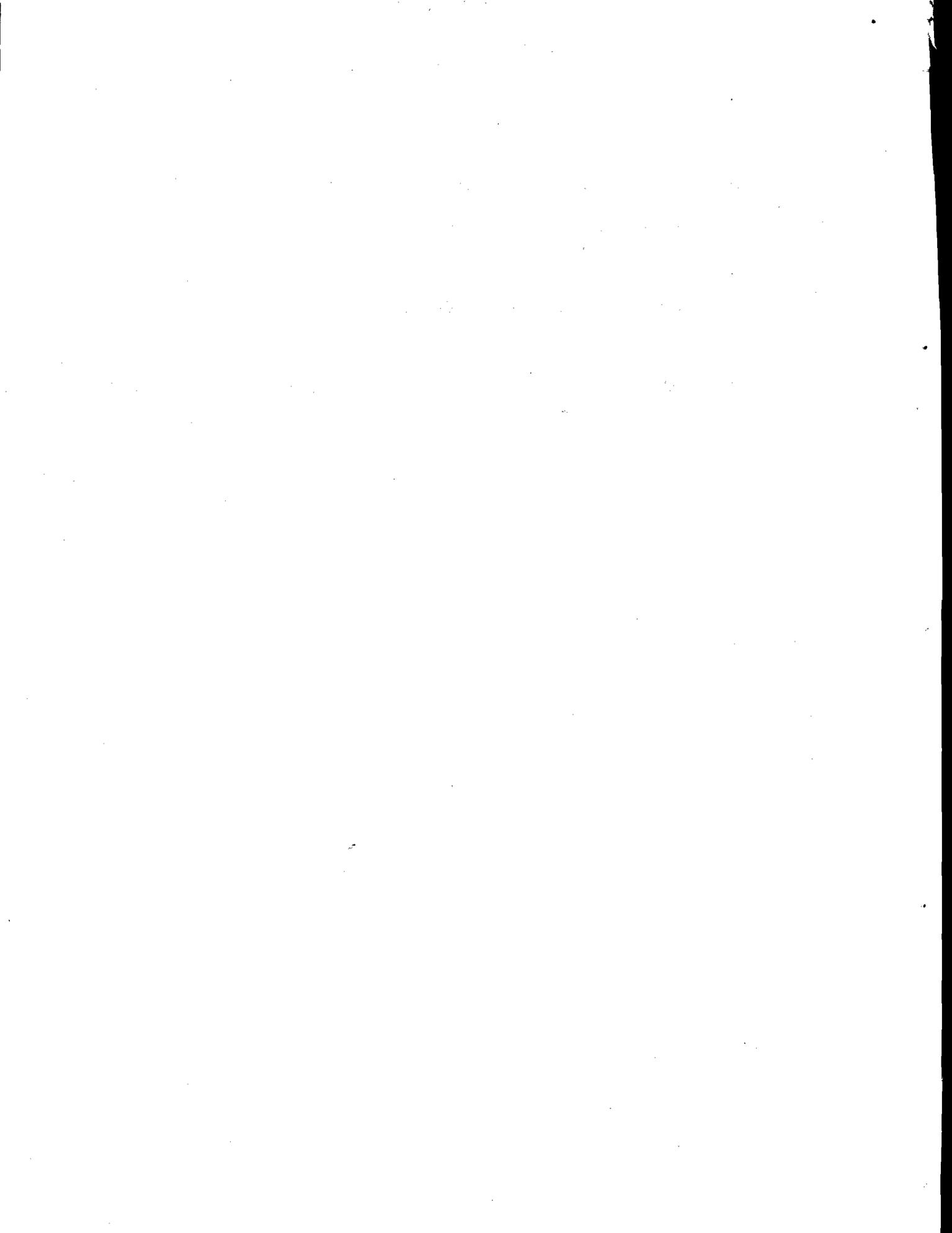


DIAGRAMA A

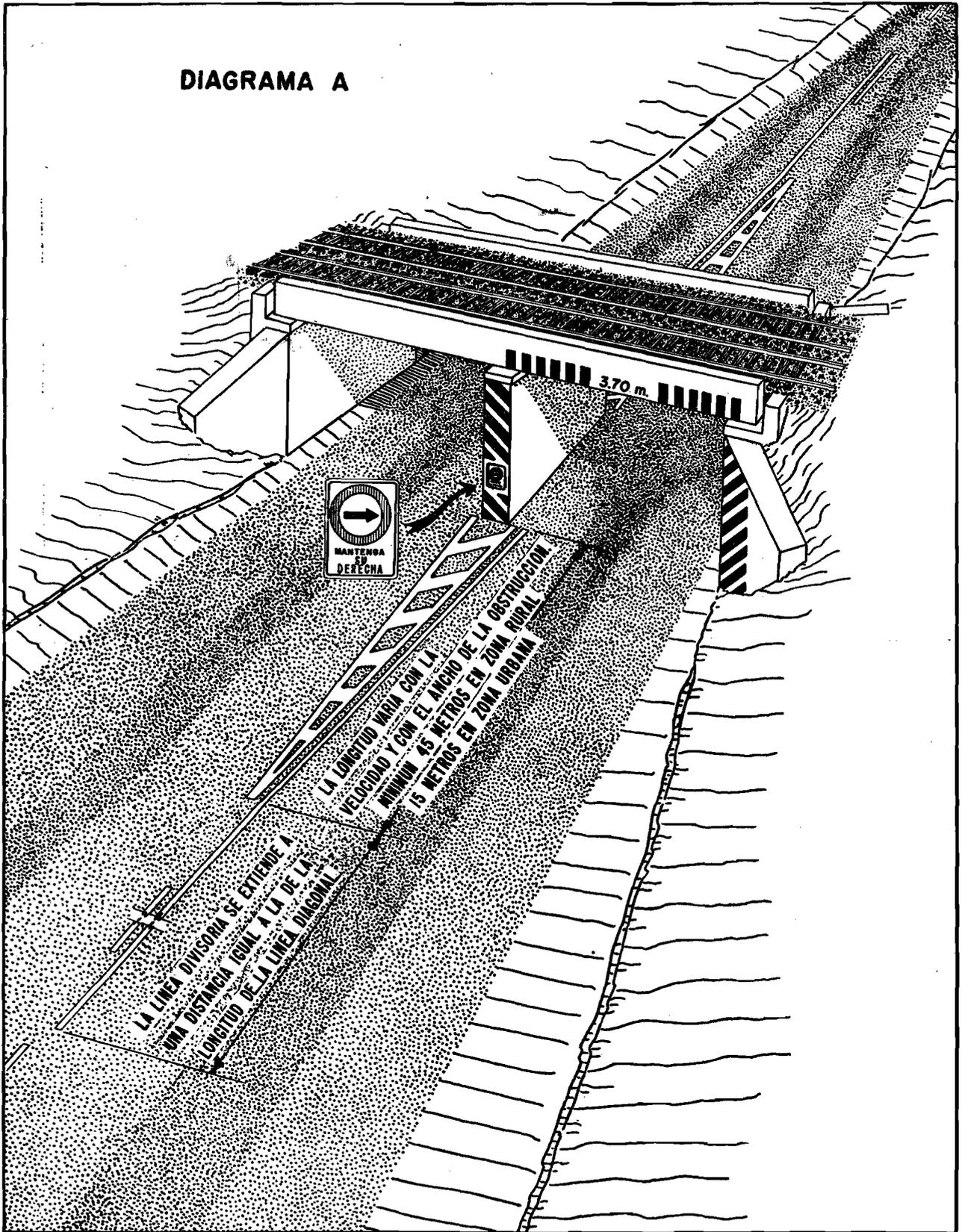


DIAGRAMA B

